

UNIVERZA V LJUBLJANI  
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

**VPLIV VEČSTRANSKIH MEDNARODNIH POGODB NA RAZVOJ  
LETALSKEGA PROMETA**

Ljubljana, junij 2011

ANDREJ PROSEN

## **IZJAVA**

Študent Andrej Prosen izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom prof.dr. Krešimirja Puhariča in da v skladu s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah dovolim njegovo objavo na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne 27.6.2011

Podpis: \_\_\_\_\_

## KAZALO

<b>UVOD</b> .....	<b>1</b>
<b>1 MEDNARODNE POGODBE IN SPORAZUMI V LETALSKEM PROMETU</b> .....	<b>2</b>
1.1 Pariška konferenca.....	2
1.2 Čikaška konvencija.....	3
1.3 Fleksibilnost znotraj Čikaške konvencije.....	5
1.3.1 Primerjava s Sporazumom o odprtem nebu.....	5
1.3.2 Sporazuma o letalskih svobodah .....	6
1.4 Glavne omejitve Čikaške konvencije .....	8
1.5 Neodvisnost zračnega prostora.....	8
1.6 Doba bilateralnosti.....	9
<b>2 BERMUDSKI SPORAZUM</b> .....	<b>9</b>
2.1 Bermuda I. ....	10
2.1.1 Bermuda II.....	11
<b>3 PRAVNA UREDITEV MEDNARODNEGA LETALSKEGA PROMETA</b> .....	<b>12</b>
3.1 Kabotaža .....	12
3.1.1 Kabotaža v EU.....	12
3.1.2 Kabotaža v ZDA.....	13
3.1.3 Nacionalno pravilo .....	14
3.1.4 <i>Share - code</i> ali marketinška oznaka leta .....	15
3.1.5 Ali <i>share code</i> krši določila kabotaže .....	17
<b>4 DEREGULACIJA LETALSKEGA PROMETA</b> .....	<b>17</b>
4.1 Evropska Unija .....	18
4.2 Enotni trg letalskih storitev v EU .....	19
4.3 Deregulacija v ZDA .....	20
4.3.1 Obdobje pred deregulacijo .....	20
4.4 Začetek deregulacije letalskega prevoza v ZDA .....	22

<b>5</b>	<b>MEDNARODNI ODNOSI V LETALSKEM PROMETU PRED PODPISOM SPORAZUMA O ODPRTEM NEBU .....</b>	<b>23</b>
5.1	EU in ZDA: Bilateralni odnosi med leti 1978 do 1992 .....	23
5.2	Aeropolitični razdor med ZDA in EU .....	25
5.3	Začetki odpiranja letalskega trga med ZDA in Azijo .....	26
<b>6</b>	<b>SPORAZUM O ODPRTEM NEBU .....</b>	<b>27</b>
6.1	Začetek pogajanj o Sporazumu o odprtem nebu med ZDA in EU.....	28
6.1.1	Pogajanja novembra 2005 .....	28
6.1.2	Pogajanja po novembru 2005 .....	29
6.1.3	Pogajanja v marcu 2007 .....	30
6.2	Najpomembnejši sklepi Sporazuma o odprtem nebu.....	31
6.2.1	Dostop do trga: uveljavljanje pravic letenja in komercialne zahteve.....	31
6.2.2	Dostop do trga: lastništvo in upravljanje letalskih družb.....	31
6.2.3	Sodelovanje glede regulacije panoge .....	32
6.3	Drugi krog pogajanj o nadgradnji Sporazuma o odprtem nebu .....	32
	<b>SKLEP.....</b>	<b>33</b>
	<b>LITERATURA IN VIRI.....</b>	<b>36</b>

## UVOD

Proučevanje družbenih odnosov in njihovih oblik združevanja je zelo zapleteno. Še posebej zapleteno je proučevanje takšnih, ki so med seboj kapitalsko zelo močno povezane in kažejo zelo močan nacionalni ponos državljanov. Letalsko ali zrakoplovno pravo, kot navaja Čičerov (2009, str. 104) se uporablja za reševanje oziroma urejanje družbenih odnosov v letalskem prometu. Povezani so z zrakoplovnimi rabami zračnega prostora ali pa izhajajo iz njih.

V zgodovini smo bili priča mnogim dogovarjanjem o ureditvi letalskega prometa, med katerimi pa jih je bilo nekaj neuspešnih, čeprav so bile njihove rešitve zelo ugodne za razvoj letalskega prometa v tistem času, kot lahko ugotovljamo danes z znanjem, ki ga premoremo. Od Pariške konference leta 1910 do drugega kroga pogajanj o Sporazumu odprtega neba je minilo precej let in zvrstilo se je veliko dogodkov, ki so ostali trdno zasidrani v človeški zgodovini. V kolikor samo hitro preletimo povzetke posameznih sporazumov, pogodb in drugih dokumentov o razvoju letalskega prometa, bomo ugotovili, da se večina osredotoči izključno na reševanje problemov, ki so bili takrat aktualni, z zelo skopo usmeritvijo v prihodnost. Prednost lahko damo Pariški konferenci leta 1919 in Čikaški konvenciji leta 1944, ki sta zarisali razvoj letalstva do današnjih dni. Danes seveda vidimo, da dokumenti sprejeti pred več kot 70 leti zaradi novih spoznanj, državnih ureditev in skupne uprave potrebujejo popravke, ki bi lahko odgovorili na spremenjene razmere v svetu, spremenjena razmerja moči in nove družbeno politične razmere za razvoj in rast gospodarstva.

V diplomski nalogi sem se osredotočil na prikaz ključnih značilnosti Čikaške konvencije, njenih glavnih pomenov in pomanjkljivosti in tega, kje vidim predloge za izboljšavo oziroma v čem konvencija letalske prevoznike najbolj omejuje in jim v tem pogledu celo koristi glede na kapitalsko intenzivnost panoge. Čikaška konvencija je bila tudi odgovor tistega časa na razmere, ki so se oblikovale in povsem razumljivo je, da pisci konvencije niso imeli predstave o dogajanju in ureditvi sveta čez 70 let. Kdo od njih bi si lahko mislil, da bo prišlo do take ekspanzije letalskega prometa, takšnih tehnoloških izboljšav, odpiranja meja držav in povezovanja držav. Tako kot danes ne morem videti in vedeti kakšen bo svet čez 70 let, strokovna javnost vseeno meni, da je Sporazum o odprtem nebu tista orientacijska točka, ki letalskim družbam lahko služi kot načrt razvoja v prihodnosti. Del strokovne javnosti bi se ob tej trditvi močno zamislil in podal mnenje, da je Sporazum o odprtem nebu prišel že prepozno, ker dejansko institucionalizira načrte letalskih družb, ki so bile v njihovih predalih ali računalnikih že pred 10 leti. Ta del strokovne javnosti se verjetno strinja, da bi bilo potrebno institucionalizirati letalski promet v državah v razvoju, da bi jim na podlagi naših izkušenj lahko pomagali k čim hitrejšemu razvoju in kar je najpomembnejše: zagotoviti varen in zanesljiv sistem letalskega prometa in varnost samih zrakoplovov.

Za diplomsko nalogo s področja letalstva sem se odločil zaradi osebne želje po globljem spoznavanju pravne ureditve letalskega prometa. Kot navaja Diederiks Verschoorjeva (2006, str.

1) gre pri letalskem pravu za skupek pravil in zakonov, ki urejajo uporabo zračnega prostora in njegovo koristnost za letalstvo, splošno javnost in narode sveta. Letalstvo je zelo dinamična panoga, ki je privlačna zaradi svoje internacionalizacije in dinamičnosti. Ob današnjem napredku tehnologije je samo delo pilota postalo precej lažje vendar ob enaki stopnji odgovornosti ali celo večji, če gledamo z vidika števila prepeljanih potnikov. Sodelovanje pri politiki letalske družbe ali institucije, ki se ukvarja s tem področjem pomeni širok pogled na dogajanje in velika možnost vplivanja na odločitve, ki bi lahko spremenile svet in povzročile tudi pomembne tehnološke novosti, ki so jim podrejeni tudi piloti civilnih potniških letal.

Z diplomsko nalogo »Vpliv večstranskih mednarodnih pogodb na razvoj letalskega prometa« skušam prikazati časovni razvoj dogodkov, ki so bistveno vplivali na razvoj letalstva v zgodovini in katerih določila se uporabljajo še danes. Ob tem želim pokazati kako pravna ureditev zračne plovbe vpliva na ekonomski položaj zveze držav, državo in seveda na podjetje, ki se ukvarja z letalstvom. Končna analiza vpliva se nahaja predvsem v sklepu, bralec pa lahko že tekom besedila ugotovi posledice določenih ukrepov, ki so navedeni v mednarodnih pogodbah.

Gradiva sem pridobival predvsem iz tujih in domačih knjižnih virov, poleg tega gre za črpanje iz lastnih delovnih izkušenj na Aerodromu Ljubljana in pri slovenskem letalskem prevozniku Adrii Airways (v nadaljevanju AA) ter osebnem zanimanju za letalsko panogo.

## **1 MEDNARODNE POGODBE IN SPORAZUMI V LETALSKEM PROMETU**

Na razvoj civilnega letalskega prometa vplivajo različni sporazumi in pogodbe, ki so bile sprejete ob različnih priložnostih in so posledica razvoja letalskega prometa ali pa predstavljajo rezultat razvoja družbenih sprememb, ki so pomembneje vplivale na razvoj same dejavnosti.

### **1.1 Pariška konferenca**

Pariška konferenca leta 1919 je potekala v času, ko se je končala 1. svetovna vojna. Rezultat konference je odgovor na akademsko vprašanje, ali je zračni prostor svoboden kot odprto morje ali pa je del suverenega ozemlja pod sabo (Čičerov, 2009, str. 111). Pomembnost konference se nanaša na podpis Konvencije o ureditvi zračnega prometa. Konferenca je priznala načelo zračne suverenosti, kar pomeni, da ima vsaka država popolno in izključno suverenost nad svojim ozemljem.

Za preučevanje vseh naslednjih mednarodnih pogodb je to zelo pomembno izhodišče, saj so države s svojim podpisom potrdile pravna dejstva glede zračnega prostora nad svojim ozemljem, ki sicer izhajajo iz čiste pravne zavesti države in njihovih dolgoletnih praks. Ujemanje določil Pariške konference z določili Čikaške konvencije bomo spoznali tudi v nadaljevanju.

Poleg tega Konvencija pionirsko ureja nekatere zadeve, ki so zelo pomembne za napredek celotne industrije: registracija zrakoplovov, posebne režime za državne zrakoplove, mednarodne zračne poti in druge.

## 1.2 Čikaška konvencija

Čikaški sistem regulacije letalskega prevoza je osnovna pravna podlaga, po kateri so se orientirale države z najrazvitejšim pravnim sistemom ureditve letalskega prometa. Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (ratificirana 4. aprila 1947 v Chicagu) je najbolj množično sprejeta multilateralna konvencija, ki ureja pravice in dolžnosti 190 držav podpisnic. Ob koncu konference je sporazum podpisalo 52 držav, ki so bile med drugo svetovno vojno nevtralne. Čičerov (2009, str. 114) omenja, da Konvencija velja tudi za konstitutivni element Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (angl. *International civil aviation organisation*, v nadaljevanju ICAO).

ICAO je medvladna organizacija, katere namen je zagotavljati rast civilnega letalstva kot panoge po celem svetu. Predstavlja tudi vse pomembne informacije v zvezi z razvojem letalskega prometa, ki so objektivne in uporabne za implementacijo v zakonodajo posamezne države članice (International civil aviation organisation, 2011).

Konvencija je z leti postajala akt, ki ga ICAO v okviru svojih pooblastil redno dopolnjuje na skupščini. Vendar ni več merilo, po katerem bi se države orientirale in se prilagajale na nova migracijska gibanja, ki so jih povzročile spremembe svetovne ureditve. V tistem času je bila sama Konvencija zelo napredno zastavljena. Urejanje bistvenih ekonomskih vprašanj, ki bi jih lahko spravili v ožji pravni okvir nikoli niso bila pravnomočno urejena, zaradi nesorazmerij zunanje trgovine med državami in vplivom domačega gospodarstva določene države v svetu.

Zasnova Čikaške konvencije, ki ciljno spodbuja dvostranske ureditve v letalskem prometu, sama po sebi ni spodbujala podjetniškega mišljenja vodilnih v največjih letalskih družbah. Cilj Konvencije ni bila liberalizacija trga, ki je po 2. svetovni vojni doživeljal preporod, ampak kako uravnotežiti letalski promet v pravni okvir, ki bi bil v prvi vrsti namenjen za krepitev blaginje ljudi. Kot ni bilo možnosti liberalizacije trga letalskih storitev, tudi ni bilo mogoče monopolizirati trga. V okviru teh poenostavljenih ugotovitev lahko sklepamo, da je šlo tukaj za ureditev vprašanj, kjer so države zavarovale domač trg pred tujimi operaterji. Še več, Čikaška konvencija omejuje kabotažo in ni uspela zediniti države glede podeljevanja prometnih pravic za redni zračni promet med državami. Beseda kabotaža originalno izvira iz srednjeveškega pomorskega prava in opredeljuje izvajanje transportnih storitev znotraj neke države, preko nekega tujega transportnega podjetja, in sicer v povezavi z nekim mednarodnim transportom (Čičerov, 2009, str. 143). 6. člen Čikaške konvencije natančneje določa pravila rednega zračnega prometa: redni zračni promet se sme izvajati nad ozemljem države podpisnice ali v njeno ozemlje le, če je država izdala posebno dovoljenje ali na drug način to odobrila. Čičerov (2009,

str. 175) trdi, da se ta promet lahko odvija le v skladu s pogoji, navedenimi v dovoljenju ali odobritvi. Kabotaža je dovoljena izključno za letalske prevoznike, ki imajo sedež v državi registracije plovila in izvajajo opravila med posameznimi mesti iste države. Nacionalno pravilo dovoljuje operacije letalskih prevoznikov (kabotaža) samo tistim letalskih prevoznikom, katerih lastniki in upravljavci so državljani iste države, kjer se izvaja kabotaža. Kot primer si lahko vzamemo linijo Pariz – New York, na kateri dominira Air France. Operater ne bi mogel izvajati operacij na liniji Pariz – New York – Los Angeles, ker bi s tem prekršil pravila kabotaže. Linija načeloma lahko obstaja, vendar pravila ne dovoljujejo da bi letalski prevoznik Air France na letališču v New Yorku vkrcal potnike samo za odsek leta New York - Los Angeles. Kot bomo spoznali kasneje, je konferenca v Chicagu predstavila tudi dva sporazuma, ki natančneje opredeljujeta pravice in dolžnosti držav, pri oblikovanju mednarodnega letalskega prometa na večstranski podlagi, ki pa so jih dopolnili tudi z drugimi pravicami (na primer oblikovanje svoboščin v letalskem prometu).

Bilateralni dogovor v okviru Čikaškega sporazuma prednostno izpostavlja štiri ključna izhodišča za pogajanja: povezava, letalski prevozniki, kapaciteta in cenovna politika. Pod pojmom povezava se smatra določitev mesta vzleta in pristanka letala in določitev vmesnih postankov. Letalski prevozniki, ki imajo pravico opravljanja storitev na tej linij so običajno nacionalni prevozniki. Pojem nacionalnega prevoznika je za ameriški prostor neznan pojem. Prevozniki v Združenih državah Amerike (v nadaljevanju ZDA) so prepuščenim navideznemu liberalnemu trgu, kjer imajo močan pomen državne oziroma zvezne subvencije. Vzpostavitev posamezne nove linije je ponavadi odvisna ravno od višine subvencije, ki jo lokalna skupnost nameni za razvoj letalske linije. Večina evropskih držav (kot tudi Avstralija, Azija) sodeluje pri vseh pomembnih odločitvah letalskih prevoznikov v okviru lastniških deležev, ki jih posedujejo. Največja evropska letalska prevoznika British Airways in Air France – KLM sta šolski primer nacionalnega letalskega prevoznika.

Kapaciteta in frekventnost posameznih letov zahtevajo največje pogajalske napore. V sedanjem času, ko je kapaciteta letalskih prevoznikov glede čezoceanskih letov zelo razgibana je razmeroma lahko določiti tip letala, ki bo s svojo zmogljivostjo zadovoljilo potrebe na tej liniji. V primeru večjega povpraševanja in glede na sestavo potnikov, se letalske družbe odločajo za čezoceanske lete z malo manjšo kapaciteto, kot si jo večina predstavlja. V očeh kupcev je vedno logična povezava – čezoceanski let: tip letala Boeing 747. Ti zlati časi so večinoma mimo. Danes je trg mnogo bolj fleksibilen, kar predstavljajo tudi letala na posameznih linijah. Tako se danes ne čudimo več Boeingu serije 757 na letu Stockholm – Philadelphia ali Airbusu serije A318 na liniji London City – New York (London City airport to take a bite of a Big Apple, 2008). Kapaciteta je postala prožna in omogoča prevozniku veliko svobodo pri določanju kapacitete posamezne linije.

V pogajanjih z omejitvami določil Čikaškega sistema je bolj odločujoča komplementarnost s pogajalsko stranjo glede njenih projekcij povpraševanja na določeni liniji. Frekventnost same



linije se pogosto označuje kot število tedenskih povezav med posameznima mestoma vseh prevoznikov na liniji. Znan je primer letalske družbe Emirates v povezavi z leti Dubai – Toronto. Kanadska vlada je ostro nastopila proti večji frekvenci letov med tema dvema mestoma, vendar se ni bistveno opredelila glede kapacitete. Tako imamo 3 tedenske lete z veliko zmogljivostjo – Airbus A380 z več kot 500 sedeži (Emirates scores a double with first ever A380 services to Bangkok and Toronto, 2010).

Cenovna politika, ki zadošča potrebam obeh pogajalskih strani je velikokrat zelo različna. Od zelo omejevalne, kot tudi do zelo ohlapne, če je predvidena struktura potnikov različna. V primeru povečanega turističnega segmenta je pristop pri potrjevanju cenovne strukture prevoznikov lažji oziroma rutinski, kot pa če gre za poslovne potnike. Storitve morajo biti v primeru večjega števila poslovnih potnikov zelo strukturirane ter omogočati dodatno raven kvalitete storitev tako na tleh, kot tudi v zraku.

Če povzamemo: regulatorji te bistvene elemente lahko zelo zaostrijo. Letenje samo dvema letalskima prevoznikoma (domačem in tujem), kapaciteta v razmerju 50/50 in ozka cenovna politika velja za zaprt sistem dogovorov. Elemente zaprtega sistema so pogosto uporabljale ZDA v svojih pogajanjih z drugimi državami. Za najbolj znano velja linija London – New York, kot tudi linije v Južno Ameriko. V Evropi je z poenotenjem pravnega sistema izginila zmožnost kabotaže. Z letom 1997 se je trg v večji meri sprostil, tako da danes ni več omejitev glede povezav, zmogljivosti, cenovne politike ali katerega koli drugega omejujočega dogovarjanja. Tako imamo danes možnost na evropskem nebu v letalski liniji videti tudi AA - slovenskega nacionalnega letalskega prevoznika, ki povezuje mesti Dunaj in Frankfurt (Adria Airways, rezervacije in vozni red).

### **1.3 Fleksibilnost znotraj Čikaške konvencije**

Kot navaja Havel (2009, str. 13) je Sporazum o odprtem nebu osnovan z namenom, da razširi uporabnost Čikaške konvencije do maksimalne tolerance pogajalskih strani (angl. *Open skies was designed to stretch the negotiation framework of the Chicago system to its point of maximum tolerance*). S temi besedami opišemo prizadevanja pogajalcev na začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja, katerih namen je bil osnovevanje koncepta liberalnega trga letalskih storitev. Avtorji Čikaške konvencije niso predvideli razsežnosti globalne ekonomije današnjega časa, tako da tudi Čikaški sporazum odseva politične razmere v svetu v času takoj po 2. svetovni vojni.

#### **1.3.1 Primerjava s Sporazumom o odprtem nebu**

V odgovor na globalno ekonomijo in nove pogoje svetovne trgovine se je začel razvijati Sporazum o odprtem nebu. V zametkih osnovevanja Sporazum ni naletel na pozitivne kritike. Zagon mu je dala še administracija nekdanjega ameriškega predsednika Georga Busha starejšega, ko je bil podpisan prvi sporazum med ZDA in Nizozemsko. Pisalo se je leto 1992. Že v osnovi se je Sporazum zavzemal za recipročno odpravo vseh omejitev, ki so glavne točke Čikaškega sporazuma.

Glavne točke doseženega Sporazuma so bile odprava omejitev kapacitet sedežev in frekvenc letov, odprava omejitev v določevanju destinacij in zelo fleksibilna cenovna politika. Te bomo natančneje spoznali v nadaljevanju, ter pojasnili njihov vpliv na upravljavske odločitve vodij največjih letalskih družb na svetu.

### **1.3.2 Sporazuma o letalskih svobodah**

V okviru Čikaškega sporazuma je za nadaljnji in tudi današnji razvoj letalske industrije pomemben mednarodni sporazum o storitvah zračnega tranzita – Sporazum dveh svobod in sporazum o mednarodnem zračnem prometu – Sporazum petih svobod, ki se je skozi leta dopolnjeval in so mu v okviru Sporazuma Bermuda I, ki ga bomo spoznali kasneje, dodali tudi štiri nove svobode – šesto, sedmo, osmo in deveto svobodo.

Svobode v mednarodnem letalskem potniškem in tovornem prometu zagotavljajo ugodnosti letalskih prevoznikov glede letenja čez ozemlje tuje države in pristanka. Svobode so sad nesoglasij pri podeljevanju prometnih pravic za redni zračni promet pri Čikaški konvenciji (Čičerov, 2009, str. 177). Oblikovale so se predvsem zaradi bojazni, da bi letalske družbe ZDA v primeru ohlapnih omejitev dominirale na trgu. Prvi dve svobodi sta bili dani v podpis vsem udeležencem konference, Tretja, Četrta in Peta svoboda pa sta recipročne narave.

Od 190 držav podpisnic Čikaške konvencije jih je samo 129 podpisnic Sporazuma dveh svobod. Naslednica sporazuma je tudi Slovenija. Države podpisnice so se dogovorile, da se med ozemlji teh držav lahko:

- opravijo preleti skozi njihove zračne prostore brez pristajanja;
- opravi postanek letala tehnične narave.

Sporazum je steber vsakega nadaljnjega razvoja mednarodnega letalskega prometa, ki izključuje ekonomsko naravo in predstavlja pravni okvir mednarodnega letalskega prometa. Kljub izključevanju ekonomske komponente imata po besedah nekaterih pravnikov in ekonomistov svobodi zelo močan ekonomski učinek (Čičerov, 2009, stran 178-179).

Sporazum petih svobod – sporazum o mednarodnem zračnem prometu uokvirja definicije osnovnih svobod v mednarodnem letalskem prometu. Svobode navedene v tem Sporazumu so vezane na bilateralne sporazume med državami, prav tako jih veže tudi na državo registracije zrakoplova.

- **PRVA SVOBODA:** ali tehnična svoboda dovoljuje prelete ozemlja tuje države brez pristanka. Večina svetovnih držav je podpisnica te svobode. Medtem ko Kanada, Brazilija, Rusija, Indonezija, Indija in Kitajska nikoli niso sodelovale pri podpisu te svobode. Omenjene države vzdržujejo restriktivno politiko varovanja lastnega zračnega prostora, ter ob vnaprejšnjem obvestilu dovolijo prelete njenega ozemlja. Prelet ozemlja je pogojen s plačilom takse. ZDA

za prelet svojega zračnega prostora od trenutka vstopa vanj do trenutka izhoda kljub podpisu svobode, obračunavajo 33,72 USD za 100 navtičnih milj (190 kilometrov). Znane so še zelo visoke takse za prelete Ruskega ozemlja čez Sibirijo (Havel, 2009, str. 104).

- **DRUGA SVOBODA:** dovoljuje postanek letala tehnične narave, brez vkrcanja ali izkrcanja potnikov. Tukaj je mišljena predvsem oskrba z gorivom za nadaljnje potovanje. Omeniti velja letališče Shannon na Irskem, ki je bilo pred letom 1960 glavna servisna točka za čezoceanske polete. Anchorage na Aljaski je bil v uporabi kot servisna točka za lete iz Severne Amerike v Azijo z izogibanjem Sovjetskega zračnega prostora med hladno vojno. Vzhodne države pa so uporabljale otok Sal pri obali Senegala za lete v Srednjo in Južno Ameriko v času hladne vojne. Druga svoboda danes praktično nima več pomena zaradi visoke tehnološke dovršenosti letal.
- **TRETJA SVOBODA:** je prva komercialna svoboda, ki dovoljuje prevoz potnikov ali tovora iz države kjer je zrakoplov registriran, v tujo državo.
- **ČETRТА SVOBODA:** je druga komercialna svoboda, ki dovoljuje prevoz potnikov ali tovora iz tuje države v državo, kjer je zrakoplov registriran.
- **PETA SVOBODA:** dovoljuje letalskim prevoznikom prevoz potnikov ali tovora iz države, kjer je zrakoplov registriran, v drugo državo in iz druge države v tretjo državo. Kot primer navajam letalsko družbo Singapore Airlines na poti iz Singapurja v München in naprej v Manchester. Letalska družba lahko prodaja karte na vseh delih poti (Where we fly, 2011).
- **ŠESTA SVOBODA - neuradna:** je svoboda, ki dovoljuje prevoz potnikov ali tovora preko domačih letališč z namenom povezovanja dveh tujih držav. Kot primer se lahko navede let AA Copenhagen – Ljubljana – Priština. Ali Ljubljana – Helsinki – Bangkok, ki ga opravlja Finnair (Finnair destinations, 2011).
- **SEDMA SVOBODA - neuradna:** je svoboda, ki dovoljuje prevoz potnikov ali tovora med dvema državama, brez namena postanka v matični državi. Kot primer navajam let AA: Dunaj – Frankfurt.
- **OSMA SVOBODA - neuradna:** je svoboda, ki omogoča letalskim prevoznikom prevoz potnikov ali tovora med dvema ali več točkami znotraj posamezne druge, tuje države, začetna destinacija pa je v lastni, matični državi. Storitve pri rednih potniških linijah so izredno redke (JAT v osemdesetih letih na relaciji Zagreb – Chicago – Los Angeles).
- **DEVETA SVOBODA - neuradna:** je svoboda, ki omogoča kabotažni promet v celoti na območju druge države. Kot primer navajam Ryanair na relaciji Trst – Trapani (Ryanair destinations, 2011).

Tudi v primeru čarterskega in tovornega prometa so države udejanjale visoko stopnjo liberalizacije. Čarterski let je neredna letalska povezava, ki je namenjena prevozu potnikov na namembne destinacije v določenem časovnem obdobju. Člen 5. Čikaške konvencije ureja področje čarterskih letov. Posebej tovorni promet v celoti vključuje Sedmo svobodo, ki dovoljuje prevoze tovora med državami, ki ni država registracije zrakoplova (Havel, 2009, str. 103).

Poleg Sedme svobode za potniški promet veljajo še naslednji privilegiji: sporazum o oznaki posamezne letalske linije, ki jo trži več letalskih družb skupaj (angl. *share code*), lastno

oskrbovanje letal in potnikov na letališčih, nediskriminatoren dostop do rezervacijskega sistema, dovoljenje za pristanke in vzlete ter dostop do letališke infrastrukture. Ravno ti zadnji privilegiji so zelo pomembni pri vzpostavitvi zunanje podobe posameznega novega letalskega prevoznika na tujem ozemlju. V tem pogledu Sporazum o odprtem nebu omogoča letalskemu prevozniku odlično začetno pozicijo ob prihodu na trg. Z vpeljavo lastnega osebja letalska družba lahko nudi odlično izobraženo in usposobljeno podporo za glavne kupce letalskih vozovnic – turistične agencije. Kljub vsem tem ugodnostim so tukaj še dodatne vsebine, ki lahko posameznim letalskim družbam omogočajo nenadzorovano dogovarjanje o *share code* sporazumih, ugodnostih za redne potnike in oblikovanju urnikov. Prepovedano je kakršnokoli dogovarjanje o cenovni politiki, ki je tudi strogo kaznovano in se šteje za zlorabo tržnega položaja (Havel, 2009, str. 103-109).

## 1.4 Glavne omejitve Čikaške konvencije

V letalskem prometu poteka danes tranzicija, ki zajema tako letalske družbe do nedavnega v državni lasti kot tudi nove družbe, ki so v zasebni lasti. Pobuda, kot je Enotno evropsko nebo (angl. *Single European Sky*) in Večstranski sporazum o vzpostavitvi skupnega zračnega prostora (angl. *European Common Aviation Area*, v nadaljevanju ECAA), imata tendence pri optimizaciji zakonov in predpisov, ki veljajo znotraj Evropske unije (v nadaljevanju EU), ter drugih pravnih instrumentov, ki zagotavljajo večjo enotnost in preglednost poslovanja in rasti te panoge.

Letalske družbe poskušajo doseči optimalni tržni položaj v okviru tržno naravnih ciljev, z regulacijo kapacitet, s cenovno politiko, s frekventnostjo letov prilagajati zahtevam kupcev. Državne institucije lahko s svojo regulativno močjo vedno vplivajo na razmere na letalskem trgu saj je to gospodarsko področje strateške pomembnosti. V razmerah odprte konkurence, kot smo ji priča v ZDA in EU pa državne regulatorne institucije oziroma skupne institucije nadzora lahko kontrolirajo tržne položaje in tržne moči preko instrumentov trga. Vendar so vodstva letalskih družb tudi na ta problem znala odgovoriti. Oblikovanje mednarodnih strateških zavez med letalskimi družbami so povzročile, da se je letalski promet razširil bolj, kot so si verjetno zamislili prvi načrtovalci Čikaške konvencije. Slednja verjetno vpliva na pospeševanje integracije letalskih prevoznikov in ob tem postavlja v ospredje strateško vprašanje državi: kje je meja skupnega trga, kako si razlagati kabotažo in nacionalno pravilo. Danes so se združenja razvila do takšnih meja (tudi z odobravanjem regulatornih institucij), da je tako utesnjeno sobivanje regulatorjev na eni strani in vodstev letalskih družb na drugi, postalo skoraj nevzdržno.

## 1.5 Neodvisnost zračnega prostora

»*Cujus est solum, ejus est usque ad coelum et ad inferos*« ali slovensko kdor je lastnik zemlje, si lasti vse do nebes in do pekla, so besede, ki bi lahko opisale anglo – saksonski pravni red glede uporabe zračnega prostora. To načelo je bilo tudi sprejeto na Pariški konferenci, kjer je bila leta 1919 sprejeta Konvencija o ureditvi zračnega prometa. Petindvajset let kasneje je bilo potrjeno tudi v okviru Čikaške konvencije. Njen prvi člen se nanaša na trditev, da države podpisnice

priznavajo, da ima vsaka država popolno in ekskluzivno pravico nad lastnim zračnim prostorom. Šesti člen pravi, da vsaka operacija načrtovanega letalskega promet v suverenost zračnega prostora posamezne države podpisnice predstavlja kršitev nedotakljivosti zračnega prostora, razen ob predhodni pridobitvi dovoljenja. Države podpisnice tako zadržijo ekskluzivno pravico do suverena zračnega prostora nad teritorijem posamezne države ter zagotavljajo varnostni konsenz nad operacijami javnega letalskega prometa v varnostnem in ekonomskem smislu (Havel, 2009, str. 99-103).

Temeljni pogoji za cilje Čikaške konvencije so finančna stabilnost, varnost v letalskem prometu, regulacija letalskega prometa in kontinuiteta. Prav ta regulacija v preteklosti ni omogočala podjetniškega pristopa na trg letalskih storitev, ampak je zahtevala podeljevanje koncesij. Tako si je država poleg podeljevanja pravic in omejitev v mednarodnem prometu, zagotovila še dodaten mehanizem pred uveljavitvijo kakršnihkoli svobod na trgu letalskih storitev, ter potrdila dokončno zaprt model upravljanja.

## **1.6 Doba bilateralnosti**

Po propadu dogovarjanj držav v okviru »petih svobod v mednarodnem letalskem prometu« je bilo dvostransko dogovarjanje zopet glavno gibalno razvoja mreže letalskih prevozov v razvitem svetu. Pri tem ne smemo pozabiti Sporazuma dveh svobod, ki sta bila dana v podpis udeleženkam in jih je do poletja 2007 podpisalo 129 držav. V veliki meri je bilo to omejeno z ostrimi bilateralnimi ovirami, kjer je vsaka država v neposredni konfrontaciji izbojevala svoje dolžnosti in koristi (Havel, 2009, str. 109-119).

Primer bilateralnosti je sporazum med ZDA in Irsko (ki je prenehal veljati s Sporazumom o odprtem nebu med EU in ZDA v letu 2007), ki dovoljuje letalskim prevoznikom opravljanje vseh zahtevanih procedur za vstop na ozemlje ZDA že na letališču v Shannonu. Kot prednost lahko tukaj navedemo spodbujanje gospodarskega razvoja zahodne Irske, ter na podlagi bilateralnosti omogočanje letov ameriškim letalskim družbam iz ali v Dublin.

Čikaška konvencija je priporočala ne-izključevanje bilateralnih sporazumov, ki so jih ZDA lahko prosto uporabljale z namenom pridobivanja praktičnih izkušenj za učinkovitejši kasnejši sporazume. Vemo pa, da je bila bilateralnost še dolgo podlaga vsem dogovarjanjem. Možnost pogajanj za skoraj vsako linijo v mednarodnem potniškem letalskem primeru, je pripeljalo do neštetihih sporazumov, ki danes v večji integraciji držav ne delujejo več optimalno oziroma celo zavirajo napredek posameznih delov držav. To je tudi podlaga za prve zametke Sporazuma o odprtem nebu (Havel, 2009, str. 103-109).

## **2 BERMUDSKI SPORAZUM**

Prvi sporazum v mednarodnem letalskem prometu med ZDA in Veliko Britanijo (v nadaljevanju: VB) leta 1946 oziroma Bermuda I predstavlja napredek v strogem bilateralnem

odnosu dveh najpomembnejših držav, ki sta krojili smernice razvoja letalskega prometa v tistem času. ZDA in Velika Britanija sta leta 1946 podpisali sporazum, ki predstavlja precedens vsem naslednjim bilateralnim sporazumom v mednarodnem letalskem prometu.

## 2.1 Bermuda I.

Bermuda I kaže v nekaterih členih že prve silhete prostega pretoka storitev letalskega prometa (oblikovanje kapacitet prevoznikov), ki jo danes poznamo pod imenom Sporazum o odprtem nebu. Sporazum tudi kaže tendence proti državni regulaciji letalskega prometa, ter se poskuša čim bolj približati takratnima politikama obeh držav. Avtorji Sporazuma so hoteli implementirati Britansko zaščitniško politiko in Ameriško ekspanzivno politiko (Havel, 2009, str. 60-62).

V petem in šestem odstavku končnega akta Sporazuma je na podlagi zelo zapletenega pravnega jezika pojasnjena soodvisnost dveh letalskih prevoznikov, ki *a priori* ne določa tržnih deležev (frekvenc in kapacitet), ampak prepušča odločitev o tem vodstvu letalskih družb. Poleg tega v drugem členu sporazuma med ZDA in VB piše, da državi podpisnici lahko ustanovita eno ali več letalskih družb, ki bi lahko opravljali lete v in izven držav podpisnic. Novoustanovljena družba bi imela mnogo obsežnejše pravice, kot izhajajo iz prvih dveh svobod v letalskem prometu. Zaradi neprožnosti samega sporazuma to ni nikoli zaživelo (Havel, 2009, str. 62).

Skupno lastništvo letalske družbe je posebej opredeljeno v šestem členu Sporazuma, ki ga lahko razumemo tudi kot enega izmed prvih sporazumov, kjer je bilo prvič omenjeno nacionalno pravilo lastništva letalskih družb v katerem koli bilateralnem sporazumu. Kot sem že omenil zgoraj, v petem in šestem odstavku Sporazuma, je bilo lastništvo in vpliv v okviru Sporazuma Bermuda I dovoljeno državam podpisnicama v skupni letalski družbi. Ta pravica je odsevala ameriško videnje razvoja letalskega prometa ter postopna popolna liberalizacija. To se je kazalo v odnosu do trga letalskih storitev v Južni Ameriki, kjer so ZDA po vojni postale pomemben lastnik letalskih družb. Primer za to je bila letalska družba Panagra, ki danes ne posluje več (Havel, 2009, str. 111-116).

Sporazum Bermuda I tudi ni predvideval večje liberalizacije glede cen<sup>1</sup> letalskih prevozov. Družbe so bile podvržene tako imenovanemu dvojnemu odobravanju cen dogovorom na IATA konferencah in z dodatnim odobravanjem domačih regulatorjev trga letalskih prevozov. IATA je mednarodno združenje letalskih prevoznikov, ustanovljeno leta 1945 v Havani, na Kubi. Danes ima sedež v Montrealu in je institucija, ki pod svojo streho združuje letalske prevoznike celega

---

<sup>1</sup> Prilagam razlago angleških izrazov, ki se v letalstvu pogosto napačno prevajajo v slovenščino. *Fare* je cena za letalski prevoz potnikov in njihove prtljage, *rate* je cena prevoza tovora v letalskem prometu. Izraz, ki se uporablja v slovenščini najpogosteje tarifa, je skupek cen za prevoz potnikov, njihove prtljage in tovora, pod pogoji, ki so predpisani za to tarifo ponavadi z vključenimi manipulativnimi stroški.

sveta in njihove agente (International air transport association, 2011). IATA postavlja pravila delovanja glede:

- IATA kode letalskih prevoznikov in letališč po celem svetu.
- Združuje agente letalskih družb in postavlja standarde pri prodaji storitev letalskega prevoza.
- Skrbi za mednarodne poravnave med letalskimi prevozniki in prevozniki tovora.
- Oblikovanje cen.
- Oblikovanje baz informacij (TIMATIC) in zagotavljanje varnostnih standardov (IOSA certifikati).

Primer dvojne ne-potrditve cen pa je danes tudi mehanizem, ki ga lahko uporabijo države v sistemu Sporazum o odprtem nebu, če se ne strinjajo z doseženimi cenami, ki naj bi kazale tržni položaj podjetja oziroma celotne industrije.

### **2.1.1 Bermuda II**

Če je bil Sporazum Bermuda I zelo liberalne narave za takratne razmere, pa je predstavljal Sporazum Bermuda II skoraj 30 let kasneje močan protekcionizem v primerjavi z načeli Sporazuma o odprtem nebu. Kot zanimivost naj navedem, da Sporazum Bermuda II predstavlja predhodnika Sporazuma o odprtem nebu, podpisanega leta 2007 med ZDA in EU. Posebej pomemben je aneks I iz leta 1977 k podpisanemu Sporazumu, ki predvideva točno določene razporeditve pravic letenja na določena ozemlja držav ali njihova posamezna letališča. Kartezijanski sistem je razdelil promet na dva dela: iz ZDA v VB in iz VB v ZDA. Znotraj vsakega razdelka se je oblikovala kombinacija točk v Atlantiku, Pacifiku in Karibih, ki so dovoljevale koriščenje pravic v okviru pete svobode ali pa kot vmesni postanek tehnične narave. Stolpec A je vseboval vse odhodne točke, stolpec B vse točke, ki so bile koriščene v okviru pete svobode, stolpec C točke, ki so dovoljevale operacije na ozemlju države podpisnice in stolpec D točke izven držav podpisnic. Sporazuma B in D sta zahtevala skupna pogajanja s tretjimi državami, katerih letališča so bila omenjena. Pogajanja so bila osredotočena na zmogljivost letov, frekvenco ter posebne omejitve. V praksi je to izgledalo tako, da so (vse do leta 2002) pravice za lete iz letališča Heathrow imeli dve britanski letalski družbi – Virgin Atlantic in British Airways. Na drugi strani sta bili to družbi American Airlines in United Airlines. Regulatorni organi vsake države so lahko kadarkoli preklicali pravice letalskih družb, v kolikor so prepoznali kršenje določil o lastništvu posamezne družbe. Poleg tega so bile letalske družbe podvržene preverjanju na začetku sezone z vidika urnikov letenja in tarifnih pogojev. S spreminjanjem svetovnega reda in večjo mednarodno povezanostjo se je tudi spremenila zahteva po vse večji popolni in dejanski liberalizacija trga letalskih storitev, kar bomo spoznali tudi v nadaljevanju (Havel, 2009, str. 116-119).

### **3 PRAVNA UREDITEV MEDNARODNEGA LETALSKEGA PROMETA**

Pri vprašanju pravne ureditve mednarodnega letalskega prometa je najpomembnejše vprašanje kabotaže, nacionalnega pravila in sistema *share code*. Vsi dejavniki so podrobneje opisani v nadaljevanju.

#### **3.1 Kabotaža**

Kabotaža je oblikovana v pomorskem pravu, kjer so države skušale zaščititi ali prepovedati trgovske manevre tujcev znotraj svojega teritorija. V letalskem prometu pa pod kabotažo razumemo pojem, kjer storitve letalskega prometa izvaja družba, ki ni pravno formalno registrirana v državi, kjer se le-ta storitev opravlja. Definicija kabotaže je ločena od pojma letalskega prevoza potnikov, tovora in pošte med dvema točkama znotraj suverenega ozemlja neke države in se lahko smatra kot rezultat kompenzacije ali najetje storitve (Čičerov, 2009, str. 173-182).

Sedmi člen Čikaške konvencija določa, da lahko vsaka država zavrne prevoznika, ki ni pravno formalno registriran za opravljanje dejavnosti na njenem ozemlju. Čeprav so si pogajalci sploh na evropski strani, močno prizadevali za omilitev pravil kabotaže na Ameriških tleh, napredek ni bil dosežen. Vzroke za tako razvijanje dogodkov lahko iščemo v zagotavljanju nacionalne varnosti, enostranskim zahtevam posameznih držav in javnim interesom. Sploh zagotavljanje varnosti je postalo eden ključnih elementov, v katerih se kabotaža pojavlja v negativnem smislu. Poleg tega lahko ima kabotaža (ki je omejena na »pobiranje« potnikov) prevelike negativne posledice na okolje ali gospodarstvo posamezne regije tuje države. Boeing 747, ki leti iz Tokia preko Honoluluja v Los Angeles in v Honoluluju izkrca polovico potnikov, prispeva veliko več k onesnaženju na potnika, kot polno letalo na isti poti (Havel, 2009, str. 119-121).

##### **3.1.1 Kabotaža v EU**

V EU se zračni prostor od leta 1997 šteje kot skupni zračni prostor in s tem se pojavlja vprašanje, ali lahko povežemo skupne točke med takšnim načinom ureditve (regionalne narave) in Čikaško konvencijo. Ali je vendarle potrebno modificirati Čikaško konvencijo, ki se bo lahko prilagodila novim razmeram v svetu in omogočala fleksibilnejšo ureditev kabotaže v posameznih državah. Politične unije, ki so si za cilj zastavile ohlapno kontrolo mobilnosti preko državnih meja, ali pa dosledni izbris vsake kontrole, si še vedno lastijo ekskluzivno kontrolo nad lastnim teritorijem. Tudi v Čikaški konvenciji je v 96. (b) členu jasno zapisana definicija mednarodnega letalskega prometa: letalski promet se šteje za mednarodnega, v kolikor se izvaja v zračnem prostoru več kot ene suverene države (Havel, 2009, str. 123).

Vseh 27 članic EU je podpisalo Čikaško konvencijo oziroma so njene pravne naslednice. Konvencija jim izrecno razlaga, da ima vsaka država popolno in ekskluzivno pravico nad zračnim prostorom svojega ozemlja. Na najmanj treh stopnjah Čikaška konvencija ne blokira teh



regionalnih povezav. Na prvem mestu Čikaška konvencija v svoji osnovi sploh ni predvidevala združevanja zračnega prostora v takšnem obsegu, bolje je omejeno dogovarjanje o samem omejevanju zračnega prostora s skupnim nadzorom.

Šesti člen Čikaške konvencije, ki ureja dostop do zračnega prostora posamezne države samo določenim skupinam, ne predpostavlja nikakršne predpisane oblike dogovarjanja o sodelovanju med državami glede gostovanja v zračnih prostorih. Čeprav so države po letu 1944 glasovale za bilateralno izmenjavo pravic, to še zdaleč ni pogojena oblika izmenjave pravic glede letalskega prometa med posameznimi državami. Tudi v primeru skupnega zračnega prostora Evropske unije, nikjer ni *a priori* določil mednarodnega prava, ki bi določevala ali preprečevala pravico Evropske skupnosti do skupnega zračnega prostora, oblikovanje ene nacionalnosti, vzpostavitve sistema enotne registracije plovil in enotno regulacijo letalskega prometa (Havel, 2009, str. 123-125).

Člen sedem v Čikaški konvenciji pojasnjuje da je kabotaža izključujoče merilo, saj lahko vsaka država zavrne dovoljenje opravljanja letalskega prevoza ljudi, blaga in storitev v zameno za prejemke iz naslova prevoznine ali prejemka iz naslova najema, med dvema točkama znotraj posamezne suverene države. V nadaljevanju pa člen določa, da države ne smejo odobriti pravic kabotaže nobeni drugi državi na ekskluzivni ravni. Tukaj se poraja vprašanje protislovnosti člena in tudi, ali je mogoče pravica do kabotaže pravica, s katero se trguje na ne – ekskluzivni ravni? S tako zapleteno postavitvijo osnovnih pravil so nekatere države razlago obrnile v svoj prid (skupni evropski zračni prostor) in tudi ravnale po načelu ne - ekskluzivnosti, kar pomeni, da se pravice do kabotaže v polnosti lahko ponudi vsem državam ali pa nobeni. Načelo ne-ekskluzivnosti pa je vpeto v dogovor med več državami, ne samo med dvema. Skupaj s sprejetjem koncepta svobodne kabotaže so države članice prenesle del svojih pravic glede letalskega prometa znotraj države na skupno institucijo, ki bo in že uravnava letalski promet znotraj EU (Eurocontrol) (Havel, 2009, str. 124-125).

### **3.1.2 Kabotaža v ZDA**

ZDA vseskozi podpirajo Čikaški sporazum, kjer se je država opredelila do zelo restriktivne politike. Bilateralnost odnosov je v veljavi še danes, po podpisu Sporazuma o odprtem nebu. Ameriška zvezna uprava za letalski promet (angl. *Federal aviation administration*, v nadaljevanju FAA) ima široka pooblastila, na podlagi katerih lahko v okviru recipročnosti zagotovi tujim letalskim družbam opravljanje dejavnosti v okviru zračnega prostora ZDA. Pogoji začetka delovanja so zelo striktni in se nanašajo na registracijo letalske družbe in registracijo letal v ZDA. Določila t.i. nacionalnega pravila bom podrobneje predstavil v nadaljevanju.

Danes je kabotaža na ozemlju držav ZDA opredeljena v zveznem transportnem zakonu, ki sovпада z namenom Čikaške konvencije. Kabotaža se dovoljuje tujim letalskim prevoznikom v

dveh primerih: pristanek v izjemnih razmerah in *dry leasing*, kjer gre za najem letala brez posadke, zavarovanja, zemeljske oskrbe, vzdrževanja in drugih podpornih aktivnosti. Najemnik se zaveže, da bo slednje priskrbel sam. Protipomenka je *wet lease*, ki predstavlja najem letala skupaj s posadko. Gre sicer za dve zelo pogoste oblike zapolnjevanja trenutnega povpraševanja po storitvah letalske družbe. *Wet Lease* se načeloma uporablja za kratkoročne najeme, kjer je čas najema točno določen, *dry lease* pa se uporablja za dolgoročne najeme. Pod izjemnimi razmerami so mišljene stavke na letališčih, neugodne vremenske razmere in skrajne razmere v domači floti potniških ali tovornih letal ZDA, kjer je bil eden od primerov tudi kabotaža s strani Ukrajinskega tovornega letalskega prevoznika Antonov Design Bureau, ki je imel dovoljenje (št .dokumenta: OST-2006-26568, datum 8.12.2006) s strani urada za transport za prevoz do največ štirih letalskih motorjev iz Washingtona do tovarne letal Boeing v Columbus, Ohio. Razlog je nezmožnost flote tovornih letal celotne ZDA za prevoz takega tovora. Prevoz je bil opravljen z letali Antonov 225 (Myria). V izjemnih pogojih lahko Zvezni urad za transport odobri 30 dnevni rok veljavnosti kabotaže, ki se lahko glede na razmere obnovi (Havel, 2009, str. 126-127).

Z vidika ekonomske upravičenosti oziroma zaželenosti pa kabotaža v ZDA naleti na mogoče celo čustven odziv. Združenje ameriških civilnih pilotov se zavzema za dosedanje ureditev, kjer je kabotaža pogojena z nacionalnim pravilom (ki ga bomo spoznali v nadaljevanju) ter lahko predstavlja grožnjo ameriškemu delavcu na letališču, ki jo vidijo predvsem v cenejši delovni sili. Poleg tega velja, da ameriški trg predstavlja predvidoma 30 odstotkov celotnega svetovnega letalskega prometa (Severna Amerika predstavlja 34,6 odstotkov, Azija/Pacifik 25,8 odstotkov, Latinska Amerika in Karibi 5,3 odstotkov, Evropa pa predstavlja 30,5 odstotkov prepeljanih potnikov v okviru vseh prepeljanih potnikov), kar pomeni, da nobena regija v svetovnem merilu ne more ponuditi enakih možnosti kabotaže, kot bi jo imeli druge letalske družbe v ZDA. V kolikor kabotaža postane dostopna evropskim letalskim podjetjem jih čaka zelo močna bitka na trgu in s tem povezani zelo visoki stroški zagona. Žarek upanja lahko predstavlja prominentnost nekaterih evropskih letalskih družb v ZDA (Air France, LH), ki pa se lahko upošteva kot izjema (Havel, 2009, str. 127-129).

### **3.1.3 Nacionalno pravilo**

Nacionalno pravilo je del besedila devetih svobod, Havel (2009, str. 135) govori o tem, da ima vsaka država podpisnica Čikaške konvencije pravico, da zadrži ali prekliče certifikat ali dovoljenje letalske družbe druge države, če ugotovi, da niso izpolnjeni kriteriji strukture lastništva letalske družbe države, kjer je letalska družba registrirana.

Nacionalno pravilo je v povojnih časih in v obdobju železne zavesne veljalo kot varovalka, ki je ščitila predvsem ZDA pred možnimi tujki v lastništvu strateško pomembne letalske panoge. To dejstvo danes vse bolj izgublja na pomenu, prvine pa velikokrat ostajajo tema sporazumov, ki jih najdemo pod pojmom nacionalne klavzule (Havel, 2009, str. 162-164).

V skladu s takšno politiko države do razvoja letalskih družb, smo danes priča zelo centraliziranim ureditvam letalskih družb. Pravzaprav bomo med listo multinacionalnih podjetij zelo težko našli ime kakšnega letalskega prevoznika. Način delovanja (razvejana mreža letov po celem svetu) lahko dajejo vtis multinacionalke, vendar je delovanje strogo uravnjavano in vodeno s strani države.

### **3.1.4 *Share - code* ali marketinška oznaka leta**

*Share code* je sistem označevanja letalskih operacij v potniškem prometu, kjer se dve ali več letalskih družb medsebojno dogovorijo o skupnem komercialnem nastopu na določeni liniji. Sistem temelji na intenzivnejšem sodelovanju posameznih letalskih družb v smislu obravnave prevoza potnikov in njihove prtljage. *Share code* predstavlja določen mejnik v razvoju letalskega prometa. Letalske družbe lahko nastopajo skupaj (letalski družbi morata uživati prevozne pravice v skladu z bilateralnim sporazumom) v oglaševanju, izdaji letalskih kart in pri procesu prenosa prtljage. Letalska družba se navzven lahko predstavlja z zelo razširjeno mrežo letov, ki pa niso izvedeni z njihove strani, ampak gre za storitev druge letalske družbe (Havel, 2009, str. 208-231).

Kot primer bomo vzeli primer linije AA Ljubljana – Frankfurt z oznako JP 116 in *share code* oznako Lufthanse LH 6911, na dan 30.5.2011 (Odhodi, 2011a). Jutranji let AA v Frankfurt je ena izmed najpomembnejših linij letalske družbe v smislu prevoza potnikov in tovora. Oznaka LH6911 AA prinaša razširjeno mrežo poletov, katerih začetek je v Ljubljani, potniki pa lahko izbirajo široko mrežo letov po celem svetu, ki jih izvaja letalska družba Lufthansa. V tem primeru ima koristi tudi Lufthansa, ki tako pod svojo oznako lahko trži lete do Ljubljane, kamor sama ne leti. Oskrba potnikov (tako tistih, ki so vozovnice kupili za let AA ali Lufthanse) poteka istočasno, ter jim je na letališču v Frankfurtu omogočeno prestopanje z manj zapleti, kajti večina formalnosti (prijava na let za kasnejše lete, obravnava zamud) so bile že urejene na začetku poti v Ljubljani. Prijava na let (do končne destinacije) je opravljena že v Ljubljani, kajti sistem sodelovanja med letalskimi družbami omogoča tudi celoten vpogled potnikove poti ter možnosti spreminjanja posameznih segmentov le-te. Prtljaga je ustrezno označena do končne destinacije, kar potniku prihrani dodatne skrbi in skrajša čas administrativne procedure pri prestopanju.

Danes se kot del *share code* prijema uporabljata najpogosteje *wet lease* ter sistem blokade sedežev in prosti *share code*.

Najem letala s pripadajočo posadko ali *wet lease* letalska družba uporabi ob pomanjkanju zmogljivosti v določenem obdobju ali nenadnih okvarah letal. Za letalsko družbo je najem zelo visok strošek. V tem primeru letalske družbe od drugih letalskih družb ali specializiranih družb za posojanje letal, najamejo letalo, ki potem leti pod številko leta letalske družbe, ki je lastnik letala in pod številko leta letalske družbe, ki je letalo najela. Taka oblika *share code* dogovarjanja je zelo redka, in v takšnem primeru letalska družba sklene polnopravni najem, kjer

se operacije izvajajo izključno pod številko leta najete letalske družbe ali družbe, ki je najela letalo (Havel, 2009, str. 126).

Drug prijem je sistem blokade sedežev, ki se sklene na podlagi pogajanj o vzajemnih koristih dveh letalskih družb in sproži delitev sedežev na letalu tiste letalske družbe, ki izvaja redni promet. Z izmišljenim primerom to lahko ponazorimo na liniji Ljubljana – Moskva, kjer leti AA skupaj v sodelovanju z ruskim letalskim prevoznikom Aeroflot. V letu 2003 sta se AA in Aeroflot (potem, ko je bilo dogovorjeno, da Aeroflot ne bo več letel v Ljubljano in so bile izključene vse druge možnosti sodelovanja) dogovorila, da bo del sedežev namenjen izključno za možnost prodaje, ki jo izvaja družba Aeroflot. Na podlagi sporazuma tako danes AA leti dnevno v Moskvo (letališče Šeremetjevo) (Odhodi, 2011b).

Zadnja in najpogostejša oblika sodelovanja med letalskimi prevozniki je prosti *share code*. Politika take oblike sodelovanja predvideva prosto prodajo sedežev do zapolnitve letala s strani vseh vpletenih družb, ki imajo podpisano marketinško pogodbo z operaterjem določenega leta. Kot primer si lahko ogledamo let Austrian Airlines OS 935 na liniji Dunaj – Celovec. Letalo ima v zimskem redu letenja v sezoni 2009/2010 čas odhoda 10:15. Letalska družba ima podpisano *share code* pogodbo z naslednjimi prevozniki: BMI – British Midlands, Spanair, LOT Polish Airlines, Air Canada in United Airlines. S sledečimi prevozniki skuša Austrian Airlines nastopiti na trgu s čim bolj fleksibilnim urnikom, ki omogoča dobre povezave za potnike po celem svetu. Istočasno s pogodbo o skupnem marketinškem nastopu na trgu letalske družbe podpisnice želijo doseči zelo široko razvejano mrežo svojih letov oziroma letov, ki jih lahko tržijo. V tem primeru vidimo, da nastopata tako Air Canada kot United Airlines, ki z leti preko letališča na Dunaju svojim potnikom omogočata odlične izhodiščne povezave za lete znotraj Avstrije (na primer Celovec, Gradec in druga mesta) (Arrivals, 2009).

Kljub ugodnosti za potnike pa ime *share code* sistem tudi nekaj slabih strani. Z ekonomskega vidika je *share code* sistem lahko zelo tesna oblika dogovarjanja, ki lahko zabriše meje med sicer prepovedanimi dogovori o cenah med letalskimi prevozniki. Letalski prevozniki se namreč med seboj dogovarjajo o delitvi prihodkov dosežnih pri prodaji skupno oglaševanih linij. Delitev prihodka se upošteva po posebnem postopku, ki je točno določen in v večini primerov temelji na preletenih navtičnih miljah. Posebej se pojavlja možnost »poliranja prihodkov«, kar omogoča nekaterim družbam prikazovanje lažnih vrednosti prihodkov. Poliranje prihodkov lahko vodi tudi v drugo skrajnost: prikazovanje zelo nizke zasedenosti letal, kar posledično lahko pripomore k iluzornem stanju zasedenosti sedežev in s tem povečanjem možnost za siromašnejše vrednotenje letalske družbe in lažji vstop konkurentov ali celo do (sicer kaznivega) kartelnega dogovarjanja.

Ameriški Urad za transport (angl. *Department of transportation*, v nadaljevanju DOT) pozna dve obliki *share code* sistema v sodobnem letalstvu. Prvi je omejen samo na mednarodni letalski promet in kombinira lete med dvema ali več prevozniki. Ne krši zakonov kabotaže in je v skladu

z bilateralnim dogovorom med letalskimi družbami. Za zgled si lahko pogledamo izmišljeni primer leta AA Ljubljana - Istanbul in nato let Istanbul – Dubai z Turkish Airlines. Let Ljubljana – Istanbul je v skladu z bilateralnim sporazumom glede dodeljenih pravic letenja med Slovenijo in Turčijo. Let Istanbul - Dubai pa AA lahko trži pod svojo številko leta, vendar ga dejansko ne izvaja zaradi ekonomskih razlogov. Ob nakupu vozovnice ima potnik označena oba leta pod oznako AA, vendar je drugi segment v domeni Turkish Airlines.

Druga oblika *share code* sistema dovoljuje povezavo večjih letališč z manjšimi pod oznako prevoznika, vendar mu ni dovoljeno leteti na linijah znotraj ZDA. Promet, ki ga s tem ustvari letalska družba znotraj ozemlja ZDA odlično služi namenu polnjenja sedežev transoceanskih linij. Kot primer naj navedem linijo Grand Rapids (zvezna država Michigan) – Chicago – London Heathrow. Grand Rapids - Chicago je na spletni strani British Airways (v nadaljevanju BA) označen kot let BA5387, četudi je operater American Airlines pod številko leta AA4027. Let Chicago – London Heathrow ima oznako BA86. Tako vidimo, da let American Airlines pod številko BA predstavlja priključni promet za glavni let Chicago - London Heathrow (Flights schedule, 2009).

### **3.1.5 Ali *share code* krši določila kabotaže**

Teoretično neskladje med pravicami, ki jih uživajo letalski prevozniki v skladu z določili kabotaže je več kot očitno. Letalske družbe, kot na primer KLM ali BA, ponujajo neskončne kombinacije možnih potovanj iz Londona in Amsterdama do pomembnih ameriških mest, do katerih nimajo pravic letenja. Kot razlaga Havel (2009, str. 123) vsekakor imamo pred sabo dejstvo, da v tem ni pravnega neskladja. Sedmi člen Čikaške konvencije in ameriški zvezni zakon o kabotaži nazorno kažeta, da mora biti operater potniškega letalskega promet znotraj ZDA, registriran na ozemlju ZDA. Prav tako se poraja vprašanje, ali je kršeno določilo kabotaže v primeru, ko se potnik vkrca na letalo American Airlines-a v Grand Rapids in je njegova končna destinacija London Heathrow. Tehnično gledano ti potniki niso namenjeni iz Grand Rapids do drugega mesta v ZDA, ampak imajo namen potovati izven ZDA. Odgovor se skriva v določilu ameriške CAB (angl. *Civil aeronautics board*), kjer je določeno, da se tuji prevoznik ne more izogniti kabotaži v primeru, ko prepelje potnike v letalskem potniškem prometu med dvema točkama znotraj ZDA. Potek dogodkov glede pravil kabotaže se je uveljavil tudi v zračnem prostoru Evropske Unije, kjer so pravila recipročna ameriškim.

## **4 DEREGULACIJA LETALSKEGA PROMETA**

Deregulacija letalskega prometa v EU in ZDA prinaša pomembne rezultate, ki danes samo še pospešujejo sodelovanje med letalskimi prevozniki. V nadaljevanju bom predstavil razvoj dogodkov v EU in ZDA, ki so pripomogli k trgu letalskih storitev, kot ga poznamo danes.

## 4.1 Evropska Unija

Liberalizacija trga civilnih letalskih prevozov v EU je potekala v skladu z zahtevami in željami držav članic, ki so že v tistem času želele doseči večjo medsebojno povezanost v letalskem prometu. Države članice so postopoma v treh fazah liberalizirale civilni promet znotraj EU med leti 1987 in 1997. Postopna odprava kabotaže znotraj držav EU (Deveta svoboda), transformacija zračnega prostora EU v unitaren prostor in podpis Sporazuma o odprtem nebu. V primerjavi z ZDA lahko vidimo, da je v ZDA liberalizacija trga letalskih storitev potekala mnogo bolj regulatorno s strani kongresa in institucij, ustanovljenih za regulacijo in postopno liberalizacijo letalskega prometa, kot vemo. Kongres je dal »zeleno luč« za vse pomembne odločitve, ki so bile kasneje pomemben faktor za uveljavljanje sprememb, vodenih s strani DOT-a in CAB-a. Ti dve instituciji sta vpeljali vse pomembne pogodbe, ki so danes pravna podlaga za razvoj letalstva v ZDA.

Za oblikovanje različnih pogledov v razvoju pravne in ekonomske podlage je pomemben tudi geografski vidik ZDA in EU. Najbolj gosto poseljena območja v ZDA so na vzhodni in zahodni obali. Razdalja med New Yorkom in Los Angelesom pa je približno 4000 kilometrov. Povprečna razdalja med najbolj gosto poseljenimi območji v EU pa je približno 700 kilometrov. Celotno ozemlje EU predstavlja približno 40 odstotkov celotnega ozemlja ZDA. Posledica te geografske razdeljenosti je v tem, da civilni letalski promet v EU zaradi celovite geografske lege potrebuje mnogo bolj trdno zaveznitvo med letalskimi prevozniki, da lahko učinkovito konkurirajo hitrim vlakom. V EU je polovica vseh potovanj do 700 kilometrov opravljenih po cestnem omrežju, medtem ko je v ZDA polovica vseh potovanj po cestnem omrežju opravljena do razdalje 1200 kilometrov. Letalski promet v ZDA predstavlja polovico vseh potovanj, ki so daljša od 1200 kilometrov - enako velja za EU. Železniški promet v EU pa v segmentu potovanj med 400 in 1000 kilometri prepelje 25 odstotkov celotnega prometa, medtem ko je v ZDA ta številka manjša od enega odstotka za razdalje čez 100 kilometrov. Močna konkurenca v železniškem prometu je že prisilila nekatere letalske družbe (predvsem Lufthansa in Air France – KLM), da aktivno sodelujeta na nekaterih linijah z železnico s *share code* sporazumi (Havel, 2009, str. 381-386).

Letalski promet znotraj držav EU predstavlja drugi največji svetovni notranji trg za letalske prevoznike po številu uporabnikov storitev, medtem ko je ameriški notranji trg letalskih storitev več kot dvakrat večji v pogledu preletenih kilometrov.

Zanimiv je tudi vpogled v strukturo trga letalskih storitev v EU in vpogled v letalska podjetja, ki tam dominirajo. Air France - KLM v Franciji in na Nizozemskem, Alitalia v Italiji, British Airways v Angliji, Iberia v Španiji, Lufthansa v Nemčiji in SAS v Skandinaviji (Danska, Švedska in Norveška). Močno konkurenco v nizkocenovnih prevoznikih predstavljata Ryanair in EasyJet. Prav slednja dva se uvrščata med 15 največjih svetovnih letalskih prevoznikov (po raziskavi v letu 2004), medtem ko se vsi največji štirje evropski letalski prevozniki Lufthansa, Air France, British Airways in Iberia uvrščajo med največji klasične letalske prevoznike na svetu. Med njimi sta bili privatizirani edino družbi Lufthansa in British Airways, medtem ko ima Francija še vedno 15,7 odstotkov v Air France - KLM in Nizozemska 6,9 odstotkov v

prevozniku KLM. Francija je povrh vsega leta 2002 sprejela sklep, da letalski prevoznik ne more v celoti priti pod tujo last. SAS ali »Scandinavian airline system« je bil do leta 2001 v 100 odstotkov lasti držav Švedske, Danske in Norveške, v zadnjih letih se je lastništvo te letalske družbe s strani naštetih držav postopno zniževalo na 50 odstotkov.

Današnje razsežnosti so največje letalske družbe v EU doživele ob uspešnem širjenju pred uveljavitvijo Sporazuma o odprtem nebu, ko jim je bilo v okviru Čikaške konvencije skorajda zagotovljeno duopolistično tržno ravnanje, delitev trga in stabilnost cen. Naslednji pomembnejši letalski prevozniki v EU so Aer Lingus, Czech Airlines, Finnair, Luxair, Malev, TAP Portugal airlines in Aegean Airlines, ki pa danes zaradi spremenjenih tržnih razmer (predvsem vstopa nizkocenovnih prevoznikov), so največjim evropskim letalskim prevoznikom v funkciji kot regionalni partnerjev v smislu medsebojne povezanosti. Regionalni partnerji delujejo kot pomemben povezovalc mreže letov (angl. *feeder traffic*) Lufthansi, Air France – KLM, Iberii in SAS-u v medcelinskem prometu, medtem ko njihove linije uspešno zapolnjujejo s potniki za regionalne ali krajevne polete, na primer v Ljubljano.

Vse štiri največje evropske letalske družbe so po velikosti flote še vedno v manjšini v primerjavi z ameriškimi. Če povzamemo podatke o povprečnem številu letal je v letu 2008 American Airlines imel 895 letal, medtem ko so vsi štirje evropski prevozniki imeli skupaj v povprečju 844 letal (Yahoo Finance, AMR). Zanimiva je primerjava števila preletenih kilometrov v mednarodnem prometu, kjer prvo mesto trdno drži Air France – KLM, medtem ko so ameriški prevozniki American Airlines, United Airlines in Delta Airlines na šestem, sedmem in desetem mestu po raziskavi v letu 2007. Po višini prihodkov ustvarjenih iz dejavnosti, močno vodijo Air France – KLM, LH in British Airways, katerih prihodki so vsaj za tretjino višji od American Airlines, United Airlines in Delte (Air Traffic statistic, 2010).

Danes se v vsako finančno analizo letalskih prevoznikov vključuje tudi nizkocenovne prevoznike, ki so postali pomemben dejavnik na svetovnem trgu. Ryanair, EasyJet, Germanwings, TUIfly so se razvili do te mere, da lahko v vsakem trenutku konkurirajo klasičnim prevoznikom. Njihov razvoj je prišel že do skrajnih meja, ki so jim omogočena v skupnem zračnem prostoru EU in počasi prihajamo na raven, ko se bodo širili navzven in se strateško razvijali kot njihova konkurenca.

## **4.2 Enotni trg letalskih storitev v EU**

Med leti 1987 in 1992 so evropske institucije v treh fazah odpravile upravne omejitve, ki so veljale za trg letalskega prometa v Evropi. Cilj deregulacije je bil: prosto postavljanje tarif v civilnem letalstvu, prost dostop do trga in prosto odločanje o kapacitetah (unitarno licenciranje letalskih družb, ki imajo lastništvo in sedež upravljanja znotraj EU - od leta 2008).

Prvi sklop ukrepov se je nanašal na postopno liberalizacijo trga letalskih storitev. 1. januarja 1988 je bilo sprejeto, da cene letalskega prevoza določata državi vzleta in pristanka, tarife pa morajo biti v določenih okvirih. Prvi sveženj ukrepov ni predstavljal kakšnih večjih novosti pri

odmiku od bilateralnih dogovarjanj o cenah in zato tudi ni prinesel večjih pozitivnih premikov v tej smeri.

Drugi sklop ukrepov je uveljavil Peto svobodo v letalskem prometu, ki je pomenila zelo velik napredek k postopni liberalizaciji trga letalskih storitev. Prav tako se je svoboda določanja cen osredotočila predvsem na letalske prevoznike, ki so imeli dokaj proste roke, v okvirih, ki sta jih določili državi.

Tretja faza ukrepov je bila uveljavitev svobodnega evropskega neba v takrat 12 državah članicah EU. Sistem, ki je začel veljati s 1. januarjem 1993 je določal, da ima vsak prevoznik, ki je registriran na ozemlju ene od dvanajstih držav članic EU neomejene možnosti izbire proge in ni nikakršnih omejitev pri njihovem izvrševanju. Namen uveljavitve enotnega evropskega neba je bila popolna integracija storitev letalskega prometa v duhu skupne evropske varnostne in gospodarske politike.

S 1. aprilom 1997 je bil storjen še zadnji premik pri uveljavljanju popolne tržne svobode pri letalskih storitvah. Odpravljene so bile vse administrativne ovire, ki bi lahko preprečevale opravljanje letalskih storitev katerikoli letalski družbi kjerkoli na ozemlju EU. Izključni pogoji za pridobitev dovoljenja so samo tehnične narave (veljavnost kabotaže). Tako imamo danes možnosti leteti z irskim nizkocenovnim prevoznikom po vsej Evropi, tudi znotraj meja posameznih držav, kot na primer Trst – Trapani, kjer linija teče v celoti po italijanskem ozemlju. S tem je bila prekinjena tudi dolgoletna prevlada domicilnih letalskih družb, ki so zaradi monopolnih elementov vzdrževale zelo visoke cene letalskih storitev.

### **4.3 Deregulacija v ZDA**

Pred obravnavo deregulacije v ZDA je smiselno sam potek deregulacije razdeliti na dva dela. Obdobje pred deregulacijo obravnava dogodke, ki so pomembno vplivali na sam začetek deregulacije in so bili sploh vzrok deregulacije. Samo obdobje deregulacije pa prinaša vpogled kako se je sistem letalskega prometa spreminjal in kaj je vplivalo na status, ki ga letalski promet uživa danes v ZDA in po svetu.

#### **4.3.1 Obdobje pred deregulacijo**

Preden začnemo obravnavati deregulacijo v ZDA je v prvi fazi obravnave smiselno prikazati razmere na današnjem trgu letalskih storitev v ZDA. Dvaindvajset letalskih družb, na čelu z znamenito trojico American Airlines, United Airlines in Delta Airlines danes predstavlja družbe z največjim prihodkom - skupaj nad 1 milijardo dolarjev. V primerjavi z letom 1997 je bilo takšnih družb, ki so ustvarjale pozitiven poslovni izid le devet. Za petami so jim letalske družbe, ki velikim letalskim družbam (sploh trem največjim) služijo kot povezovalke mreže letov ali *feeder traffic*: Midwest Airlines, Hawaiian, Air Wisconsin in druge. Te letalske družbe danes skupaj ustvarijo nekje med 100 milijoni in 1 milijardo dolarjev letnega prihodka. Zadnje omenjenim intenzivno sledijo pred kratkim ustanovljene letalske družbe (USA 3000, Spirit Airlines, Allegiant Airlines) in nizkocenovne letalske družbe, kot npr: Southwest, Republic, Shuttle America.



Večje letalske družbe so se v zadnjem času zaradi velike konkurence na domačem trgu (vzrok je močno širjenje nizkocenovnih letalskih družb) odločile za širjenje mreže letov po celem svetu. Delta Airline je v letu 2006 dodala svoji mreži 15 mednarodnih letov in ustvarila za 35 odstotkov večji prihodek iz naslova mednarodnih letov v primerjavi z letom 2005, ko je bil delež prihodkov mednarodnih letov v celotnih prihodkih družbe 20 odstoten. Zanimivo je tudi to, da se letalska družba odloča za odpiranje linij, ki so izrazite »počitniške« destinacije - Benetke v Italiji in Nica v Franciji (Flight schedule, 2010).

Med novimi letalskimi družbami na ameriškem nebu sta Spirit in JetBlue, ki že opravljata mednarodne lete in v nekaj letih bomo po mnenju strokovnjakov pričala močnem tržnemu napredovanju teh dveh letalskih družb. Velja omeniti še letalski družbi EOS in MaxJet, ki sta sicer prinesli veliko novost na trg s svojo visoko ravni storitve prevoza potnikov (angl: *premium class*), ki potniku zagotavlja enake standarde udobja med letom kot poslovni ali prvi razred klasičnih letalskih družb. Njihova letala so bila v celoti konfigurirana za omenjen tip storitve, ki pa se je žal izkazalo za nerentabilna, zlasti v pogojih gospodarske krize.

Deregulacija je v ZDA imela namen prenesti pozitivne učinke letalskega prometa od letalskih družb k uporabnikom teh storitev. V začetku sedemdesetih let prejšnjega stoletja je bila ideja deregulacije in postopnega liberalizma zgolj novodobna (angl. *new age*) ideja nekaterih uradnikov. V letu 1938 je takratni predsednik ZDA Franklin D. Roosevelt podpisal Zakon o civilnem letalstvu (angl. *Civil aeronautics act*) in s tem zakonom je bila ustanovljena tudi CAB, neodvisna agencija, ki je skrbelo za regulacijo letalskega prometa v ZDA. Njena naloga je bila spodbujati promocijo, razvoj in učinkovitost letalskega prometa, ki bi služilo državljanom po razumni ceni. CAB je imel zelo obsežna pooblastila, od določanja letalskih linij do selektivne izbire letalskih družb, ki bi opravljale storitve letalskega prevoza na teh linijah. S tem je CAB dobil popolna pooblastila za obvladovanje celotnega zračnega prostora v ZDA. Skrajnost je doseglo leta 1977, ko je CAB izdal priporočilo, da na posamezni liniji ne smeta biti več kot dva redna letalska prevoznika naenkrat. CAB je preprečeval vsekakršno konkurenco na tem področju, vendar so se letalske družbe kljub temu razvijale z združitvami in pripojitvami. V tem primeru so bile avtomatične naslednice letalskih družb in dobile možnost za nadaljevanje iste politike nujenja storitev. Za današnji čas nerazumevajoče pa je bilo tudi dejstvo, da dejansko letalske družbe niso mogle avtomatično zavrniti ali prekiniti določene linije in za-to so potrebovale posebno dovoljenje CAB-a (Havel, 2009, str. 178).

Politika določanja cen CAB-a je temeljila na zelo enostavnem sistemu. Cene so se bile identične cenam luksuznega potovanja (1. razred potovanj) z vlakom v tistem času. Kasneje je agencija dosegla, da so se cene oblikovale na podlagi razdalj in predvidenega števila ponujenih sedežev na posamezni liniji. S tem je prišlo do okvirne standardizacije cen, ki je odpravila nesmisel določanja cen na podlagi prevoznine v železniške promet. Kot primer navajam izračun cene v domačem letalskem prometu v ZDA v letu 1969. Cena je bila določena v taki višini, da je prevozniku omogočala 12 odstotni donos na posamezen prodan sedež, v kolikor bi se ob tej ceni

prodalo najmanj 55 odstotkov sedežev. V tej kalkulaciji je upoštevana standardna (priporočena razporeditev sedežev proizvajalca letal) porazdelitev sedežev v celotni potniški kabini (Havel, 2009, str. 244).

Z določanjem cen je agencija avtomatično ustvarila necenovno konkurenco, kar je povzročilo pri letalskih družbah tekmovanje v čim večji frekvenci letov, postrežbo med letom, udobjem sedežev, itn. S tem se povečalo tekmovanje med letalskimi družbami, ki pa je vodilo izključno v višanje operativnih stroškov, ki pa niso bila upravičena z višanjem prihodkov, kajti le-ti so bili do liberalizacije že vnaprej znani.

V duhu tekmovalnosti, necenovni vojni, zviševanjem stroškov in vseh negativnih posledic, se je sistem, ki ga je vzpostavil CAB začel podirati sam vase. Z nenehnim spremembam na trgu (prevzemih, pripojitvah in združitvah) so najvišji organi spoznali, da takšna politika vodi v kršenje protimonopolne zakonodaje v ZDA. Znan je primer kartelnega dogovarjanja med United Airlines, American Airlines in Trans World Airlines o močnem zmanjšanju kapacitet sedežev na posameznih linijah in uveljavljanje uniformiranost storitev. Medtem ko je dogovor dobil popolno odobritev s strani CAB-a je pri protimonopolni komisiji doživel poraz. Zanimivo je tudi to, da je CAB imel pooblastila, kjer je letalsko družbo lahko zavaroval pred bankrotom. Letalska družba, ki je bila na robu bankrota se je v skladu s pooblastilom CAB-a pripojila ali združila z drugo letalsko družbo. Ta ukrep je CAB v celoti lahko upravičil pred protimonopolno komisijo (Havel, 2009, str. 239-262).

#### **4.4 Začetek deregulacije letalskega prevoza v ZDA**

V sedemdesetih letih je bilo v ZDA prisotno mišljenje, da je trg storitev letalskega prometa nekakšno tekmovanje, kjer zmaga najboljši. Tekmovalnost naj bi spodbujala sama narava oziroma predmeti dela znotraj panoge. Vstop v panogo je enostaven – letala so zelo mobilna, uporabljajo javna letališča in zračni promet, ki velja za skupno dobro. Cena bi se lahko določala na vsaki liniji na podlagi ponudbe in povpraševanja. Začela se je pojavljati teorija »pridi in zbeži« (angl. *hit and run*), kjer bi z vsakim vstopom novega letalskega prevoznika v določeno linjo, le za toliko spustil ceno, da bi pridobil potnike in iz trga izrinil tekmece, ki je bil pred njim vodilni. Zaradi enostavnega vstopa in izstopa iz posamezne linije, bi to predstavljajo potencialno zlorabo mehanizma konkurence in s tem dodatne negativne posledice iz prakse preteklih let.

Ob spoznanju strokovne javnosti, da CAB kot institucija deluje kot zaviralka konkurence in napredka, zlasti ob uveljavljanju reaktivnih letal in s tem posledičnega povečanja prihodkov na račun zmogljivosti in drugih dejavnikov, kot recimo previsokih cen, odobravanje kartelnih dogovorov, preprečevanju vstopa novih podjetij v panogo je predsednik Jimmy Carter 24. oktobra 1978 podpisal Zakon o deregulaciji letalskega prometa (angl. *Airline deregulation act*), ki je predvidel postopno ukinjanje regulatornih mehanizmov letalskega prometa v ZDA.

Dokončno je bil CAB ukinjen 31. decembra 1981. Zakon je sprostil vse omejitve in postopoma ustvaril svobodno konkurenco znotraj države. Dovoljen je bil prost vstop in izstop iz panoge, po

letu 1983 pa tudi določanje cen za lete znotraj ZDA. Ob tem je bila zabeležena stopnja rasti potnikov ter zasedenosti letal. Negativna posledica je bila konkurenčna vojna, ki je povzročila nižanje stroškov in večja vlaganja- zlasti v letala z napredno tehnologijo in izpopolnjevanje produktov (zlasti ekonomskega razreda in poslovnega razreda).

## **5 MEDNARODNI ODNOSI V LETALSKEM PROMETU PRED PODPISOM SPORAZUMA O ODPRTEM NEBU**

Po postopni deregulaciji trga letalskih storitev in odprtju trga tudi drugim prevoznikom ter s tem povečanjem konkurence, se je začelo povečevati tudi zanimanje in liberalizacija tokov mednarodnega letalskega prometa.

### **5.1 EU in ZDA: Bilateralni odnosi med leti 1978 do 1992**

V letih od 1978 pa do leta 1982 so ZDA podpisale nekaj bistveno liberalnejših bilateralnih sporazumov z nekaterimi državami (Nizozemska, Belgija, takratna Zahodna Nemčija, Izrael, Jamajka, Južna Koreja, Papua Nova Gvineja in Singapur), ki so odpravljale omejitve glede frekvenc in kapacitet na progah iz ali v državo. Ameriški letalski prevozniki so pritiskali na uradne institucije zaradi neproporcionalne razdelitve pravic. Ameriški prevozniki so tako dobili pravice letenja do občutno manjših tržišč, ki so jih pokrivala z enako kapaciteto kot nasprotna stran, ki je dobila dovoljenje za občutno večji zaledni trg. Če primerjamo letalskega prevoznika Sabeno na primeru Belgije, potem vidimo, da so letalski prevozniki v ZDA dobili pravico letenja, ki so jo gospodarno uporabili samo v letališču v Bruslju, medtem ko je Sabena dobila pravico letenja v New York, Los Angeles in Washington, kar ji omogoča napajanje svojih letov iz povezanih mrež v Evropi, kot tudi sam mnogo bolj številčen in donosen prevoz od točke do točke.

Čeprav so ameriška letalska podjetja močno pritiskala na administracijo tistega časa se je kasneje pokazalo, da so imeli mnogo večje koristi od samih razdelitev pravic letenja s posameznimi državami. Kot primer si lahko vzamemo Delta Airlines, ki je imela svoje »vozlišče« v Frankfurtu in je tudi od tam pokrivala svoje lete do Aten. Nasprotno, Lufthansa je lahko opravila let Frankfurt – New York, ni pa smela opravljati leta New York – Miami. Kasneje se je Lufthansa lahko preko *share code* sporazumov priključila verigi letov do potnikove končne destinacije, tudi če dejansko let ni bil opravljen z njenimi letali. Kot zanimivost naj povem, da je bilo vozlišče Delte Airlines opuščeno v letu 1997, ker se je izkazalo da je v celotnem obdobju letalskemu prevozniku prinašalo visoke izgube. Delta Airlines je dobila pravice letenja oziroma uporabe letališča Frankfurt kot vozlišča iz dediščine letalskega prevoznika Pan Am (Havel, 2009, str. 235-515).

Kot so predsedniki uprav letalskih družb pritiskali na institucije, tako so tudi institucije pritiskale na vodilne v takratnih državah oziroma prvih institucijah EU, da so omogočali popuščanje pri koriščenju Pete svobode, ki je dovoljevala potovanje tudi znotraj ozemlja takratne EU. S tem je ameriška vlada dala mogoče dovolj jasn znak, da se pripravlja na novo poglavje v svetovni aviaciji, kjer hoče osvojiti izredno tržno pozicijo za svoje tri takrat najboljše letalske družbe – American Airlines, United Airlines in Delta Airlines. Pred začetkom devetdesetih let prejšnjega stoletja sta se obe letalski družbi, ki sta prej kraljevali v medcelinskih poletih - Pan Am in TWA (Trans World Airlines) začeli utapljati v velikih izgubah in neracionalnih poslovnih odločitvah. V tistem času so American Airlines, Delta Airlines in United Airlines bile tudi za več kot 20 odstotkov stroškovno učinkovitejše od svojih konkurentov v Evropi – Air France, Lufthansa, British Airways in celo od Japan Air Lines. Prav tako so ob koncu vladavine CAB imele mnogo boljše razdelano mrežo domačih letov, kot Pan Am ali TWA. CAB je v času svoje vladavine spodbujala sedanje tri največje ameriške prevoznike American Airlines, Delta in United k preusmerjanju v izključno domače lete, Pan Am in TWA pa usmerila v mednarodne povezave. S koncem regulacije in prvimi znaki liberalizacije tudi mednarodnega prometa se je izkazalo da sta Pan Am in TWA stroškovno izredno neučinkoviti in imata neoptimizirano shemo letov, kar se je izkazalo v začetku devetdesetih. Bolj kot vprašanje dobičkonosnosti letalske družbe, se je pojavljala trditev, da je šlo pri agresivnem in takšnem načrtnem širjenju tudi z izkoriščanjem Pete svobode za vlogo prestiža kot pa pravil ekonomske logike (Havel, 2009, str. 242)

Gledano širše, so v tistem času ZDA imela tudi mnogo večje ambicije in boljša izhodišča za širjenje svojih letalskih družb po svetu. Tako so bile v njihovem načrtu širjenja mreže letov tudi Kanada, Japonska in Velika Britanija, ki so po vzoru evropskih letalskih družb imele samo po eno ali največ dve letalski družbi, ki je ali sta opravljali mednarodne letalske prevoze po svetu. To so družbe Lufthansa, Air France, Air Canada in druge, ki so v lasti države in veljajo za nacionalne prevoznike. Tako razporeditev imamo tudi danes, ko so posamezne države v EU zastopane samo z enim ali dvema prevoznikoma, ki opravljata lete v ZDA, nasprotno pa Američani opravljajo lete z vsaj štirimi prevozniki v izbrano državo v EU.

Tudi po bankrotu letalske družbe Pan Am in pripojitvi družbe TWA k American Airlines so tri ameriške družbe zelo povečale kapaciteto in prisotnost na naslednjih trgih: ZDA-Francija od 45 odstotkov na kar 70 odstotkov na trgu ZDA-Nemčija iz 29 odstotkov na 67 odstotkov in na trgu z Veliko Britanijo iz 49 odstotkov na 60 odstotkov. Ostali deleži so pripadali letalskim družbam iz omenjenih držav. Če pa pogledamo podatke za leto 2006, vidimo, da podatki o osvojenem trgu govorijo mnogo bolj v prid evropskim prevoznikom. Ameriški prevozniki sedaj obvladujejo s svojo kapaciteto približno 41 odstotkov letalskega prometa med ZDA in VB, s približno 42 odstotno zmogljivostjo v prometu med ZDA in Francijo in s približno 42 odstotno med ZDA in Nemčijo (Havel, 2009, str. 302-309). Velja pa omeniti, da so te številke lahko izredno zavajajoče, saj se v današnjem času zelo pogosto uporablja *share code* sistem, tako da ne moremo z absolutno gotovostjo potrditi te številke. Potnik lahko kupi vozovnico izključno s

številko leta letalskega prevoznika Continental Airlines, letalo, s katerim bo potnik letel, pa upravlja nemška Lufthansa.

## **5.2 Aeropolitični razdor med ZDA in EU**

Kot sem omenil že v uvodnih straneh te diplomske naloge je Sporazum o odprtem nebu razširjena oblika Čikaške konvencije, v smislu odstopanja od trdno postavljenih določil in omejevanja nekaterih elementov dogovora, ki bi lahko zapostavljali šibkejšo stran v pogajanjih. V precep sem na podlagi teh ugotovitev vzel pogajanja med ZDA in Francijo v začetku devetdesetih let, ko je bil tržni delež ameriških prevoznikov še vedno višji od francoskih in je francoska vlada vložila zahtevo po reviziji nekaterih elementov dogovora. Čeprav takrat Sporazum o odprtem nebu v taki obliki kot ga poznamo danes ni bil v veljavi, bom opisoval posamezne bilateralne odnose, ki so pomembneje oblikovali današnji Sporazum o odprtem nebu. Francija in ZDA sta prvi bilateralni sporazum podpisale leta 1946, vendar je ta sporazum doživel veliko popravkov in dopolnitev skozi leta. V letu 1998, ko je francoski letalski prevoznik Air France doživljal ponovni preporod in tudi Francozom ni bilo smotrno s postavljanjem pogojev na domačem trgu postavljati omejitev za ameriške prevoznike, so ZDA in Francija podpisale zelo liberalen sporazum, ki je odpravil vrsto omejitev zahtevanih pred tem s francoske strani. Temu sporazumu je oktobra 2001 sledil podpis popolnega odprtja zračnega prostora (dvostranski Sporazum o odprtem nebu) in odpravo omejitev, ki pa je bil nadgrajen oktobra 2007 s Sporazumom o odprtem nebu med EU in ZDA.

Francija se je v začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja v pogajanjih z ZDA oprla na naslednje dejavnike: frekventnost letov, omejitev urnika in podrobnejšo določitev pravic, ki izhajajo iz Pete svobode. Poleg tega francoska vlada ni želela potrditi poletnega voznega reda za ameriške prevoznike, ki bi začeli veljati s 1. aprilom 1992. Francozi so nasprotovali 42 odstotnemu povečanju razpoložljivih kapacitet med ZDA in Francijo, kajti takšno povečanje naj bi mnogokrat preseгло pričakovano povpraševanje na tem trgu. Francoska vlada je predlagala 15 odstotno povečanje Ameriška vlada je nasprotovanja avtomatično zavrnila in bilateralni dogovor med ZDA in Francijo je bil prekinjen 4. maja 1992. Francoska in ameriška administracija sta se do leta 1998, ko je bil dosežen nov, liberalen sporazum vsako leto sproti dogovarjale o vseh zadevanih omejitvah na podlagi načel vljudnosti in vzajemnosti. Tako se je pokazalo, da so vsekakršni dogovori na bilateralni ravni zelo kompleksna situacija ki lahko povzroči nepredvidene zaplete.

V podobnem položaju sta bili tudi Nemčija in Italija. Oba nacionalna prevoznika - Lufthansa in Alitalia sta bila v velikih težavah in naloga države je bila vzdrževanje obeh letalskih prevoznikov na ravni točke preloma. Nemčija je imela z ZDA podpisan zelo liberalen bilateralni sporazum, ki pa mu je v začetku devetdesetih let grozila enostranska odpoved zaradi kopičenja težav v nemški Lufthansi. Za razliko od Francije se Nemčija ni odločila za prekinitev sporazuma, ampak je država odprla pogajanja o prilagoditvi kapacitet na destinacijah med Nemčijo in ZDA. Kot se je

izkazalo kasneje je imelo to izjemno pozitivne učinke (tudi zaradi vse večjega povezovanja z ameriškim prevoznikom United Airlines) in je prineslo nov, svež veter s podpisom novega bilateralnega Sporazuma o odprtem nebu med državama.

Francija, Nemčija in Italija so se zavezale k sodelovanju pri aktivni politiki odpiranja zračnega prostora. Zanimivo pa ostaja ravnanje Velike Britanije v tem primeru. Po podpisu zelo restriktivnega sporazuma Bermuda II v letu 1977 je zelo težko verjeti, da sta lahko ZDA in Velika Britanija ujetnici tako restriktivnega sporazuma, kljub temu da sta obe državi s politično voljo zavezani h krepitvi odprtega trga letalskih storitev. Nepremagljiv oreh pogajanj predstavlja britanska zahteva po neposrednih investicijah v ameriške letalske družbe, kar pa Američani kategorično zavračajo – to vprašanje je pomembno tudi v Sporazumu o odprtem nebu, podpisanem v letu 2007. Britanci so zavračanje tega vprašanja zaostrovali zelo dolgo, pogajanja so temeljila na principu vse ali nič. Veliko vprašanje je v takratnem času ostajalo podelitev pravic ameriškim družbam, naslednicam propadlih letalskih družb Pan Am in TWA. Skupni jezik sta državi našli v popuščanju pred *share code* sporazumom British Airways – American Airlines, ki je British Airwaysu omogočil dostop do celotnega, razširjenega domačega trga v ZDA in bolj liberalni podelitvi pravic letenja Delti in United Airlines.

### **5.3 Začetki odpiranja letalskega trga med ZDA in Azijo**

Vedno nestabilni odnosi med ZDA in Japonsko glede letalske politike so ostali nespremenjeni tudi po mnogo tesnejšem sodelovanju med obema država pri organizaciji letalskih prevozov. V letu 1992 so ameriški prevozniki prepeljali 64 odstotkov vseh potnikov na podlagi pravic, ki jih omogoča bilateralni sporazum in ta številka se do leta 2008 ni bistveno spremenila (leto 2008: 64.4 odstotkov). Japonska je dalj časa izražala nezadovoljstvo nad možnostjo ameriških letalskih prevoznikov glede opravljanja letalskih storitev iz Amerike preko Tokia do različnih ciljev v tem delu sveta. Problem je bil rešen, ko sta državi leta 1998 podpisali amandma k Sporazumu iz leta 1952, ki je dovoljeval dvema prevoznikoma vsake strani neomejene pravice iz Tretje in Četrte svobode ter usklajeno rabo pravic Pete svobode. Sploh je v začetku devetdesetih let so ZDA imele močno željo po vzpostavitvi letalskega vozlišča na Japonskem. V začetku devetdesetih let je bilo to vprašanje zelo pomembno, kajti ameriške letalske družbe še niso imele možnosti opravljati poleta preko severnega tečaja, kot je to v navadi danes. Tako so morali za polete med New Yorkom in Hong Kongom ali Bangkokom nujno opraviti tehnični pristanek, kjer so opravili dotok goriva. Polega tega pa ostaja Tokijsko letališče Narita tudi strateška izhodna točka za letalsko družbo United, kot naslednico pravic letenja letalske družbe Pan Am. United Airlines je v letu 2007 iz Tokia opravljala lete v Taipei in Bangkok, opustila pa je lete na Kitajsko in Hong Kong (Havel, 2009, str. 309-312).

Enako zapletena pogajanja so bila tudi z ostalimi državami v tej regiji, velja pa omeniti še ameriško - avstralske odnose, ki so bili obarvani na začetku zelo protekcionistično s strani Avstralcev. Logika bilateralnega sporazuma pred letom 2008 je bilo usmerjena izključno v

preudarno določanje kapacitet prevoznikov obeh držav glede na povpraševanja ob zagotovljeni pomoči tretje države, ki poseduje pravico do uporabe Pete svobode. Takšna razlaga je trčila ob določila bilateralnega sporazuma med ZDA in Japonsko, ki ameriškim letalskim prevoznikom dovoljuje izrabo Pete svobode z Japonske do ostalih letališč v tej regiji. Američani so že v svoji nameri imeli izkoriščanje Pete svobode na tem letališču za pokrivanje letov po Avstraliji ali linije Osaka – Sydney. Izkoriščanje te linije je bilo za Američane koriščenje Pete svobode, medtem ko je bilo za Japonce in Avstralce to koriščenje Tretje in Četrte svobode, ki pa deluje proti zelo enostavni razlagi odprtih bilateralnih dogovorov – oko za oko. Velikokrat smo bili priča, ko so letalske oblasti zagrozile Američanom o izkoriščanju veliko večje kapacitete od dogovorjene, in s tem spodbujanje enostranskega odstopa od Sporazuma s strani Avstralije.

## **6 SPORAZUM O ODPRTEM NEBU**

Za začetek pogajanj med ZDA in EU se šteje leto 2002, ko je bilo Evropskemu svetu podeljen mandat o začetku pogajanj, katerih povod je bila odločba Evropskega sodišča, v katerem je sodišče na podlagi tožbe Evropske komisije odločilo, da je osem držav članic s sprejemanjem bilateralnih Sporazumov o odprtem nebu kršilo evropski pravni red s sklepanjem enostranskih sporazumov o liberalizaciji trga letalskih storitev. Trditev komisije je bila, da so se te države dotaknile nekaterih zadev, ki so v pristojnosti Evropske skupnosti in da spodkopavajo pravico prostega trga, ki je del Sporazuma, ki več kot očitno deluje v korist nacionalnih letalskih prevoznikov.

V času sprejema odločitve sodišča se je evropska jurisdikcija v letalskem prometu zelo razširila. Področje varnosti, oblikovanju enotnega zračnega prostora v EU, mejne vrednosti hrupa in tarifnih pogojev so pogoji, ki so sedaj avtomatično postali pogajalska poglavja z ZDA.

Pogajanja med ZDA in EU o ustanovitvi enotnega zračnega prostora (angl. *Open aviation area*, v nadaljevanju OAA), bi imelo kot cilj odpraviti obstoječe nezakonite elemente dvostranskih pogodb, katerih jurisdikcijo nad njimi hrani izključno Evropska komisija, izključevanje letalskih prevoznikov na podlagi nacionalnega porekla in sinhronizacija pravnega reda z upoštevanjem pravnega reda EU. Poleg tega gre za zavzemanje za ustanovitev enotnega trga letalskih storitev med ZDA in EU, kjer bi investicije potekale brez vsekakršnih omejitev in bi letalski prevozniki ponujali svoje storitve tudi na domačih progah držav podpisnic brez kakršnih koli administrativnih ovir.

Ker gre za zelo zapletena pogajanja je bil načrt EU, da pogajanja potekajo v več fazah, kajti nekatere zahteve oziroma želje bi lahko bile zelo trd oreh pogajanj in bi potrebovale daljši čas pogajanj (European commission, 2009a).

## **6.1 Začetek pogajanj o Sporazumu o odprtem nebu med ZDA in EU**

Drugega marca 2007 je Evropska komisija parafirala prvo fazo besedila sporazuma o letalskem prometu med ZDA in EU, ki je nasledil vsa dosedanje bilateralne dogovore med posameznimi državami v EU in ZDA.

Komisija je pogajanja pričela junija leta 2003. Izpeljanih je bilo skupno enajst krogov, preden je bil novembra 2005 dosežen okvirni dogovor. 5. decembra 2005 je Svet za transport razglasil uspeh doseženih pogajanj, ki naj bi v prihodnosti zelo izboljšale odnose med EU kot celoto in ZDA na drugi strani, glede urejanja letalskega prometa. Vsekakor je bil dosežen napredek pri pogledu obeh strani glede regulacije, še vedno pa so dosegli zelo skope dogovore glede najpomembnejših vprašanj kot sta lastništvo letalskih družb in njihovo obvladovanje. Kar so takrat mnogi pričakovali, da bo slednje vprašanje rešeno že v prvem krogu pogajanj, se je izkazalo za zelo nerealno pričakovanje. Ameriška administracija je zelo zavirala pogajanja o tej temi in decembra 2006 v celoti zavrgla vsakršno možnost dosežka dogovora o lastništvu ali obvladovanju ameriških letalskih družb. Pogajanja niso obstala, ampak smo dobili nov sporazum, ki je predvidel sodelovanje glede skupnega nastopa v primeru vprašanj regulacije letalskega prometa z obeh strani (European commission, 2009a).

V začetku leta 2007 so stekli trije krogi pogajanj. V tem drugem krogu je na podlagi opravljenih analiz komisija zahtevala vidne rezultate pogajanj, kot so jih napovedovale njene analize. Raziskava, opravljena po naročilu Evropske komisije je predvidevala, da bodo liberalni odnosi v letalskem prometu med ZDA in EU v prvih petih letih po sprejetju sporazuma povečala ali vsaj spodbudile dodatnih 25 milijonov potnikov za potovanja med celinama in ustvarile več kot 15 milijard dolarjev koristi za potrošnike in ustvarile na obeh celinah v tej povezavi več kot 80.000 novih delovnih mest. Naloga pogajalcev je bila speljati precej zahtevna pogajanja, katerih sporazum bo v skladu s pravnimi zahtevami EU in izpeljan v določenem časovnem okviru (European commission, 2009a).

### **6.1.1 Pogajanja novembra 2005**

Na naslednjih straneh bom podrobneje opisal posamezne kroge pogajanj in pglavitne dogovore, ki so zaznamovali posamezne kroge. Na koncu bom v povzetku opredelil posamezna najpomembnejša sprejeta določila, ki jih danes označujemo kot splošna sprejeta načela med celinama in so merilo za delovanje te panoge.

- Uskladitev skupnega delovanja ZDA in EU v okviru prava Evropske skupnosti.
- Odstranjanje vseh administrativnih in diskriminatornih ovir pri opravljanju storitev evropskih letalskih prevoznikov na vseh trgih EU. Zahteva po konsolidaciji evropskih letalskih prevoznikov v nastopu na ameriškem trgu in preprečevanje zlorab, ki bi jim lahko bili priča pri delovanju oziroma združevanju letalskih družb obeh celin v raznovrstnih zavezništvih.



- Ustvarjanje konkurenčnega prostora za vse prevoznike, ki so registrirani na ozemlju obeh držav podpisnic v skladu z njihovimi pričakovanji.
- Zavezati se k delovanju za zmanjševanje regulatornih mehanizmov, ki bi lahko zmanjšali konkurenčnost letalskih družb in podrobno usklajevanje vsake dejavnosti, ki bi utegnila povzročiti razhajanja pri pogledu na regulacijo ali področju varnosti letalstva. Tukaj je zelo pomemben dogovor o spoštovanju varnostnih predpisov, ki jih izvaja posamezna država in s tem izogibanje dvojnemu pregledovanju potnikov. Na dolgi rok pričakujemo celovito harmonizacijo prijemov do varnosti v zračnem prometu.
- Ustanovitev skupnih služb, ki bodo spremljale delovanje trga in usklajevale akcije v primeru tržnih zlorab in spodbujale sodelovanje letalskih družb, katerih namen je povečanje koristi potrošnikov in širše javnosti.
- Izboljšanje sodelovanja med EU in ZDA v pogledih varnosti plovil, vladnih spodbudah letalskim podjetjem in proizvajalcem ter skupno skrb za okolje. V zadnjih letih smo bili priča velikim razhajanjem v teh pogledih; zlasti pri finančnih injekcijah posameznim proizvajalcem letal. Konec marca 2010 je Svetovna trgovinska organizacija (angl. *World trade organisation*) obravnavala primer, ko je evropski proizvajalec letal Airbus pridobil neupravičeno 13 milijard dolarjev posojil pod bistveno boljšimi pogoji kot so bili trenutno na trgu za svoje največje potniško letalo A380 in sofinanciranje projekta letalskih tankerjev, katerih razpis za nakup je odprla ameriška vojska. Američani so zahtevali tudi takojšno zamrznitev ali povrnitev sredstev, ki financirajo novo letalo Airbus A350, ki je največji tekmeec Boeingu 787 Dreamliner-ju. Pri ameriškem konkurentu Boeingu trdijo, da je ta subvencija neupravičena in prispeva k uveljavitvi Airbusa kot največjega svetovnega proizvajalca letal (Clark&Drew, 2009).
- Ustanovitev skupne komisije, ki bi reševala vsa vprašanja in polemike v zvezi z izpolnjevanjem tega protokola na obeh straneh Atlantika.
- Možna zaostritev davčne obremenitve letalskega goriva za ameriške letalske prevoznike v medcelinskem prometu skladno z evropskim pravnim redom, kjer je opredeljeno, da lahko dve državi udeleženci sporazuma umakneta olajševalni člen v sedanji davčni zakonodaji EU
- Uveljaviti možnosti *wet lease* letal evropskih letalskih družb v korist ameriškim izključno na medcelinskih progah, kar je bilo doslej prepovedano.

### **6.1.2 Pogajanja po novembru 2005**

2. novembra 2005 je ameriški Urad za transport ponovno vložil predlog za razmislek o tolmačenju vladnega določila o lastniškem obvladovanju ameriških letalskih družb. Pri skupnem srečanju med ameriški in evropski uradniki 5. decembra je Evropski svet pozdravil napredek pri pogajanjih v Sporazumu med ZDA in EU. Evropski svet je zavzel politično mnenje, da je Sporazum zelo vitalnega pomena za nadaljnji razvoj letalskega prometa na obeh straneh celine. Pozdravil je tudi nove prijeme pri povezovanju letalskih družb, ki spodbujajo konkurenco, odobritvi *wet lease* postopkov in odločno voljo v pogajanjih o lastništvu in kontroli posameznih letalskih družb v ZDA, ki so po mnenju komisije največji trn v peti ZDA. Kot so kasneje

poudarili je bilo za sprejetje Sporazuma eno od pomembnih premikov delna sprostitev zavore, ki je preprečevala lastništvo ameriških letalskih družb evropskim podjetjem. V Ameriki so zahteve Evropske komisije glede lastništva in kontrole letalskih družb naletele na hude kritike. Konec leta 2006 po dokaj burnih mesecih je Evropska komisija zahtevala ponovno srečanje med obema komisijama, ki bi lahko našle skupne točke in preprečile propad Sporazuma. Enostranska prekinitev pogajanj s strani Američanov bi pomenila hud udarec za EU kot celoto, ter bi pogajanja premaknila nazaj na začetno točko (European Commission, 2010b).

### 6.1.3 Pogajanja v marcu 2007

Od začetka leta 2007 so bila izvedena tri pogajanja in besedilo Sporazuma sta parafirali z obeh pogajalskih strani 2. marec 2007. Bistveni novi elementi dodani Sporazumu novembra temeljijo na trdo izpogajani zadevi glede lastništva ameriških letalskih družb s strani tujcev:

- Možnost povečanja lastništva kapitala ameriške letalske družbe v višini več kot 50 odstotkov celotnega kapitala.
- Zagotovljena hitra in objektivna revizija in transakcija poslov evropskih letalskih družb v ameriške letalske družbe.
- Večji dostop do kapitala letalskih družb v EU s strani tistih prevoznikov, ki opravljajo letalske prevoze med državami podpisnicami Sporazuma.
- Odobravanje lastništva in kontrole nekaterih letalskih družb »tretjega sveta«, ki opravljajo letalske prevoze v ZDA, s strani držav EU.
- Ustanovitev skupne komisije za usklajevanje akcij glede lastništva in kontrole posameznih letalskih družb, ki jih ta Sporazum omenja.

Evropska unija si je prav tako izpogajala mejo, ki jo morajo upoštevati ameriški letalski prevozniki, ki želijo vlagati v evropske letalske družbe in je vzporedna s členom določenim s strani ameriških pogajalcev, ki je najbolj restriktiven. Zelo pomemben je tudi člen, ki govori, da bodo lahko evropske letalske družbe zaprosile za hitro in transparentno obravnavo pred protimonopolno komisijo, ki bi preučevala morebitne zlorabe združevanja letalskih družb. Ameriška stran je prav tako pristala na izvajanje Sedme svobode za celotno območje skupnega evropskega zračnega prostora (ECAA), ki ga poleg EU sestavljajo še Hrvaška, Makedonija, Bosna in Hercegovina, Albanija, Srbija, Kosovo, Islandija in Norveška, ter omogočila vsem prevoznikom dostop do programa »Amerika v zraku« (angl. *fly America*), kjer vlada namenja denar za krepitev letalskih povezav in dodajanje novih za tista območja, kjer se izkaže za potrebno ter ekonomsko in okoljsko opravičljivo. Ameriška vlada pod imenom »Amerika v zraku« označuje program, po katerem morajo vsi vladni uslužbenci, njihovi namestniki in ostali, ki so financirani iz proračuna potovati izključno z domačimi letalskimi družbami (European commission, 2010b).

Evropska komisija je bila zadovoljna s končnim izkupičkom pogajanj, saj so uspeli uravnovesiti vse zahteve in želje, kljub začetnim oviram, ki so se pojavljale v pogajanjih. Po začasni ameriški odtujitvi od pogajanj so strani zopet sedle za mizo in do leta 2007 potrdile posamezne sporne

točke glede lastništva in kontrole letalskih družb. Tako je bil 22. marca 2007 podpisan Sporazum o odprtem nebu, ki je prišel v veljavo 30. marca 2008. Drugi krog pogajanj se je začel v letu 2010. V tem obdobju so lahko letalski prevozniki od Evropske komisije zahtevali umiki pravic ameriškim prevoznikom, če bi ugotovili, da se pravice in dolžnosti iz naslova Sporazuma ne uresničujejo v skladu s pričakovanji (European commission, 2010b).

## **6.2 Najpomembnejši sklepi Sporazuma o odprtem nebu**

### **6.2.1 Dostop do trga: uveljavljanje pravic letenja in komercialne zahteve**

Z vidika uveljavljanja pravic letenja in komercialnih zahtev Sporazum omogoča naslednje:

- Pravico do opravljanja letalskega prometa med državami podpisnicami ima vsaka letalska družba registrirana v EU iz katerekoli točke v EU.
- Umaknitev omejitev na medcelinskih letih med EU in ZDA (uveljavitev Tretje in Četrte svobode), popolna možnost uveljavljanja Pete svobode v EU in ZDA. Te pravice se razširijo še na 6 držav članic EU, ki v tistem trenutku niso imele podpisane Sporazuma o odprtem nebu z ZDA.
- Odprava vseh tarifnih omejitev na vseh progah med ZDA in EU, razen za tiste ameriške prevoznike, ki ne postavljajo vodilnih cen na intraevropskem trgu.
- Popolna uporaba Sedme svobode za vse tovarne letalske prevoznike, ki so registrirani v EU in omejena uporaba Sedme svobode za vse tovarne letalske prevoznike, ki so registrirani v ZDA.
- Popolna uveljavitev pravic Sedme svobode za prevoznike, registrirane v EU med ZDA in skupnim evropskim zračnim prostorom (ECAA).
- Pravica do trženja tuje blagovne znamke letalske družbe v domačem prostoru in franšizinga z drugimi letalskim družbami.
- Zaveza, da bodo morebitna protimonopolna obravnavanja in zahteve po zakonitem varstvu pred protimonopolno zakonodajo obravnavane hitro in transparentno.
- Neomejeno število *share code* sporazumov med EU, ZDA in tretjimi državami.
- Možnost *wet lease* opcij ameriškim letalskim družbam s strani evropskih za polete med ZDA in tretjimi državami, kar je bilo prej prepovedano s strani FAA.

### **6.2.2 Dostop do trga: lastništvo in upravljanje letalskih družb**

V skladu s pogajanjem je bil podpisan nov aneks k Sporazumu, ki investitorjem iz EU omogoča naslednje koristi:

- Do 25 odstotkov kapitala z glasovalno pravico in/ali največ 49,9 odstotkov celotnega kapitala se ne šteje kot prevzete nadzora nad letalsko družbo.
- V primeru lastništva več kot 50 odstotkov celotnega kapitala se ne smatra avtomatično kot prevzete nadzora nad letalsko družbo in je primer posebne obravnave.

- Garancija za hitro in transparentno obravnavo vsake transakcije med subjekti v EU in ameriškimi letalskimi družbami.

### **6.2.3 Sodelovanje glede regulacije panoge**

Sporazum predvideva tudi naslednje ukrepe glede regulacije nekaterih najpomembnejših vprašanj:

- Varnost: ZDA in EU so se strinjale glede osnovanja skupnih ukrepov pri oblikovanju varnostne politike v letalskem prometu. Uskladitev je potrebna predvsem pri podvajanju varnostnih kontrol pri letih med EU in ZDA, kjer aktivnosti potekajo v skladu z oblikovanjem enotne varnostne kontrole, ki bi ustrezala zahtevam evropske in ameriške administracije. Prav tako bosta skupnosti prispevali k obveščanju druga druge o sprejetju strožjih varnostnih ukrepov, ki lahko nastanejo kot posledica izrednih dogodkov v eni izmed skupnosti.
- Konkurenca in vladne subvencije: subvencije lahko rušijo razmerja na trgu, ki se oblikujejo na podlagi prostih načel konkurence. V skladu z dogovorom bo skupna komisija odločala na podlagi mnenj ene od potencialno oškodovanih strani v primeru upravičenosti subvencije.
- Varstvo okolja in tehnično sodelovanje: Sporazum prinaša zavezo, da si bosta skupnosti v primeru varovanja okolja tehnološko in administrativno pomagali, ter skupaj prispevali k varnosti v letalskem prometu, izboljšanju izrabe goriva in zmanjšanju emisij škodljivih plinov v okolje. Na področju trgovanja s škodljivimi izpusti, bosta skupnosti delovali v skladu z določili organizacije ICAO.
- Skupni organ: ustanovitev skupnega nadzornega telesa, ki bo odgovorno za odpravo vseh nesoglasij, ki bi se pojavila med izpolnjevanjem določil sklenjenih s tem Sporazumom. Težave, ki jih skupna komisija ne bi mogla rešiti se prenesejo na višjo stopnjo, kjer se rešijo arbitrarno.

## **6.3 Drugi krog pogajanj o nadgradnji Sporazuma o odprtem nebu**

Drugi krog pogajanj se je začel maja leta 2008, 60 dni po začetku veljavnosti Sporazuma o odprtem nebu. Do 25. marca 2010 je bilo osem krogov pogajanj, ki so na ta dan dosegli dogovor, da si bosta obe strani prizadevali k sprejetju novega, izboljšanega sporazuma in poskušali zgladiti vsa odprta vprašanja, ki so ostala po podpisu prvega Sporazuma. Celotno besedilo novega Sporazuma je bilo poslano v obravnavo pristojnim institucijam v juniju leta 2010.

Teme pogajanj so bile naslednje:

- Okoljevarstvena vprašanja: dogovor gre v smeri vzpostavitve celovitega sistema, ki bo omogočal izboljšanje in varovanje lokalnega in globalnega okolja, kjer je delovanje zrakoplovov in z njimi povezanih naprav najbolj razširjeno. Obe strani bosta prispevali k enotnemu reševanju problemov ter bosta oblikovali enotno politiko pri preprečevanju prevelikih izpustov CO<sub>2</sub> skozi sistem trgovanja z emisijami. Poleg tega se strani zavezujeta k

večji preglednosti pri ugotavljanju hrupa, ki jih povzročajo zrakoplovi ter sodelovanju pri uresničevanju ciljev ICAO, ki spodbuja razvoj in uporabo okolju prijaznejših tehnologij.

- Dostop do programa »Amerika v zraku« tudi evropskim letalskim družbam.
- Tesno sodelovanje glede varnosti in izboljšave zaupanja v varnostne ukrepe ene ali druge skupnosti, ki bi odpravilo podvajanje varnostnih kontrol. Osnovanje tudi tesnejšega skupnega sodelovanja pri širših varnostnih vprašanjih, kot je bilo to zastavljeno že v prvem krogu.
- Vzajemno delovanje pri pomembnih vprašanjih regulacije letalskega prometa. Tukaj gre predvsem za izogibanje dvojnemu preverjanju in ustvarjanju zaupanja v odločitve ene ali druge skupnosti v pravilno odločitev ali vzajemno korist.
- Sodelovanje na področju varstva konkurence, zlasti pri odkrivanju zlorab v združenjih letalskih prevoznikov.
- Poglobljeno delovanje skupnega organa, ki je bil v začetku osnovan za nadzor izpolnjevanja s pogodbo določenih elementov, katerega pooblastila se bodo v tem krogu močno povečala. Skupni organ bo nadzoroval izpolnjevanje določil varnosti, gospodarjenje letalskih družb, razvoju infrastrukture in ustreznosti regulatornih odločitev.
- Sporazum bo zagotavljal najvišjo stopnjo pravic za delavce, ki jih Sporazum v novi obliki zadeva.

To so elementi o katerih se obe strani pogajata in predstavljata tesno obliko sodelovanja med obema zvezama. Kljub reševanju pomembnih vprašanj pa veliko dela ostaja še za naslednja pogajanja v prihodnosti. Tukaj bi samo izpostavil predvsem velikost deleža evropskih letalskih družb v ameriških letalskih družbah, kajti tu gre za zelo veliko ekonomsko težo vprašanja, ki je zaznamovano tudi z nacionalnim ponosom. Poleg tega še ni rešeno vprašanje intra celinskih poletov evropskih letalskih družb znotraj ZDA. Ti dve vprašanji imata zelo močan nacionalni naboj ter ogromno ekonomsko težo, zlasti v ZDA. V prihodnosti se glede tega pričakuje še zelo dolgotrajen in zapleten pogovor, ki pa bo v končni fazi moral zadovoljiti obe strani, tudi na račun popuščanja ene ali druge strani.

## **SKLEP**

Diplomska naloga je namenjena preučitvi razvoja letalskega prometa in pri tem upoštevati najpomembnejše dogodke, ki so civilno letalsko industrijo pripeljali do današnjih meja razvoja.

Začeni s Pariško konferenco, ki je bila prva povojna konferenca. Na njej so v tistem času najrazvitejše države določile smernice razvoja civilnega letalstva. Prinesla je definicijo nekaterih najpomembnejših elementov, ki so služili kot podlaga za razvoj naslednjih konferenc in sporazumov.

Pariška konferenca je oblikovala že določena stališča, ki so jih v okviru Čikaške konvencije določili približno 30 let kasneje in še danes pomeni pomemben mejnik in podlago za razvoj civilnega letalstva v svetu. Čikaška konvencija predstavlja pravni temelj civilnega letalstva in še danes igra pomembno vlogo pri omejitvah civilnega letalskega prometa. V diplomski nalogi se

bralca lahko seznanijo z najpomembnejšimi določili Čikaške konvencije in posledicami, ki jih takšna ureditev prinaša v sodobni čas, kjer se meje med državami brišejo in prihaja do vse večjega učinka globalizacije.

Poleg omenjene konvencije je letalski civilni promet omejen tudi z drugimi pravnimi akti, ki so posebej omenjene v diplomski nalogi, ter bralcu prikazani tudi na praktičnih primerih. Posebej bi izpostavil poglavja, kjer so natančneje opisani pravni elementi; kabotaža, nacionalno pravilo in *share code* sistem. Navedena pravna orodja še vedno odpirajo pomembna vprašanja, ki jih države v okviru Sporazuma o odprtem nebu želijo razrešiti oziroma najti rešitev, ki bi ustrezala vsem vpletenim. Posledične rešitve bodo mnogo bolj sprostile mednarodni trg in nudile potnikom bolj razvejane, časovno udobnejše in hitrejše povezave med državami oziroma mesti.

Bralec si lahko natančneje prebere tudi o sporazumih Bermuda I in Bermuda II, ki sta predhodnici Sporazuma o odprtem nebu, ki je tudi glavna tema te diplomske naloge.

Vsebinsko osrednji del diplomske naloge je namenjen analizi regulacije v civilnem letalskem prometu med EU in ZDA, kjer so predstavljena vsa pomembna dejstva o razvoju civilnega letalstva med tema dvema skupnostnima in priložnosti za napredek in razvoj civilnega letalstva. V diplomski nalogi so opredeljeni tudi najpomembnejši datumi in dogodki, ki so prispevali k sprejetju odločitev o liberalizaciji civilnega letalstva na obeh straneh Atlantika.

V poglavju o Sporazumu o odprtem nebu lahko bralec spremlja kronološki pregled razvoja dogodkov, ki so vplivali na razvoj tega sporazuma v današnji dobi. Bralec lahko prebere tudi najpomembnejše sklepe Sporazuma in posledične vplive na civilno letalstvo. Dolgoročnih učinkov še vedno ne moremo preučiti, Sporazum se razvija, dopolnjuje in nadgrajuje/korigira/prilagaja. Bralec si ob tem lahko sestavi sliko poti do današnje ureditve in skozi besedilo diplomske naloge lažje razume tudi možne scenarije razvoja civilnega letalstva v prihodnosti.

V diplomskem delu sem želel obravnavati predvsem razvoj pomembnejših dogodkov in tako na enostaven in jasen način razložiti zgodovinski razvoj letalskega prometa od 2. svetovne vojne dalje.

Razumljivo je, da se liberalizacija letalskega prometa v svetovnem merilu odvija zelo počasi in je velik preskok dosegla v zadnjih letih, zlasti med državami EU in ZDA. Civilno letalstvo je še vedno strateško zelo pomembno orodje držav, ki pa zlasti znotraj EU izgublja ta pomen. Popolna odprava administrativnih ovir pri letenju posameznih letalskih družb znotraj EU in v povezavi z nekaterimi državami, že predstavlja naslednjo fazo razvoja te industrije v prihodnosti.

Nove oblike organiziranja družb, ki omogoča močno znižanje stroškov in s tem ne zanemarija minimalnih zahtev glede varnosti plovil nakazuje, da je letalska industrija postala zelo pomemben dejavnik pri povezovanju narodov znotraj skupnosti. S tem ruši predsodke, ki smo

jim bili priča v polpretekli zgodovini. Diplomaska naloga želi prikazati bralcu, kako lahko skupne odločitve, vzajemno delovanje in izločitev protekcionizma držav ali države pozitivno vplivajo na povečanje povezanosti in sodelovanja med posameznimi narodi. Vsak bralec bo lahko ob razmišljanju o naštetih ukrepih in njihovih učinkih sam presodil, kako lahko povezanost držav ali regij vpliva na razvoj regije, države in povečuje splošno korist za razvoj različnih dejavnosti v okolici.

Nedvomno je tu tudi močan vpliv na letalske družbe in proizvajalce letal, ki pri sami liberalizaciji vidijo pozitivne učinke, zlasti pri prodaji letal in njihovi stalni uporabi. Letalske družbe na podlagi sprejetih sporazumov med EU in ZDA ter postopnega širjenja na druge trge, upravičeno pričakujejo povečanje števila potnikov, ki bo še pospešil globalno sodelovanje gospodarstva in prispeval k močnim sinergijskim učinkom po svetu.

Diplomaska naloga s podrobnejšo analizo Sporazuma o odprtem nebu prikazuje vsebinske značilnosti, ki bodo tudi rdeča nit sporazumov z drugimi državami in prikazuje temeljne probleme, ki danes pestijo pogajalce. V tem delu nas zanima, kakšen vpliv ima sporazum na ekonomski položaj letalskih družb, ki so do sedaj svojo politiko skorajda oblikovale skupaj z vlado posamezne države, sedaj pa imajo skorajda povsem proste roke. Teoretično gledano vodi liberalizacija trga v oster boj, kjer preživijo samo najmočnejši. Civilno letalstvo ne more prenesti popolne tržne tekmovalnosti. Visoki stroški, struktura stroškov in naravne ovire so vzrok, ki bodo prispevali k združevanju letalskih prevoznikov in posledično močnemu zoženju trga letalskega prevoza. Ali je to učinek, ki ga želimo? Z vidika potrošnika gre zagotovo v tem primeru za spodbujanje monopolizacije, kjer bodo večjo moč imeli že sedaj najmočnejši. Zgodovina regulacije temelji na spodbujanju razvoja držav ali skupnosti, ne pa izključno ekonomski koristi. Kot lahko bralec ugotovi, dandanes v okviru Sporazuma o odprtem nebu lahko razberemo samo popolno ekonomsko korist, ki pa zahteva močno kapitalsko podprtost in prilagajanje mreže poletov na najbolj dobičkonosne. Poleg tega strožje varstvo potrošnikov predvideva močne udarce za letalske prevoznike, ki so mogoče samo prevoznik regionalnega značaja in velikokrat postanejo »žrtve« napak drugih.

V diplomski nalogi sem želel nepristransko in čimbolj celovito prikazati pravne oblike na razvoj letalskega prometa, kjer pa bralcu prepušča razmišljanje o možnih ekonomskih učinkih teh ukrepov. Vsako razmišljanje, ki prinaša konstruktivne in utemeljene predloge, je dobrodošlo in je tudi glavni namen te diplomske naloge.

## LITERATURA IN VIRI

1. *Odhodi*. (2011a). Najdeno 30. maja 2011 na spletnem naslovu: <http://www.lju-airport.si/potniki-in-obiskovalci/info-o-letih/odhodi?mode=d>
2. *Odhodi*. (2011b). Najdeno 30. maja 2011 na spletnem naslovu: <http://www.lju-airport.si/potniki-in-obiskovalci/info-o-letih/odhodi?mode=d>
3. *Rezervacije in vozni red*. Najdeno 30. avgusta 2010 na spletnem naslovu <https://www.adria.si/sl/booking.cp2?cid=A1FD839B-D243-4C1F-0190-4D1CEDB9BD1D&linkid=routes>
4. *Flights schedule*. Najdeno 1. marca 2009 na spletni strani: [http://www.britishairways.com/travel/fx/public/en\\_gb?source=continue](http://www.britishairways.com/travel/fx/public/en_gb?source=continue)
5. *Air Carrier Traffic Statistics*. Najdeno 15. decembra 2010 na spletnem naslovu: <https://2bts.rita.dot.gov/pdc/user/products/src/products.xml?p=3262&c=1>
6. Clark, C&Drew, C. (2009, 4. september). WTO says aid to Airbus for A380 was illegal. *New York Times, Global bussines*. Najdeno 12. novembra 2010 na spletni strani: <http://www.nytimes.com/2009/09/05/business/global/05wto.html>
7. *Flights schedule*. Najdeno 12. oktobra 2010 na spletni strani: [http://www.delta.com/schedules/travel/reservations/flight\\_sched/results/index.jsp](http://www.delta.com/schedules/travel/reservations/flight_sched/results/index.jsp)
8. Diederiks – Verschoor, I. H. P. (2006). *An introduction to air law*, (8<sup>th</sup> ed). Nizozemska, Kluwer Law International.
9. Čičerov, A. (2009). *Mednarodno letalsko pravo*. Ljubljana: Javno podjetje Uradni list Republike Slovenije d.o.o.
10. *Emirates scores a double with first ever A380 services to Bangkok and Toronto*. (2009, 1.junij). Najdeno 1. marca 2010 na spletnem naslovu :[http://www.emirates.com/english/about/news/news\\_detail.aspx?article=455533](http://www.emirates.com/english/about/news/news_detail.aspx?article=455533)
11. European Commission (2009, 24. avgust). Open Skies agreement between Europe and the United States. *EU business*. Najdeno 30. marca 2010 na spletnem naslovu: <http://www.eubusiness.com/topics/transport/open-skies>
12. European Commission (2010, 25. marec). Second stage EU-US Open Skies agreement and existing first stage air services agreement – briefing. *EU business*. Najdeno 30. marca 2010 na spletnem naslovu <http://www.eubusiness.com/topics/transport/open-skies.2>
13. *Destinations*. Najdeno 1. februarja 2011 na spletnem naslovu: [http://www.finnair.com/finnaircom/wps/portal/finnair/destinations/en\\_SI](http://www.finnair.com/finnaircom/wps/portal/finnair/destinations/en_SI)



14. Havel, F. B. (2009). *Beyond Open Skies – A new regime for interantional aviation* (4<sup>th</sup> ed.). Nizozemska: Wolters Kluwer, Law&Business.
15. *Arrivals*. Najdeno 10. oktobra 2009 na spletnem naslovu: <http://www.klagenfurt-airport.com/default.aspx?SIid=1&LAid=2>
16. *London City airport to take a bite of a Big Apple*. (2008, 1. februar). Najdeno 15. aprila 2010 na spletnem naslovu: <http://www.londoncityairport.com/AboutUs/ViewRelease.aspx?id=1074>
17. *Cheap flights destinations*. Najdeno 10. januarja 2011 na spletnem naslovu: <http://www.ryanair.com/en/cheap-flight-destinations>
18. *Where we fly*. Najdeno 10. februarja 2011 na spletnem naslovu: [http://www.singaporeair.com/en\\_UK/plan-and-book/where-we-fly/](http://www.singaporeair.com/en_UK/plan-and-book/where-we-fly/)
19. International air transport association. (b.l.) *Wikipedia*. Najdeno 12. februarja 2011 na spletnem naslovu: [http://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Air\\_Transport\\_Association](http://en.wikipedia.org/wiki/International_Air_Transport_Association)
20. International civil aviation organisation. (b.l.) *Wikipedia*. Najdeno 10. junija 2011 na spletnem naslovu: [http://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Civil\\_Aviation\\_Organization](http://en.wikipedia.org/wiki/International_Civil_Aviation_Organization)
21. *AMR*. Najdeno 10. decembra 2010 na spletni strani: <http://finance.yahoo.com/q/pr?s=AMR>