

## Wprowadzenie

Historia hiszpańskiego lotnictwa sięga pierwszej dekady XX wieku, czyli okresu przed pierwszą wojną światową. Jej początki dotyczyły przede wszystkim lotnictwa wojskowego, w cieniu którego rozwijało się lotnictwo cywilne. Hiszpański dywizjon lotniczy został wykorzystany do celów militarnych w Afryce już w 1912 r., a tym samym Hiszpania stała się drugim po Włoszech krajem wykorzystującym lotnictwo do celów wojskowych<sup>1</sup>. Rok wcześniej, w maju 1911 r., odbył się rajd lotniczy Paryż – Madryt, pierwsze tego typu wydarzenie lotnicze, a w 1914 r. wyprodukowano pierwszy hiszpański samolot, którego lot zakończył się pomyślnie<sup>2</sup>. Początek wielkiego przemysłu lotniczego w Hiszpanii sięga natomiast 1923 r., kiedy została założone przedsiębiorstwo lotnicze Construcciones Aeronáuticas Sociedad Anónima – CASA, które w tym samym roku rozpoczęło produkcję samolotów wojskowych. Od 1930 r. CASA zaczęła produkować swoje własne modele, a po drugiej wojnie światowej, aż do lat 70., CASA ustabilizowała swoją pozycję lidera w lotnictwie transportowym. Samolot C-212 jest eksportowany do sił powietrznych na całym świecie. W 1971 r. Hiszpania, poprzez CASA, stała się członkiem konsorcjum Airbus odpowiedzialnym za projektowanie i produkcję poszczególnych elementów konstrukcyjnych. Obecnie Airbus Group jest liderem sektora lotniczego i obronnego Hiszpanii, który generuje 64% PKB z tego obszaru gospodarki<sup>3</sup>.

Szybki rozwój transportu lotniczego jest jednym z najbardziej charakterystycznych elementów rozwoju hiszpańskiego rynku transportowego. W ostatnich latach

---

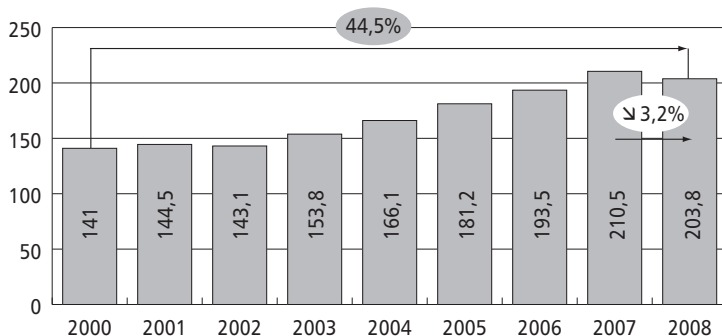
<sup>1</sup> Zob. szerzej *Historia de la Aviación Española*, El Instituto de Historia y Cultura Aérea, Madrid 1988.

<sup>2</sup> Zob. szerzej J. G. Zurbano, *Los pioneros de la aeronáutica española en su centenario (I). La aviación en España antes de la Primera Guerra Mundial*, [www.ciudad-futura.net](http://www.ciudad-futura.net) [dostęp: 08.01.2016 r.].

<sup>3</sup> Zob. [www.icex.technologyreview.com/articles/2007/01/aerospace-industry/](http://www.icex.technologyreview.com/articles/2007/01/aerospace-industry/), [www.airbusgroup.com/int/en/group-vision/global-presence/spain.html](http://www.airbusgroup.com/int/en/group-vision/global-presence/spain.html) [dostęp: 08.01.2016 r.].

odnotować można wręcz spektakularny wzrost ruchu pasażerskiego i, w nieco mniejszym zakresie, także towarów. W 2007 r. Hiszpania była czwartym na świecie i drugim w Europie krajem o największym ruchu pasażerskim. Zmiany w ruchu pasażerskim przedstawia wykres 1. Ruch lotniczy stale wzrastał od 2003 roku. W ciągu trzech lat między 2000 a 2003 r. wzrost wyniósł 9% powyżej średniej europejskiej (4%) i globalnie (-1%). W latach 2004–2007 odnotowano wzrost liczby pasażerów o 27%. W 2008 r., ze względu na trudną sytuację ekonomiczną, okres rozwoju został przerwany – hiszpański ruch lotniczy zmniejszył się o 3,2% w stosunku do 2007 roku.<sup>4</sup>

**Wykres 1. Zmiany w ruchu pasażerskim w latach 2000–2007 (w milionach osób)**



Źródło: Ministerio de Fomento.

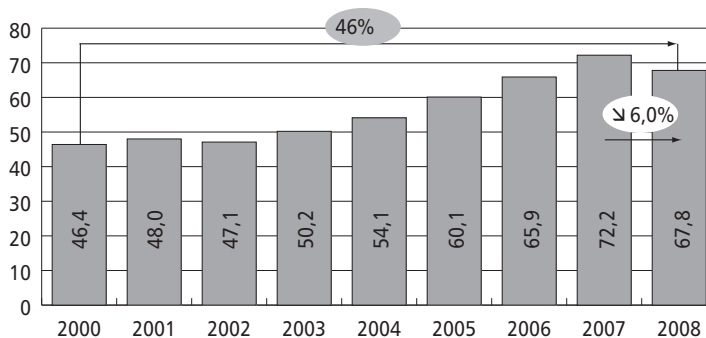
Odnutowano także wzrost liczby pasażerów przewożonych przez hiszpańskich przewoźników, który w okresie od 2000 r. do 2008 r. wyniósł 46%, co przedstawia wykres 2. Pomiędzy 2000 r. a 2003 r. hiszpańscy przewoźnicy odnotowali wzrost o 8% udziału w rynku. W latach 2004–2007 wzrost ten wyniósł aż 34,3%. W 2008 r., podobnie jak w przypadku ruchu lotniczego ogółem w Hiszpanii, pojawił się pierwszy od 2002 r. spadek liczby pasażerów przewożonych przez hiszpańskich przewoźników – wówczas ruch zmniejszył się o 6% w stosunku do roku poprzedniego.<sup>5</sup>

Liberalizacja branży lotniczej w 1993 roku oznaczała punkt zwrotny w ewolucji hiszpańskiego systemu transportu lotniczego, co pozwala na uznanie go dziś za jeden z najważniejszych w Europie. W praktyce, proces liberalizacji wiązał się głównie z zakończeniem monopolu świadczenia usług regularnego transportu lotniczego w związku z pojawieniem się w 1993 r. przewoźnika Air Europa i w 1994 r. – Spanair, swobodą ustalania taryf i rozkładów lotów, względną liberalizacją świadczenia usług obsługi naziemnej oraz z prywatyzacją przewoźnika Iberia.

<sup>4</sup> Zob. [www.fomento.es](http://www.fomento.es) [dostęp: 12.09.2015 r.].

<sup>5</sup> Ibidem.

**Wykres 2. Liczba pasażerów (w milionach osób) przewożonych przez hiszpańskich przewoźników w latach 2000–2008**



Źródło: Ministerio de Fomento.

Hiszpański rynek lotniczy jest bardzo konkurencyjny. W 2011 r. linie lotnicze działające w Hiszpanii przewiozły 165,9 milionów pasażerów, tj. o 7,6% więcej niż w 2010 r. Największych 15 przewoźników lotniczych według udziału w rynku wypełnia 75% całkowitego ruchu. Tanie linie lotnicze cieszą się coraz większym powodzeniem. W 2011 r. ich ruch zwiększył się o 14,1% w stosunku do 2010 roku.

Liczba pasażerów lotów handlowych wzrosła w 2014 r. do 165,6 mln pasażerów (tj. o 5,1% w porównaniu z 2013 r.). Pomimo wzrostu natężenia ruchu w roku 2014, liczba przewoźników lotniczych (206) była niższa niż w 2013 roku. Trasy krajowe były obsługiwane przez 18 przewoźników, którzy przewieźli 29,2 mln pasażerów, loty w Unii Europejskiej wykonane zostały przez 107 przewoźników (109,9 mln podróży), a 109 przewoźników obsłużyło loty z resztą świata (26,5 mln pasażerów).<sup>6</sup>

Jak wspomniano powyżej, tradycje lotnicze sięgają w Hiszpanii początku wieku XX. Dotyczy to także regulacji prawnych w tym obszarze, choć również tutaj, jak w większości państw w tamtym okresie, ustawodawstwo krajowe było dość „ubogie”, dostosowane do aktualnych potrzeb, jednakże wskazujące na poznawanie tego zagadnienia. Można sformułować twierdzenie, że to regulacje międzynarodowe miały wiodącą rolę w początkach lotnictwa cywilnego. W tym miejscu nie sposób nie wspomnieć o aktywności Hiszpanii, właśnie na arenie międzynarodowej, już po pierwszej wojnie światowej. O tym, jak wielkie ambicje miała Hiszpania w obszarze lotnictwa, świadczy chociażby inicjatywa w zakresie zwołania w 1926 r. konferencji lotniczej w Madrycie. Względnie silna pozycja Hiszpanii na tle państw południowoamerykańskich, wystąpienie Hiszpanii z Ligi Narodów, a także panujący w tym czasie brak jednomyślnego podejścia do kwestii

<sup>6</sup> Ibidem.

uregulowań prawnych w zakresie żeglugi powietrznej, spowodowały, że Hiszpania podjęła próbę wprowadzenia własnego porządku prawnego w oparciu o kraje latinoamerykańskie, Karaiby i Portugalię. Konwencja Iberoamerykańska o Żegludze Powietrznej, czyli *Convenio Ibero Americano de Navegación Aérea – CIANA* nie została nigdy ratyfikowana, ostatecznie obnażając słabość Hiszpanii nękanej wewnętrznymi konfliktami i dążeniem państw południowoamerykańskich do uniezależnienia się ekonomicznego i gospodarczego<sup>7</sup>. Jednakże wydarzenie to pokazuje jak ważnym elementem gospodarki i polityki hiszpańskiej było lotnictwo już na początku XX wieku.

Pierwszym hiszpańskim aktem prawnym, który porządkował i systematyzował problematykę prawa lotniczego był Dekret królewski z dnia 25 listopada 1919<sup>8</sup>. Artykuł 9 dekretu zawierał m.in. postanowienia dotyczące suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej, obejmującej terytorium krajowe i wody terytorialne, określał także warunki, jakie należy spełnić by startować i lądować oraz ustanawiał warunki posiadania statku powietrznego. Pierwsze przepisy uchwalone w Hiszpanii dotyczyły jedynie lotnictwa wojskowego. Dopiero z biegiem lat wyodrębniła się, choć tylko jako dodatek, aktywność lotnictwa cywilnego i handlowego. Zależność lotnictwa cywilnego od organizacji wojskowej trwała aż do momentu uchwalenia Dekretu królewskiego – Ustawy 12/1978 (*Real Decreto-ley 12/1978*) z 27 kwietnia 1978 r., na podstawie którego kwestie dotyczące lotnictwa cywilnego zostały powierzone Ministerstwu Transportu i Komunikacji (*Ministerio de Transportes y Comunicaciones*).<sup>9</sup>

Jakie znaczenie ma sektor lotniczy w Hiszpanii ilustruje także umiejscowienie niektórych zagadnień dotyczących lotnictwa cywilnego na gruncie ustawy zasadniczej. Zgodnie z hiszpańską Konstytucją<sup>10</sup>, kwestie dotyczące lotnisk użytku publicznego oraz zarządzania przestrzenią powietrzną są zastrzeżone do wyłącznych kompetencji państwa<sup>11</sup>. Niemniej jednak, wspólnoty autonomiczne (17 *Comunidades Autónomas*) i dwa autonomiczne miasta (Ceuta, Melilla, *Ciudad Autónoma*), na które państwo jest administracyjnie podzielone, mogą przejąć kompetencje w zakresie lotnisk działających wyłącznie w celach rekreacyjnych

---

<sup>7</sup> *The postal history of ICAO. 1926: The Ibero-American Convention*, [www.icao.int/secretariat/postalhistory/1926\\_the\\_iber\\_american\\_convention.htm](http://www.icao.int/secretariat/postalhistory/1926_the_iber_american_convention.htm) [dostęp: 08.01.2016 r.].

<sup>8</sup> Real Decreto del 25 de noviembre de 1919 r., Reglamento de Navegación Aérea Civil. *Gaceta de Madrid* del 26 y del 30 de noviembre de 1919 y 1 y 16 de diciembre de 1919, Presidencia del Consejo de Ministros, Cristina Cuerno Rejado, Aeronavegabilidad y certificación de aeronaves, s. 108, Madrid 2008.

<sup>9</sup> Zob. A. L. Calvo Carayaca i S. Areal Ludeña, *Seminario de derecho aeronáutico*, Madrid 1999, s. 26.

<sup>10</sup> Constitución Española, BOE núm. 311, de 29/12/1978, texto consolidado.

<sup>11</sup> Art. 149 § 1.20, Constitución Española, Título VIII De la Organización Territorial del Estado, Capítulo III „De las Comunidades Autónomas”.

i takich, które nie prowadzą działalności komercyjnej<sup>12</sup>. Jednocześnie Konstytucja przewiduje możliwość delegowania do wspólnot autonomicznych uprawnień właściwych dla państwa, z zastrzeżeniem konieczności przestrzegania zasad i warunków ustalonych w prawie krajowym, przewidując jednocześnie formy kontroli państwa nad wykonywaniem tych zadań przez wspólnoty autonomiczne oraz przewidując sposób finansowania przekazanych zadań<sup>13</sup>. Uprawnienia te i sposób ich przekazania winny być określone na gruncie Statutu wspólnoty, który jest podstawową normą instytucjonalną każdej autonomicznej wspólnoty i staje się częścią prawnego porządku państwa<sup>14</sup>.

Przystępując do omówienia wybranych zagadnień z zakresu hiszpańskiego prawa lotniczego, należy jednocześnie podkreślić, że Hiszpania jest członkiem ICAO od początku istnienia ICAO<sup>15</sup>, a od 1 stycznia 1986 r. – członkiem Unii Europejskiej<sup>16</sup>. Oznacza to, że prawo hiszpańskie jest w znacznej mierze podporządkowane prawu międzynarodowemu i europejskiemu. Dotyczy to przede wszystkim tego ostatniego, które charakteryzuje się znacznym stopniem szczegółowości w zakresie prawa lotniczego. Jest to widoczne w szczególności w świetle przepisów technicznych i operacyjnych, a także regulacji o charakterze ekonomicznym, gdzie ustawodawca europejski nie pozostawia wiele miejsca na odstępstwa w prawie krajowym. Stąd należy mieć na względzie, że przywoływanie w niniejszej publikacji przepisów europejskich, bez odnoszenia się do hiszpańskich, jest zabiegiem celowym i uzasadnionym, gdyż często brak jest odnośnych krajowych regulacji prawnych. Rozporządzenia unijne stosuje się bowiem w krajach członkowskich bezpośrednio, co oznacza, że stają się częścią krajowego porządku prawnego bez konieczności ich wdrażania poprzez wydawanie krajowych aktów prawnych<sup>17</sup>.

W ośmiu rozdziałach merytorycznych, obok niniejszego Wprowadzenia oraz Zakończenia autorki poruszają poniżej opisane kwestie.

W rozdziale I zatytułowanym „Organy i instytucje właściwe w sprawach lotnictwa cywilnego”, opisano i krótko scharakteryzowano główne organy i instytucje

---

<sup>12</sup> Art. 148 § 1.6, Constitución Española, Título VIII De la Organización Territorial del Estado, Capítulo III „De las Comunidades Autónomas”.

<sup>13</sup> Art. 148 § 2, art. 150 § 1 i 2, Constitución Española, Título VIII De la Organización Territorial del Estado, Capítulo III „De las Comunidades Autónomas”.

<sup>14</sup> Art. 147 § 1 i § 2 d, Constitución Española, Título VIII De la Organización Territorial del Estado, Capítulo III „De las Comunidades Autónomas”.

<sup>15</sup> Zob. *The postal history of ICAO. From PICA0 to ICAO. Organizational similarities*, [www.icao.int/secretariat/postalhistory/from\\_picao\\_to\\_icao\\_organizational\\_similarities.htm](http://www.icao.int/secretariat/postalhistory/from_picao_to_icao_organizational_similarities.htm) [dostęp: 08.01.2016 r.].

<sup>16</sup> Zob. [www.europa.eu/about-eu/countries/member-countries/spain/index\\_pl.htm#goto\\_1](http://www.europa.eu/about-eu/countries/member-countries/spain/index_pl.htm#goto_1) [dostęp: 08.01.2016 r.].

<sup>17</sup> Szerzej na temat zasad stosowania prawa europejskiego, w tym lotniczego *aquis communautaire*, zob. M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, s. 120–122.

odpowiedzialne w Hiszpanii za realizację zadań z zakresu lotnictwa cywilnego. Przybliżenie tych instytucji w tym właśnie miejscu ma uporządkować zagadnienie i ułatwić czytelnikowi dalszą lekturę publikacji, gdyż instytucje te – jako główne podmioty zaangażowane w realizację zadań w sektorze lotniczym – przywoływane są praktycznie w każdym z rozdziałów. Celowe jest także krótkie odniesienie się w tym miejscu do podmiotów takich jak AENA i ENAIRE, które w dalszej części publikacji spodlegają szczegółowej charakterystyce i opisowi zadań i kompetencji. Są one jednak tak mocno wpisane w rzeczywistość lotniczą w Hiszpanii, że winny znaleźć swoje miejsce w rozdziale opisującym najważniejsze instytucje lotnicze w tym kraju.

W rozdziale II „Krajowe regulacje prawne” ograniczono rozważania do głównych krajowych aktów prawnych, tj. ustawy lotniczej i aktu prawnego odnoszącego się do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Celowo pominięto w tym miejscu opis innych hiszpańskich aktów prawnych, które przywoływane są w dalszych częściach publikacji stosownie do omawianych w danym miejscu zagadnień. Nadto należy mieć na względzie, że bazową regulację w obszarze lotnictwa cywilnego w krajach członkowskich Unii Europejskiej stanowi prawo europejskie, o czym wspomniano powyżej. Przepisy te także przywoływane są w odniesieniu do omawianych obszarów.

Rozdział III „Lotnicza działalność gospodarcza” traktuje w przedmiocie głównych rodzajów działalności lotniczej, która obejmuje tradycyjnie swoim zakresem przewóz lotniczy, zarządzanie portami lotniczymi oraz usługi obsługi naziemnej. Celem autorek było scharakteryzowanie każdego z wymienionych obszarów z uwzględnieniem ich specyfiki, a także zagadnień rynkowych.

W rozdziale IV przybliżono kwestię zarządzania ruchem lotniczym w Hiszpanii. Jako że ten rodzaj aktywności jest jednym z kluczowych obszarów mających wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych, a nie stanowi działalności gospodarczej<sup>18</sup>, wyodrębniony został do osobnego rozdziału.

W rozdziale V „Odpowiedzialność cywilna w transporcie lotniczym” przybliżono kwestie odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera, w przypadku overbookingu oraz szkody na osobie trzeciej, ze wskazaniem limitów tej odpowiedzialności. Rozważania podjęte w tym rozdziale ograniczają się do kwestii odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, gdyż obszar ten stale jest przedmiotem dyskusji i budzi wiele kontrowersji zarówno wśród przewoźników jak i organizacji konsumenckich i samych pasażerów. Jest to także najpełniej

---

<sup>18</sup> O charakterze usług zarządzania żeglugą powietrzną, a w szczególności koordynacji i organizacji rozkładów lotów zob. szerzej: K. Łuczak, *Status prawny koordynatora i organizatora rozkładów lotów jako przedsiębiorcy według ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Zagadnienia wybrane*, [w:] K. Biskup, Z. Bukowski (red.), *Działalność lotnicza w Polsce*, Bydgoszcz 2015.

uregulowany obszar, który nie znajduje odpowiednika w odniesieniu do agentów handlingowych czy zarządzających portami lotniczymi.

Rozdział VI traktujący w przedmiocie ubezpieczeń w lotnictwie cywilnym, które związane są w naturalny sposób z kwestią odpowiedzialności cywilnej podmiotów funkcjonujących w branży lotniczej, stanowi kontynuację rozważań podjętych w rozdziale V. Także w tym rozdziale, zachowując spójność z wcześniejszymi wywodami, ograniczono rozważania do obowiązku ubezpieczeniowego nałożonego na przewoźnika lotniczego.

W rozdziale VII podjęto tematykę odpowiedzialności karnej i administracyjnej z tytułu naruszenia przepisów lotniczych.

Rozdział VIII – ostatni z rozdziałów merytorycznych – zawiera rozważania dotyczące badania wypadków lotniczych.

Wybór tematyki jak i poszczególnych zagadnień jest podyktowany obszarem zainteresowań autorki publikacji oraz subiektywnym uznaniem wybranych zagadnień za najbardziej interesujące. Dokonując wyboru jedynie wybranych aspektów lotniczego prawa hiszpańskiego, zdając sobie jednocześnie sprawę z ogromnego zakresu zagadnień w obszarze prawa lotniczego, autorki miały na celu przedstawienie najciekawszych według ich odczucia zagadnień, które jednocześnie często stanowią przedmiot żywej dyskusji i kontrowersji, jak na przykład kwestia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego. Publikacja jest wstępem do dalszych rozważań i pogłębionej dyskusji w zakresie podniesionych zagadnień, ale także może być – poprzez ogólne odesłania – przyczynkiem do rozważań w obszarach niepodjętych przez autorki.