

Spis treści

Wykaz skrótów	19
---------------------	----

Wstęp	21
-------------	----

CZĘŚĆ PIERWSZA

Podstawowe pojęcia, źródła i systemy prawa lotniczego

ROZDZIAŁ 1. Przedmiot, ogólna charakterystyka i rozwój prawa lotniczego	23
--	-----------

1. Pojęcie i zakres przedmiotowy	23
2. Ewolucja prawa lotniczego i nauki tego prawa	26
3. Struktura prawa lotniczego	31

ROZDZIAŁ 2. Powszechnie przyjęte zasady prawa międzynarodowego	33
---	-----------

1. Zwierzchnictwo państwa w terytorialnej przestrzeni powietrznej i wolność żeglugi w przestrzeni pozaterytorialnej	34
1.1. Koncepcja i międzynarodowe uznanie	34
1.2. Granice terytorialnej przestrzeni powietrznej	35
1.3. Uprawnienia państwa z tytułu zwierzchnictwa powietrznego	37
1.4. Obowiązki i odpowiedzialność państwa z tytułu zwierzchnictwa powietrznego	37
1.5. Niezrealizowany postulat pełnej wolności – „otwartego nieba”	38
1.6. Restryktywny charakter tzw. wolności lotniczych	39
1.7. Wolność lotów w międzynarodowej przestrzeni powietrznej	40
2. Przynależność państwowa statków powietrznych	40
2.1. Szczególny status prawny statków powietrznych	40
2.2. Powszechne uznanie przynależności państwowej statków powietrznych	41
2.3. Rozróżnienie statków powietrznych cywilnych i państwowych	42
2.4. Ewolucja statusu prawnego statków powietrznych	43
3. Postępowanie w razie bezprawnego użycia statków powietrznych	43
4. Inne zasady i praktyki niestanowiące zwyczajowego prawa lotniczego	45

ROZDZIAŁ 3. System Chicagowski i Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego	46
1. Konwencja, układy i inne dokumenty Konferencji Chicagowskiej z 1944 roku	46
2. Ogólne zasady Konwencji Chicagowskiej – bez wolności lotniczych	48
2.1. Potwierdzenie i realizacja suwerenności powietrznej państw	48
2.2. Potwierdzenie i realizacja zasady przynależności państwowej statków powietrznych	49
2.3. Zobowiązania do zwiększania efektywności i bezpieczeństwa lotnictwa	50
2.4. Zobowiązania do niedyskryminacji między stronami konwencji	51
2.5. Ogólne postanowienia dotyczące międzynarodowego transportu lotniczego	52
2.6. Nadużycie lotnictwa cywilnego i dozwolone środki przymusu	52
2.7. Załatwianie sporów i sankcje	52
2.8. Wojna i stan wyjątkowy	53
2.9. Zastosowanie zasad konwencji według dodatkowych układów	53
3. System chicagowskich wolności lotniczych	53
3.1. Służby powietrzne regularne i nieregularne	53
3.2. Wolności lotnicze chicagowskie i dodatkowo wyodrębniane	54
3.3. Zróżnicowany status prawny służb i wolności lotniczych w Systemie Chicagowskim	55
4. Załączniki do Konwencji Chicagowskiej	56
5. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego	57
5.1. Cele organizacji	57
5.2. Struktura i funkcje głównych organów	58
5.3. Status prawny organizacji wyspecjalizowanej ONZ	59
5.4. Poważne osiągnięcia poza sferą ekonomiczną	59
5.5. Ograniczona i „miękką” regulacja ekonomiczna	60
ROZDZIAŁ 4. System Warszawski i Warszawsko-Montrealski	62
1. Cele Konwencji Warszawskiej leżące u podstaw systemu	63
1.1. Cel podstawowy: ujednolicenie prawa z uwzględnieniem interesów stron	63
1.2. Ochrona klientów przewoźnika lotniczego	63
1.3. Ochrona rozwijającego się transportu lotniczego	64
1.4. Nowe problemy wymagające nowych rozwiązań	64
2. Ewolucja Systemu Warszawskiego i podstawowa treść kolejnych aktów	65
2.1. Konwencja Warszawska z 1929 roku – najważniejsze postanowienia	65
2.2. Protokół Haski z 1955 roku	66
2.3. Konwencja Guadalajarska z 1961 roku	67
2.4. Protokół Guatemalski z 1971 roku	67
2.5. Protokoły Montrealskie z 1975 roku	68
2.6. Prawa i akty państwowe uzupełniające System Warszawski	69
2.7. Zobowiązania przewoźników uzupełniające System Warszawski	72
3. Zakres stosowania aktów Systemu Warszawskiego i dezintegracja systemu	73
3.1. Przewóz międzynarodowy podlegający Konwencji Warszawskiej	73
3.2. Przewozy niekonwencyjne i zagadnienia nieunormowane w Konwencji Warszawskiej	74
3.3. Zmiany w zakresie stosowania Konwencji Warszawskiej wynikające z Protokołu Haskiego i Konwencji Guadalajarskiej	76

3.4. Różne reżymy prawne w ramach Systemu Warszawskiego	77
4. Problem modernizacji i konsolidacji Systemu Warszawskiego	79
4.1. Ogólnie uznane potrzeby i główny problem sporny: limit odszkodowań za szkody osobowe	79
4.2. Wewnętrzne i społeczne aspekty problemu	80
4.3. Aspekty międzynarodowe	81
5. Konwencja Montrealska z 1999 roku	82
5.1. Prace nad nową konwencją i konferencja montrealska	82
5.2. Konwencja Montrealska – kontynuacja Systemu Warszawskiego	84
5.3. Zmiany w zasadach odpowiedzialności przewoźnika za szkody osobowe	85
5.4. Piąta jurysdykcja w sprawach szkód osobowych	87
5.5. Inne zmiany	88
6. Ogólna ocena i perspektywy Systemu Warszawsko-Montrealskiego	88
ROZDZIAŁ 5. System Rzymsko-Montrealski	90
1. Konwencje rzymskie z lat 1933 i 1952 o szkodach na powierzchni ziemi	90
2. Konwencje Montrealskie z 2009 r. o szkodach wyrządzonych osobom trzecim	92
2.1. Nowe potrzeby, dwie konwencje i ich wspólne postanowienia	92
2.2. Konwencja obejmująca przypadki bezprawnej ingerencji	93
ROZDZIAŁ 6. System tokijsko-hasko-montrealsko-pekiński	95
1. Konwencja Tokijska z 1963 roku	95
2. Konwencja Haska z 1970 roku	96
3. Konwencja Montrealska z 1971 roku z Protokołem z 1988 roku	97
4. Wyniki Konferencji Pekinńskiej z 2010 r. Zmiana Konwencji Haskiej i Konwencja Pekinńska	98
4.1. Protokół Pekinński zmieniający Konwencję Haską	98
4.2. Konwencja Pekinńska	99
ROZDZIAŁ 7. Układ Ogólny w Sprawie Handlu Usługami	100
1. Włączenie usług w struktury GATT	100
2. Główne zasady i mechanizmy układu GATS	101
2.1. Przedmiot układu	101
2.2. Klauzula największego uprzywilejowania (KNU) i inne zobowiązania ogólne	101
2.3. Szczegółowe zobowiązania narodowe	102
2.4. Stopniowa liberalizacja	103
2.5. Postanowienia instytucjonalne	103
2.6. Postanowienia końcowe	104
3. Załącznik dotyczący odstępstw od KNU	104
4. Załącznik dotyczący usług transportu lotniczego – bez praw przewozowych ...	104
5. Wstępne listy narodowych zobowiązań i wyłączenia KNU	106
6. Wstępna ocena	106
7. Prace nad rozszerzeniem zakresu stosowania GATS w transporcie lotniczym	107

ROZDZIAŁ 8. Umowy wielostronne o znaczeniu historycznym lub partykularnym	108
1. Umowy o zamierzonym zasięgu ponadregionalnym	108
1.1. Konwencje o historycznym znaczeniu: paryska, madrycka i hawańska	108
1.2. Konwencje niewprowadzone w życie	108
1.3. Konwencja Rzymska z 1933 r. o zwolnieniu statków powietrznych od zajęcia	109
1.4. Konwencja Genewska z 1948 r. o prawach na statkach powietrznych	109
1.5. Konwencja Montrealska z 1991 r. o oznaczaniu środków wybuchowych	110
1.6. Konwencja Kapsztadzka z 2001 r. z protokołem lotniczym	110
1.7. Inne konwencje częściowo dotyczące lotnictwa cywilnego	110
2. Umowy i organizacje regionalne – przegląd ogólny	111
2.1. Tendencje do tworzenia układów regionalnych w dziedzinie lotnictwa	111
2.2. Ważniejsze układy regionalne poza Europą	111
2.2.1. Afryka	111
2.2.2. Ameryka Łacińska	112
2.2.3. Państwa arabskie	112
2.2.4. Historia porozumień lotniczych RWPG	113
2.3. Układy europejskie – wielotorowy rozwój umów i instytucji	114
2.3.1. Europejska Komisja Lotnictwa Cywilnego	115
2.3.2. Eurocontrol – współpraca w zakresie ruchu lotniczego	116
2.3.3. Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA)	116
2.3.4. Unia Europejska – ogólnie	117
ROZDZIAŁ 9. Prawo Unii Europejskiej	118
1. Ogólna charakterystyka	118
2. Prawo traktatowe i pochodne – lotnicze <i>acquis communautaire</i>	120
3. Trzy kolejne pakiety aktów liberalizacyjnych	122
4. Scalone podstawowe przepisy liberalizujące wspólnotowy transport lotniczy	124
4.1. Przepisy ogólne	124
4.2. Licencje przewoźników lotniczych	124
4.3. Dostęp do tras wewnątrz Wspólnoty	126
4.4. Ustalanie taryf	127
4.4. Przepisy końcowe	128
5. Dodatkowe warunki liberalizacji rynku	128
5.1. Przydział czasów operacji w portach lotniczych	128
5.2. Obsługa naziemna	129
5.3. Skomputeryzowane systemy rezerwacyjne	132
5.4. Zastosowanie wspólnotowego prawa konkurencji w transporcie lotniczym	133
6. Inne przepisy wspólnotowe dotyczące lotnictwa	134
6.1. Harmonizacja przepisów technicznych i zwiększanie bezpieczeństwa lotów	134
6.2. Zarządzanie przestrzenią powietrzną	135
6.3. Badanie wypadków lotniczych	136
6.4. Personel lotniczy – uznawanie licencji i warunki pracy	136
6.5. Ochrona środowiska	137
6.6. Ochrona lotnictwa	138
6.7. Odpowiedzialność przewoźników lotniczych za szkody osobowe	138
6.8. Odpowiedzialność przewoźnika w razie nieprzewiezienia pasażera	139

6.9. Ubezpieczenie odpowiedzialności	141
6.10. Zastosowanie ogólnych przepisów o ochronie konsumenta	143
6.11. Inne przepisy	143
7. Problemy związane ze stosowaniem Traktatu w niektórych sprawach nieunormowanych prawem pochodnym	143
8. Stosunki z państwami trzecimi i ekstraterytorialne stosowanie prawa unijnego	144
8.1. Zagadnienia ogólne	144
8.2. Dążenie do koordynacji działań	146
8.3. Przykłady wcześniejszych umów z państwami spoza Wspólnoty	148
8.4. Umowa UE–USA z 2007 r.	149
ROZDZIAŁ 10. Dwustronne międzynarodowe umowy lotnicze	151
1. Ogólna charakterystyka	151
1.1. Rodzaje dwustronnych umów lotniczych	151
1.2. Umowy o służbach powietrznych – komunikacji lotniczej	152
2. Wzorcowe i typowe klauzule umów o komunikacji lotniczej	153
2.1. Wzór chicagowski	153
2.2. Wzór sztrasburski	154
2.3. Różne klauzule wzorcowe i zbiory klauzul typowych	154
3. Praktyka państw i ważniejsze typy umów o komunikacji lotniczej	155
4. Dwustronne umowy o komunikacji lotniczej zawierane przez Polskę	157
4.1. Ogólna charakterystyka i ewolucja	157
4.2. Wzorce stosowane przez władze polskie	160
5. Ocena dwustronnych umów o komunikacji lotniczej i nowe tendencje	160
ROZDZIAŁ 11. Prawa wewnętrzne – polskie prawo lotnicze	162
1. Wprowadzenie	162
2. Historia polskiego prawa lotniczego	162
3. Podstawowe cele realizowane przez nowe prawo	163
3.1. Uwzględnienie nowych konwencji lotniczych i przepisów ICAO	163
3.2. Dostosowanie prawa lotniczego do potrzeb integracji europejskiej	164
3.3. Określenie trybu wdrażania umów i przepisów międzynarodowych	165
3.4. Regulowana wolność wykonywania międzynarodowych lotów i przewozów lotniczych przez obce statki powietrzne i obcych przewoźników	166
3.5. Wolność korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej z zachowaniem ograniczeń ustanowionych przez prawo	167
3.6. Liberalizacja lotniczej działalności gospodarczej w kraju	168
3.7. Nowe uregulowania dotyczące lotnisk, lądowisk i lotniczych urządzeń naziemnych	169
3.8. Przejściowe rozwiązania dotyczące organizacji zarządzania ruchem lotniczym	170
3.9. Przewozy lotnicze i odpowiedzialność przewoźnika – według reguł międzynarodowych zamiast stosowanych w przewozie naziemnym	171
3.10. Ochrona konkurencji oraz interesów konsumentów i osób trzecich	172
3.11. Ochrona środowiska przed zagrożeniami ze strony lotnictwa	172
3.12. Ochrona przed aktami bezprawnymi i uzupełnienie przepisów karnych	173

3.13. Inne zmiany związane z rozwojem techniki i nowych form operacji lotniczych	173
3.14. Reforma administracji i umocnienie nadzoru państwowego nad zdecentralizowanym i zliberalizowanym lotnictwem cywilnym	174
3.15. Niezmienione w zasadzie normy kolizyjne	176
4. Wstępne oceny nowego polskiego prawa lotniczego	176
5. Zasadnicze zmiany i uzupełnienia ustawy z 2002 r.	177
5.1. Zmiany związane z wdrażaniem prawa wspólnotowego	177
5.2. Inne zmiany – w tym jedna niezgodna z Konstytucją RP	179

ROZDZIAŁ 12. Organizacje, porozumienia i przepisy pozarządowe 180

1. Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego – IATA	180
1.1. Status prawny i organizacja	180
1.2. Konferencje Przewozowe	181
1.3. Rządowe uznanie i ograniczenia regulacyjnych funkcji IATA	183
2. Porozumienia przewoźników lotniczych	186
2.1. Porozumienia nakazane przez prawo	186
2.2. Porozumienia zakazane i objęte ograniczeniami	188
2.3. Porozumienia dozwolone	189
3. Regulaminy przewoźników lotniczych	190

ROZDZIAŁ 13. Problemy właściwości prawa i jurysdykcji w dziedzinie lotnictwa 192

1. Właściwość prawa i jurysdykcji państw w świetle prawa międzynarodowego ...	192
1.1. Pojęcia ogólne	192
1.2. Określenie właściwości prawa i władz w umowach międzynarodowych	193
1.3. Problem rozgraniczenia, hierarchii lub uznania konkurujących kompetencji państw nieokreślonych umową międzynarodową	195
1.4. Problem ekstraterytorialnego stosowania prawa	197
1.5. Szczególne problemy kolizyjne w zakresie przewozu lotniczego	197
2. Normy kolizyjne i kompetencyjne w polskim prawie lotniczym	198
2.1. Zasady ogólne	198
2.2. Szczególne normy kolizyjne w polskim prawie lotniczym	198

CZĘŚĆ DRUGA

Prawo lotnicze w układzie przedmiotowym

Dział I. ŻEGLUGA POWIETRZNA	201
-----------------------------------	-----

ROZDZIAŁ 14. Ogólne pojęcia, zasady i warunki wykonywania żeglugi powietrznej 201

1. Ogólne pojęcia	201
1.1. Żegluga powietrzna w ścisłym znaczeniu jako przedmiot regulacji	201
1.2. Zróżnicowane reżymy prawne	202
2. Reżym prawny przestrzeni i zakres wolności żeglugi powietrznej	203
2.1. Reżym prawny przestrzeni powietrznej	203
2.2. Wolność żeglugi krajowej w zakresie nieograniczonym przez prawo	204

2.3. Wolność żeglugi międzynarodowej – tylko w zakresie dozwolonym przez prawo	204
2.4. Przestrzeń powietrzna kontrolowana i niekontrolowana	205
3. Warunki wykonywania żeglugi powietrznej	206
3.1. Wymagane zezwolenia na określone rodzaje lotów	206
3.2. Wymagania dotyczące statków powietrznych, ich załóg, użytkowników i eksploatacji	206
3.3. Szczegółne zakazy i ograniczenia lotów	210
3.4. Miejsca obowiązkowego lub dozwolonego lądowania i trasy przelotów	211
3.5. Reguły ruchu lotniczego	212
3.6. Polecenia organów państwowych i służb ruchu lotniczego	215
3.7. Zakaz nadużywania lotnictwa cywilnego	217
3.8. Ograniczenia dotyczące przewożonego ładunku	218
3.9. Ograniczenia związane z ochroną środowiska	219
ROZDZIAŁ 15. Funkcje państwa w zakresie żeglugi powietrznej	220
1. Legislacja i międzynarodowe ujednolicenie przepisów lotniczych	220
2. Kształtowanie i nadzorowanie infrastruktury lotniczej	221
2.1. Elementy infrastruktury: lotniska i lotnicze urządzenia naziemne	221
2.2. Zobowiązania międzynarodowe dotyczące infrastruktury lotniczej	223
2.3. Kształtowanie i nadzorowanie infrastruktury lotniczej przez państwo według prawa polskiego	224
3. Organizowanie i nadzorowanie ruchu lotniczego	226
3.1. Ogólne zasady	226
3.2. Zarządzanie ruchem lotniczym i służby ruchu lotniczego	226
4. Nadzór nad bezpieczeństwem eksploatacji statków powietrznych	229
4.1. Statki powietrzne i inny sprzęt lotniczy	230
4.2. Nadzór dotyczący kwalifikacji personelu lotniczego	232
4.3. Nadzór nad bezpieczeństwem eksploatacji w ujęciu kompleksowym	235
4.4. Certyfikacja działalności lotniczej pod kątem bezpieczeństwa eksploatacji	236
5. Nadzór nad zachowaniem wymogów ochrony środowiska	238
6. Zapobieganie dyskryminacji	238
7. Ułatwienia w lotnictwie międzynarodowym i krajowym	239
8. Ochrona lotnictwa	240
9. Administracja lotnicza i organizacja służb zabezpieczających żeglugę powietrzną	241
9.1. Istniejące systemy administracji – „władzy lotniczej”	241
9.2. Organy uzupełniające władzę lotniczą	243
9.3. Organizacja zarządzania i służb zabezpieczających ruch lotniczy	244
9.4. Służby lotniskowe	245
10. Organizacja władz i służb lotniczych w Polsce	246
10.1. Minister właściwy do spraw transportu (obecnie Minister Infrastruktury) ..	247
10.2. Jednostki organizacyjne działające przy ministrze	247
10.3. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	247
10.4. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i służby współdziałające	248
10.5. Zarządzający lotniskami oraz organy i służby publiczne na lotniskach	249

ROZDZIAŁ 16. Szczególne zdarzenia w żegludze powietrznej	250
1. Wypadki i incydenty lotnicze	250
2. Poszukiwanie i ratownictwo	254
3. Przechwycenie statku powietrznego	255
Dział II. EKONOMICZNA REGULACJA LOTNICTWA	257
ROZDZIAŁ 17. Usługi lotnicze, ich regulacja i deregulacja	257
1. Pojęcia ogólne	257
1.1. Pojęcie usług lotniczych	257
1.2. Usługi transportu (przewozu) lotniczego	257
1.3. Inne usługi – prace lotnicze z użyciem statków powietrznych	260
1.4. Lotnicze usługi pomocnicze	260
2. Źródła prawa w zakresie regulacji ekonomicznej usług lotniczych	261
2.1. Ogólne zasady	261
2.2. Umowy międzynarodowe wielostronne, regionalne i dwustronne	261
2.3. Prawo wewnętrzne	262
2.4. Regulacje pozarządowe uznawane przez państwa jako obowiązujące	263
2.5. Umowy między państwami i podmiotami świadczącymi usługi	263
3. Cele ekonomicznej regulacji usług lotniczych	264
3.1. Różnorodność celów i priorytetów	264
3.2. Pierwszy cel podstawowy – optymalizacja usług lotniczych	265
3.3. Drugi cel podstawowy – optymalizacja udziału w rynku międzynarodowym	265
3.4. Godzenie konkurujących celów w polityce państwa	266
4. Zakres ekonomicznej regulacji usług lotniczych	267
5. Instrumenty polityki, regulacja i deregulacja usług lotniczych	268
5.1. Bezpośrednie zaangażowanie państwa w działalność usługową	268
5.2. Bezpośrednia i pośrednia regulacja	269
5.3. Deregulacja	271
6. Administracja państwowa w zakresie usług lotniczych	273
7. Instytucje międzynarodowe zajmujące się usługami lotniczymi	274
ROZDZIAŁ 18. Zagraniczna polityka lotnicza i godzenie przeciwstawnych celów	276
1. Liberalizm <i>versus</i> restryktywizm i protekcyjnizm	276
2. Czynniki określające zagraniczną politykę lotniczą poszczególnych państw	278
2.1. Czynniki geograficzne	278
2.2. Potencjał rynku	282
2.3. Zdolność konkurencyjna narodowego transportu lotniczego	287
3. Szczególne motywacje regulacji i restrykcji w transporcie lotniczym	289
3.1. Obawa przed anarchią i koncepcja regulowanej konkurencji	289
3.2. Restrykcje związane z gospodarką centralnie planowaną	290
3.3. Ochrona własnych przewoźników lotniczych	291
3.4. Dążenie do wyrównania wzajemnych korzyści	292
3.5. Reakcja na niepożądane działania drugiej strony	293
3.6. Konkluzja	295

4. Relatywizm polityki liberalnej i restryktywnej	295
5. Godzenie przeciwstawnych celów i kryteria rozwiązań kompromisowych	296
5.1. Równowaga praw i możliwości – kryteria formalne	296
5.2. Równowaga rzeczywistych korzyści	299
6. Zagraniczna polityka lotnicza Polski	302
 ROZDZIAŁ 19. Dostęp do rynku transportu lotniczego, prawa podstawowe i pomocnicze	304
1. Pojęcie i rodzaje praw dostępu do rynku	304
1.1. Prawa podstawowe według ICAO: trasowe, operacyjne i wąsko określone przewozowe	304
1.2. Prawa przewozowe według przepisów UE	305
1.3. Prawa przewozowe w najszerszym znaczeniu i usługi z nimi bezpośrednio związane według GATS	305
1.4. Jak właściwie rozumieć prawa dostępu do rynku wobec różnic terminologicznych?	306
1.5. Prawa twarde i miękkie	306
2. Prawa trasowe	307
3. Prawa operacyjne	308
3.1. Sposób korzystania z praw trasowych i przewozowych	308
3.2. Liczba przewoźników	308
3.3. Elastyczność operacyjna	308
3.4. Użycie różnych statków powietrznych na kolejnych odcinkach trasy	309
3.5. Wspólna eksploatacja	309
3.6. Eksploatacja pulowa	310
3.7. Eksploatacja zamienna statków powietrznych	310
3.8. Używanie wydierżawionego statku powietrznego	311
3.9. Wydzielenie części zdolności przewozowej statku powietrznego	311
3.10. Podział kodów	311
3.11. Eksploatacja fransyzyowa	313
4. Prawa przewozowe w znaczeniu wąskim – wolności lotnicze handlowe	313
4.1. Wolności lotnicze chicagowskie i później wyodrębnione	313
4.2. Wolności lotnicze w umowach międzynarodowych	315
4.3. Wolności lotnicze według prawa Unii Europejskiej	315
5. Zdolność przewozowa – ilościowe ograniczenia w dostępie do rynku	317
5.1. Określenie zdolności przewozowej	317
5.2. Ograniczenia wielkości przewozów	319
6. Programy i czasy operacji przewoźników	319
6.1. Programy i rozkłady lotów	320
6.2. Przydział czasów operacji w portach lotniczych	320
7. Dostęp do skomputeryzowanych systemów rezerwacji	321
8. Prawo ustalania taryf przewoźników	322
8.1. Pojęcie i rodzaje taryf w przewozie lotniczym	322
8.2. Zasady ustalania taryf	323
9. Prawa pomocnicze dotyczące dostępu do rynku transportu lotniczego	324
9.1. Sprzedaż i marketing	325
9.2. Transfer nadwyżek	326
9.3. Unikanie podwójnego opodatkowania	327

9.4. Udogodnienia celne	327
9.5. Opłaty lotniskowe i nawigacyjne	328
9.6. Prawo zatrudniania personelu zagranicznego	328
9.7. Prawo do obsługi naziemnej	329
10. Obowiązek służby publicznej	330
11. Zasady niedyskryminacji i jednakowych możliwości w dostępie do rynku	330
12. Dostęp do rynku usług lotniczych według prawa wewnętrznego	331

ROZDZIAŁ 20. Status prawny, konkurencja i alianse przewoźników lotniczych

1. Pojęcie i rodzaje przewoźników lotniczych	333
1.1. Pojęcie i terminologia	333
1.2. Rodzaje przewoźników lotniczych	334
1.3. Narodowy i międzynarodowy status przewoźnika lotniczego	335
2. Prawo podjęcia i prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego	336
2.1. Koncesje, licencje, certyfikaty i inne zezwolenia	336
2.2. Licencjonowanie przewoźników lotniczych Wspólnoty	336
2.3. Koncesjonowanie przewoźników lotniczych w Polsce	337
2.4. Dodatkowe wymagania	338
2.5. Podsumowanie wymagań	338
3. Przynależność państwowa, własność i kontrola przewoźników	339
3.1. Przynależność państwowa	339
3.2. Narodowa własność i kontrola przewoźnika jako wymóg jego krajowego prawa	340
3.3. Narodowa własność i kontrola przewoźnika jako warunek działania międzynarodowych i kabotażowych służb powietrznych	341
3.4. Wspólnotowa przynależność, własność i kontrola przewoźników według prawa unijnego	343
3.5. Tendencje do zrewidowania wymogów przynależności przewoźników	343
4. Koncentracja w transporcie lotniczym i alianse przewoźników	345
4.1. Pojęcie koncentracji	346
4.2. Pojęcie i rodzaje aliansów i szczególnych porozumień kooperacyjnych	346
4.3. Koncentracja i alianse przewoźników lotniczych jako przedmiot regulacji ..	347
5. Prawo dotyczące konkurencji przewoźników lotniczych	348
5.1. Ogólne zasady i partykularne regulacje	348
5.2. Reguły konkurencji przewoźników lotniczych w prawie UE	349
5.3. Prawo obowiązujące w Polsce	350
6. Przykłady koncentracji i aliansów uznanych za zgodne z prawem konkurencji UE	351
7. Decyzje i opinie Komisji UE dotyczące niektórych przypadków koncentracji i aliansów	352
8. Wejście LOT-u do Star Alliance	352
9. Państwo w roli przewoźnika	353

ROZDZIAŁ 21. Lotnicza działalność gospodarcza inna niż transport lotniczy

1. Prace lotnicze	354
2. Usługi służb zarządzających ruchem lotniczym i współdziałających	355

3. Usługi zarządzających lotniskami	356
4. Obsługa naziemna	357
5. Usługi szkolenia lotniczego	360
6. Obsługa techniczna statków powietrznych	360
7. Usługi spedycji, konsolidacji i agencji w zakresie przewozów towarowych	360
8. Wynajem statków powietrznych	361
9. Inne usługi pomocnicze podlegające szczególnym przepisom	361
9.1. Usługi CRS	361
9.2. Usługi agentów i organizatorów podróży lotniczych	362
10. Projektowanie i produkcja sprzętu lotniczego	363
 Dział III. CYWILNE PRAWO LOTNICZE	 364
 ROZDZIAŁ 22. Prawo rządzące przewozem lotniczym – pojęcia i zasady ogólne	 364
1. Zróżnicowane reżymy prawne	364
1.1. Uwagi ogólne	364
1.2. Zastosowanie zasad Systemu Warszawsko-Montrealskiego	365
1.3. Zastosowanie prawa UE uzupełniającego konwencje	365
1.4. Zastosowanie ustaw krajowych – normy kolizyjne i wybór prawa przez strony	366
1.5. Prawo polskie dotyczące przewozu lotniczego	367
1.6. Szczególne reżymy prawne przyjęte przez przewoźników lotniczych	369
1.7. Normy imperatywne i fakultatywne	370
2. Umowa przewozu lotniczego i lotniczego przewozu czarterowego	370
2.1. Umowa przewozu lotniczego	370
2.2. Przewoźnik lotniczy jako strona umowy przewozu	372
2.3. Osoby działające za przewoźnika lotniczego	374
2.4. Kontrahenci przewoźnika lotniczego	374
2.5. Umowa czarteru lotniczego	375
3. Obowiązek przewozu i ograniczenia przewozu lotniczego	377
4. Podstawowe obowiązki stron umowy przewozu	378
4.1. Podstawowe obowiązki przewoźnika	378
4.2. Podstawowe obowiązki pasażerów, nadawców i odbiorców	379
5. Ogólne zasady odpowiedzialności cywilnej w zakresie przewozu lotniczego	379
5.1. Zakres i podstawy odpowiedzialności	380
5.2. Osoby odpowiedzialne i osoby uprawnione do dochodzenia roszczeń	381
5.3. Ogólne zasady dotyczące wysokości i ograniczenia odszkodowania	382
5.4. Wyłączenie i złagodzenie odpowiedzialności przewoźnika	384
5.5. Pojęcie szczególnie ciężkiej winy po stronie przewoźnika	386
5.6. Tryb zgłaszania szkód i terminy wygaśnięcia roszczeń	386
5.7. Właściwość sądów i innych organów państwowych	387
 ROZDZIAŁ 23. Przewóz pasażerów i odpowiedzialność przewoźnika	 388
1. Umowa przewozu i rezerwacja	388
2. Szczególne uprawnienia i obowiązki stron umowy o przewóz pasażera	391
3. Odpowiedzialność przewoźnika za niewykonanie przewozu zgodnie z umową	392

3.1. Opóźnienie przewozu według konwencji	392
3.2. Niewykonanie lub opóźnienie przewozu według prawa UE	392
4. Odpowiedzialność przewoźnika za szkody na osobie pasażera	393
4.1. Zakres szkód – śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia	393
4.2. Wypadek związany z przewozem lotniczym	393
4.3. Zasada odpowiedzialności i możliwości jej uchylenia lub złagodzenia	394
4.4. Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności	395
5. Właściwość sądów – piąta jurysdykcja	396
6. Warunki (regulamin) międzynarodowego przewozu pasażerów PLL „LOT”	397
7. Przewozy czarterowe pasażerów	399
8. Informacja dla pasażerów	400

ROZDZIAŁ 24. Przewóz rzeczy i odpowiedzialność przewoźnika

1. Rodzaje przewożonych rzeczy	402
1.1. Ogólne pojęcia i podziały	402
1.2. Bagaż pasażera	402
1.3. Towar – przesyłka towarowa	403
1.4. Poczta – poza zakresem lotniczego prawa cywilnego	404
2. Przepisy wspólne dla przewozu bagażu i towarów	405
3. Przewóz bagażu i odpowiedzialność przewoźnika w związku z tym przewozem	405
3.1. Warunki przyjęcia do przewozu	405
3.2. Dokumenty przewozowe i pomocnicze dotyczące bagażu	406
3.3. Uprawnienia i obowiązki stron dotyczące przewozu bagażu	407
3.4. Odpowiedzialność przewoźnika przy przewozie bagażu	409
3.5. Kwotowe ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika za szkody przy przewozie bagażu	411
4. Przewóz towarów i odpowiedzialność przewoźnika związana z tym przewozem	412
4.1. Warunki przyjęcia do przewozu	412
4.2. Lotniczy list przewozowy i dokumenty pomocnicze	412
4.3. Uprawnienia i obowiązki stron umowy o przewóz towarów	414
4.4. Odpowiedzialność przewoźnika przy przewozie towarów	417
4.5. Kwotowe ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika	418
4.6. Ogólne warunki (regulamin) przewozu towarów – przykład PLL „LOT”	419
4.7. Czarterowe przewozy towarowe oraz umowy spedycji	419

ROZDZIAŁ 25. Stosunki cywilnoprawne poza przewozem lotniczym i ubezpieczenia lotnicze

1. Sprzedaż, najem i dzierżawa statku powietrznego	421
2. Prawa rzeczowe na statkach powietrznych i ich wyposażeniu	423
3. Umowy dotyczące usług lotniczych innych niż przewóz lotniczy	424
3.1. Umowy dotyczące prac lotniczych	425
3.2. Umowy o obsłudze naziemnej i obsłudze technicznej statków powietrznych	425
3.3. Usługi turystyczne	425
4. Czynności i zdarzenia prawne na statkach powietrznych	426
4.1. Warunkowe stosowanie prawa państwa rejestracji statku powietrznego	426

4.2. Szczególne przypadki zdarzeń na pokładzie statku powietrznego	427
5. Stosunki pracy członków personelu lotniczego	429
6. Odpowiedzialność użytkownika statku powietrznego wobec osób trzecich	430
6.1. Prawo obowiązujące w zakresie nieunormowanym umowami międzynarodowymi	430
6.2. Kolejne konwencje	432
7. Ubezpieczenia lotnicze	432
7.1. Ryzyka lotnicze podlegające ubezpieczeniu	432
7.2. Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej użytkownika statku powietrznego	433
7.3. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego	434
7.4. Inne rodzaje ubezpieczeń w lotnictwie i alternatywne formy zabezpieczenia	435
7.5. Projekty nowego światowego i europejskiego systemu ubezpieczenia ryzyk nadzwyczajnych	436
7.6. Aktualne wspólnotowe i krajowe wymagania dotyczące OC operatora i przewoźnika lotniczego	437
7.7. Nowe Konwencje Montrealskie z 2009 r. w sprawie wyrównywania szkód wyrządzonych osobom trzecim w związku z działalnością lotnictwa	438
Dział IV. OCHRONA LOTNICTWA I LOTNICZE PRAWO KARNE	439
ROZDZIAŁ 26. Ochrona przed aktami terroru i przeciwdziałanie innym niebezpiecznym aktom	439
1. Ochrona lotnictwa	439
1.1. Ogólne pojęcia i ochrona lotnictwa w Systemie Chicagowskim	439
1.2. Prewencyjne znaczenie konwencji zawartych pod egidą ICAO	442
1.3. Klauzule dotyczące ochrony w dwustronnych umowach lotniczych	443
1.4. Przepisy UE dotyczące ochrony lotnictwa	443
1.5. Przepisy polskie	443
2. Przeciwdziałanie naruszaniu bezpieczeństwa i porządku na statku powietrznym	444
2.1. Postanowienia Konwencji Tokijskiej	444
2.2. Przepisy państwowe	446
2.3. Postępowanie z uciążliwymi pasażerami według regulaminów przewoźników lotniczych	446
3. Nowsze działania prewencyjne	447
ROZDZIAŁ 27. Lotnicze prawo karne	448
1. Przedmiot lotniczego prawa karnego i jurysdykcja karna	448
1.1. Pojęcia ogólne	448
1.2. Właściwość prawa i jurysdykcja karna	448
2. Przestępstwa międzynarodowe	450
2.1. Ogólne zasady	450
2.2. Naruszenie zwierzchniczych uprawnień państwa oraz przepisów ruchu lotniczego	450
2.3. Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym	451
2.4. Bezprawne czyny przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego	452

3. Inne przestępstwa i wykroczenia związane z lotnictwem	453
3.1. Równoległe stosowanie prawa lotniczego i Kodeksu karnego	453
3.2. Zobowiązania i procedury przewidziane prawem UE	454
4. Zbieg przepisów karnych	454
5. Postępowanie w sprawach przestępstw lotniczych i ekstradycja	455
6. Szczególne problemy i nowe regulacje dotyczące ścigania terroryzmu lotniczego	456
Wybrane źródła prawa i dokumenty	457
A. Traktaty międzynarodowe o zamierzonym zasięgu światowym	457
B. Załączniki Konwencji Chicagowskiej	459
C. Prawo traktatowe Unii Europejskiej	460
D. Prawo pochodne Unii Europejskiej	460
E. Orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości	466
F. Przykłady zawartych przez Polskę umów o międzynarodowych służbach powietrznych	467
G. Polskie prawo lotnicze i niektóre przepisy związkowe	467
H. Publikacje ICAO	468
I. Różne publikacje instytucji międzynarodowych	471
J. Różne dokumenty WE/UE	471
K. Różne dokumenty oficjalne władz polskich	472
L. Różne dokumenty oficjalne USA	472
M. Publikacje IATA	472
N. Inne publikacje instytucji pozarządowych	473
Literatura	475
Skorowidz	483