

# Evoluția cadrului juridic european în domeniul transporturilor aeriene

Asist. univ. dr. Alina Irina Popescu  
A.S.E.-R.E.I., București

*Transportul aerian reprezintă o industrie complexă, care a suferit schimbări majore, fără perioade de tranziție, de la o reglementare strictă, bazată pe acorduri bilaterale și dupoluri fără concurență, către o piață unică. În zilele noastre, industria europeană de transport aerian este liberalizată și guvernată de către un cadru european în continuă evoluție, în concordanță cu noile dezvoltări ale industriei, ca de exemplu crearea noilor rețele de distribuție, alianțelor dintre companiile aeriene etc.*

*„Tendințele curente din sectorul european al transporturilor aeriene pot fi exprimate prin doua cuvinte: integrare și expansiune” (Himanen, Padjen, Dugojuic și Nijkamp, 1993), care reprezintă în principal scopurile Uniunii Europene. Însăși existența Uniunii Europene reprezintă exprimarea dorinței de a avea un spațiu integrat economic și social (Iry, 1997). Pentru a realiza acest deziderat este necesară integrarea sistemului de transport. Regiunile periferice, locațiile inaccesibile produselor, furnizorilor și chiar informației trebuie bine încorporate în sistemul economic, iar transporturile reprezintă un element cheie în această direcție.*

*În proiectul de unificare europeană, sectorul transporturilor a fost văzut întotdeauna ca o componentă cheie a procesului de integrare.*

## Contextul internațional inițial al transporturilor aeriene

Autonomia națională asupra problemelor de transport aerian reprezintă o atitudine care a existat încă de la formarea industriei aeriene. Încă din primii săi ani, idealismul global a permis jurisdicția statului asupra acestui sector. Acest lucru a fost vizibil chiar din 1944, moment în care prin Convenția de la Chicago s-a acordat guvernelor autoritate supremă asupra sectoarelor naționale de aviație aeriană.

În discursul său de la deschiderea Conferinței de la Chicago, Franklin D. Roosevelt afirma: „let us rather, in full acknowledgement of the sovereign rights of all nations and the legal equality for all peoples, work together in order that the skies of the world can be exploited by man for all mankind”<sup>1</sup>. Astfel, Statele Unite și-au exprimat dorința de a forma acordurile „open sky”, în contextul suveranității naționale. Statele participante la Conferință au agreat la Chicago că guvernele vor negocia bilateral accesul liniilor aeriene pe piața națională de transport aerian.

Negocierea anglo-americană din 1946 de la Bermuda a stabilit standarde pentru înțelegerea de transport și pentru majoritatea acordurilor internaționale care s-au încheiat în următorii ani (Sampson, 1984).

Idealismul accesului liber și egal la transportul aerian a fost înlocuit de realitatea dură, iar guvernele naționale au înțeles semnificația economică și politică a industriei de

<sup>1</sup> Lawton C., Thomas, „Cleared for take-off”, Ashgate Publishin Co., 2002.

transport aerian. Majoritatea guvernelor au recunoscut dificultățile implicate de stabilirea prețurilor. Astfel, o formă limitată de cooperare globală a fost dezvoltată în domeniul stabilirii prețurilor, prin crearea unui organism internațional care să se ocupe de această problemă. Modalitatea de stabilire a mărimii prețurilor a fost cedată de către guvernele naționale chiar liniilor aeriene, reprezentate prin Asociația Internațională a Transportatorilor Aérieni (IATA). IATA era construită în vederea asigurării unei stricte reglementări și control a transportului aerian (Sampson, 1984).

În ciuda acestei cooperări multilaterale limitate, aspectele centrale ale politicii naționale de aviație – reglementarea pieței și industriei, ajutoare, drepturi de trafic și accesul internațional pe piață – erau păzite strict de către guvernele naționale.

### **Importanța transporturilor în contextul unificării europene**

Scopul central al procesului de integrare europeană, „libera circulație a oamenilor, mărfurilor și serviciilor” a determinat dezvoltări majore în sectorul transporturilor. În acest context, transport aerian a jucat un rol major în procesul de unificare europeană. De aceea, putem afirma că aviația civilă a jucat un rol de pivot în integrarea politică europeană.

Pentru a realiza o Uniune Europeană cât mai integrată, eforturile s-au axat în principal asupra Pieței Unice Europene (SEM – Single European Market). La baza conceptului Pieței Unice Europene stă unificarea economică prin îndepărtarea barierelor regionale și asigurarea liberei circulații a oamenilor, comunicațiilor și mărfurilor între statele membre.

Dezvoltarea infrastructurii de transport va ajuta coeziunea, va promova competiția și va îmbunătăți accesibilitatea. Dezvoltarea infrastructurii de transport este critică pentru Piața Unică Europeană. O bună funcționalitate a acesteia este asigurată printr-o bună conectivitate între centru și regiunile periferice, și mai ales dacă nu există regiuni periferice, în sens economic.

Se apreciază că investițiile în infrastructura de transport determină scăderea disparităților dintre regiunile centrale și cele periferice. În general, investițiile au loc când există surplus de bani, iar surplusul de bani există mai ales în zonele centrale.

### **Premisele dereglementării transporturilor aeriene europene**

În concordanță cu Convenția de la Chicago (1944) care reglementează transporturile aeriene internaționale, fiecare stat european are controlul spațiului aerian aflat deasupra teritoriului său național (OECD, 1988). Astfel, dreptul de a zbura prin spațiile aeriene și mai ales de a ateriza pe aeroporturi străine, necesita permisiune adecvată.

Înainte de liberalizarea transporturilor aeriene europene, țările obțineau permisiunile necesare prin negocierea și semnarea acordurilor bilaterale. Acestea prevedeau operatorii aeriene, capacitatea, tarifele și frecvența zborurilor între orașe – perechi (Graham, 1998, OECD, 1988), ca și zborurile programate pentru rutele respective. Numărul de aranjamente interguvernamentale este foarte mare. În 1997 Raguraman a identificat 3000 de astfel de aranjamente la nivel mondial.

Încă de la formarea sa, Comisia Europeană a urmărit stricta reglementare a transportului aerian, fixând atât cota de capacitate pentru fiecare țară membră, cât și prețurile la care se practicau serviciile de transport aerian.

Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OECD) a identificat trei motive principale pentru reglementarea sectorului aerian. În primul rând, reglementarea unei companii aeriene de către stat va asigura un serviciu regulat, de încredere, la un preț moderat, pentru toate regiunile țării. În al doilea rând, mărimea mică a pieței interne nu este capabilă să suporte o concurență liberă pentru furnizarea serviciului de transport aerian. În al treilea rând, această industrie trebuie să rămână sub controlul statului, ca o resursă națională vitală (OECD, 1988).

Chiar dacă intențiile au fost bune, rezultatele reglementării acestui tip de servicii nu au avut succesul scontat, ducând de foarte multe ori la ineficiență. Spre exemplu, Asociația Internațională a Transportatorilor Aerieni (IATA) stabilea tarifele pentru operațiunile aeriene, determinând o lipsă de libertate în stabilirea politicii de preț, pentru companiile aeriene. Tarifele coroborate cu lipsa competiției au dus la stabilirea unor prețuri înalte pentru consumatori (OECD, 1988). Tarifele practicate în Europa erau cu 30% mai mari decât cele din Statele Unite.

În situația în care o companie aeriană a unui stat parte la un acord bilateral dorea să-și extindă activitățile sau capacitatea de transport, atunci automat cealaltă companie parteneră trebuia să facă același lucru. Capacitatea de transport este reglementată de obicei dual, iar dualitatea devenea o problemă. Spre exemplu, atunci când Air France a dorit să exploateze o nouă rută spre Irlanda, a fost necesar ca și Air Lingus să facă același lucru (OECD, 1988).

O altă problemă era reprezentată de restricțiile de acces pe o piață străină. În situația în care o linie aeriană dorea să exploateze o nouă rută internațională, trebuia renegociat acordul bilateral între cele două guverne, care de multe ori nu doreau să modifice acordul bilateral în vigoare.

În afara reglementărilor bilaterale, țările europene aveau propriile reglementări naționale cu privire rute și reglementări economice. Acestea făceau competiția și mai dificilă. Reglementările economice se referă la achiziționarea licențelor de operare. Licențele precizează frecvența zborurilor, capacitatea, tarifele și rutele care se operează. Pentru a aplica pentru o asemenea licență, companiile aeriene trebuie să demonstreze nevoia pentru serviciul adițional cerut.

### **Dereglementarea și începuturile liberalizării**

Dereglementarea transporturilor aeriene europene era o necesitate având în vedere deficiențele sistemului regulator existent (OECD, 1988). Scopul general al Uniunii Europene era dezvoltarea unui sistem de transport eficient care să asigure o mai bună interconectivitate (Ivy, 1997).

Odată cu înființarea Consiliului Europei au început discuțiile pentru stabilirea unei cooperări regionale în sfera transportului aerian (Sochor, 1991). În următoarele decade au continuat eforturile de a crea o politică comună în acest domeniu, atât la nivel interguvernamental cât și supranațional (Sochor, 1991).

În 1954 a fost creată Conferința Aviației Civile Europene (E.C.A.C.) ca organizație permanentă regională cu caracter consultativ. Totuși, în 1964, Comisia Europeană a cerut extensia aplicării prevederilor Tratatului de la Roma în politica de transport comună și asupra transportului aerian și maritim.

În anul 1972, Comisia a înaintat niște sugestii referitoare la liberalizarea liniilor aeriene. Primele propuneri semnificative au venit în 1978, când Comisia a emis un Memorandum cu privire la Aviația Civilă (CEC 1994, 1) care prevedea tarife mai scăzute, creșterea posibilităților de a pătrunde pe piață și o politică de monitorizare a ajutoarelor de stat acordate liniilor aeriene<sup>1</sup>.

La începutul anilor 1980, Statele Unite au inițiat un curent global de liberalizare economică, conducând procesul de liberalizare a transportului aerian la nivel mondial. Acest curent s-a transferat rapid peste Oceanul Atlantic.

Astfel, la mijlocul anilor 1980, în Europa a început procesul tumultuos al liberalizării industriei transporturilor aeriene.

În iulie 1983, o importanță deosebită a avut-o Directiva Consiliului European referitoare la Serviciile Aeriene Inter-Regionale, care permitea transportatorilor aerieni care foloseau avioane mici de maxim 70 de locuri să exploateze rute aeriene între aeroporturile regionale europene (Doganis, 1991). După cum subliniază Doganis, Directoratul General pentru Transporturi a fost un inițiator al procesului de liberalizare (Doganis, 1991).

Se poate aprecia că procesul de dereglementare a transportului aerian în Uniunea Europeană a fost inițiat în 1984, când Marea Britanie și Olanda au renegociat Acordul bilateral încheiat în acest domeniu. Astfel, dereglementarea serviciilor aeriene dintre aceste două țări a constituit un moment de referință la nivel european (Button și Swann, 1989). Procesul a continuat cu renegocierea de Acorduri bilaterale similare între Marea Britanie și Germania (1984), Luxemburg (1985) și Irlanda (1988).

Guvernul Britanic a considerat ca aceste acorduri pregătesc scena pentru o liberalizare multilaterală la nivelul Comisiei Europene<sup>2</sup>.

Această inițiativă a fost urmată în 1984 de Memorandumul înaintat de Comisia Europeană Consiliului de Miniștri<sup>3</sup>. În acest memorandum se precizau obiectivele cu privire la transporturile aeriene în concordanță cu principiile de liberalizare și deschidere a industriei către concurență, obiective formulate pe două planuri:

liberalizarea traficului aerian intra-comunitar existent;

deschiderea piețelor naționale de transport aerian extrem de protejate.

Liberalizarea industriei aeriene a fost justificată pe baza efectelor sale benefice:

con competiția încurajează executarea eficientă a serviciilor aeriene;

transportatorii oferă servicii de o calitate superioară cu costuri scăzute, la prețuri reduse.

Deși prevederile Tratatului obligau țările membre să promoveze și să întărească regulile concurenței, statutul lor de acționari majoritari la companiile de transport aerian

<sup>1</sup> The Commission's Civil Aviation Memorandum Number 1 (1979)

<sup>2</sup> British Department of Transport, Pachetul pentru liberalizarea aviației (1997)

<sup>3</sup> Communication and Proposals by the Commission to the Council, Civil Aviation Memorandum N°2

naționale determina o eliminare a concurenței (Sochor, 1991). Astfel, procesul de liberalizare a piețelor de transport aerian a fost foarte greoi.

Actorii implicați în acest proces au fost:

ministerele naționale, comitetele parlamentare, corpurile de consultanță guvernamentale;

Consiliul de Miniștri și Comitetul Reprezentanților Permanenți (COREPER);

Autorități aeroportuare, companii aeriene, organizații (A.E.A. – Asociația Liniilor Aeriene Europene, E.C.A.C., I.A.T.A.);

Departamentele pentru Relații Externe și de Mediu;

Parlamentul European, în special Comitetul pentru Transport și Turism.

Lucrând în paralel cu guvernele naționale și în cooperare cu Curtea de Justiție, Parlamentul European, grupurile de presiune din industria transporturilor aeriene și Comisia au acționat ca un grup lider în procesul de liberalizare a transportului aerian (Doganis 1991, Button 1991).

În lucrarea sa, Doganis (1991) este de părere că stabilirea prețurilor, controlul accesului pe piață, frecvența și capacitatea de transport dezavantaja publicul călător. Astfel, acest control ducea la:

- protejarea unor transportatori ineficienți cu costuri ridicate și determina prețuri înalte;
- limitarea posibilităților de alegere a călătorilor;
- scăderea calității serviciului de transport aerian;
- excluderea competitorilor low-cost sau a inovatorilor;
- limitarea serviciilor internaționale la câteva aeroporturi de importanță majoră.

### **Liberalizarea și Crearea Politicii Comune de Aviație Civilă Europeană (1987-1997)**

Dezvoltarea susținută a transportului aerian în Europa a fost stabilită în Politica de Transport a Uniunii Europene ca un obiectiv major, prin liberalizarea și democratizarea acestui sector. Eforturile de creare a unei Politici Comune de Aviație Civilă Europeană au debutat în 1974 când Curtea Europeană de Justiție a emis principiile generale ale unei politici de transport comună. Totuși, majoritatea statelor membre ale UE au decis să blocheze dezvoltarea inițiativei legislative, înainte de includerea ei în agenda Pieței Unice Europene (Kassim, 1995).

În urma liberalizării sectorului de transport aerian european se urmărea crearea Pieței Aeriene Unice (Single Air Market – S.A.M.), ca derivată a Pieței Unice Europene (S.E.M. – Single European Market).

Având în vedere obiectivele Comisiei Europene prezentate mai sus, Consiliul de Miniștri a adoptat în 1987 o abordare graduală a procesului de liberalizare.

Astfel, Uniunea Europeană a introdus trei pachete legislative, în 1987, 1990 și 1993, care au erodat gradual drepturile statelor membre de a reglementa industria aeriană și au consolidat Politica Europeană în domeniul Aviației (Lawton, 2002).

Primul pachet a constat în adoptarea în 1987 a unei serii de măsuri de liberalizare care garantau o libertate mai mare de operare companiilor aeriene europene, fără a permite însă formarea alianțelor între acestea sau practicarea politicilor agresive de preț.

În 1990 a intrat în vigoare al doilea pachet de măsuri. Primele două pachete prevedeau liberalizarea acordurilor bilaterale, dar de abia al treilea pachet, adoptat în 1992 a liberalizat cu adevărat sectorul aerian, cu anumite condiții:

O linie aeriană poate obține o licență de exploatare în orice stat membru sub rezerva de a avea naționalitate europeană și de a fi controlată de un stat membru sau un acționar european;

Politicile tarifare nu sunt controlate și permit prețuri “rezonabile”.

Ultimul pachet consolidează dreptul de exercițiu deplin al libertăților aerului întinse în 1944 prin Convenția de la Chicago.

Chiar dacă art. 84 al Tratatului de la Roma prevedea expres o politică de transport europeană comună, se consideră că aceste trei pachete legislative au pus bazele efective ale acestui deziderat european (Kassim, 1995).

În realitate însă, crearea așa-numitului “cer deschis” (“open sky”) a avut loc în 1997, moment începând cu care companiile aeriene au fost autorizate să ofere zboruri domestice și transnaționale din și către orice țară a Uniunii Europene.

Astfel, dezvoltarea politicii în sectorul aerian a fost întreprinsă în următoarele direcții:

Securitatea. În această privință, noua politică trebuie să asigure aplicarea unor standarde minime de siguranță pe tot cuprinsul Uniunii Europene. Nu trebuie să modifice însă structura industriei, chiar dacă timpul suplimentar pentru controalele de securitate pot avea un efect negativ asupra serviciilor de cursă scurtă din moment ce alte modalități de transport nu sunt supuse unor controale similare.

Crearea Cerului Unic va conduce la un sistem mai eficient al managementului traficului aerian în Europa. Este de așteptat să conducă la efecte benefice asupra industriei prin reducerea întârzierilor și returnărilor, scăzând astfel costurile companiilor aeriene.

Sistemele de rezervare computerizată vor suferi o simplificare a reglementărilor, determinând astfel efecte pozitive la nivelul agenților de turism.

Permiterea cabotajului. Ca rezultat al introducerii celui de-al treilea pachet de măsuri în 1992 a fost permis cabotajul succesiv. Acest principiu dădea dreptul unei companii aeriene să efectueze zboruri între destinații aflate pe teritoriul altor state membre, ca o continuare a zborurilor efectuate dinspre sau înspre țara de origine (Lawton, 2002). Această inițiativă a fost continuată în 1997 când cabotajul deplin a fost instituit, permițându-i oricărei companii aeriene dintr-o țară comunitară să efectueze zboruri pe rutele Uniunii Europene fără restricții (Sull, 1999). Această măsură a contribuit clar la dezvoltarea concurenței, prin încurajarea eficienței companiilor aeriene și astfel prin oferirea unor servicii de o calitate superioară la prețuri reduse.

Alocarea sloturilor. Pentru a permite noilor transportatori aerieni să pătrundă pe piața liberalizată, în ciuda problemelor de congestie care afectau infrastructura, Cabinetul Uniunii Europene a adoptat Reglementarea 95/93 referitoare la Alocarea sloturilor în aeroporturile Uniunii Europene. Alocarea acestor sloturi de decolare și aterizare în aeroporturi avea în vedere următoarele reguli:

vechii transportatori nu vor pierde sloturile deja acordate;

50% din noile sloturi neutilizate trebuie păstrate pentru noii veniți pe piață.

Dreptul de obținere a sloturilor de aterizare pe aeroporturile internaționale a fost din acest moment un principiu în Uniunea Europeană.

A fost pusă în practică o abordare mai liberală referitoare la stabilirea tarifelor de transport, cu eliminarea restricțiilor asupra tarifelor scăzute. Aceste măsuri au determinat proliferarea transportatorilor low-cost, asigurând o competiție ridicată în industria transporturilor aeriene și zboruri mai ieftine pentru consumator.

Departamentul Britanic de Transport a afirmat că măsurile de liberalizare ale Uniunii Europene au promovat și determinat o creștere a concurenței și au deschis noi oportunități pentru companiile de transport europene. Apariția transportatorilor low-cost a propus alternative care au transformat cerul european; competiția prin preț este în creștere, la fel ca și competiția pe rutele internaționale (CAA1, 1995).

### **Problema ajutoarelor de stat în sectorul transportului aerian european**

Conceptul ajutorului de stat este mult mai larg decât sintagma „subvenție”, deoarece cuprinde:

- acordarea de împrumuturi ieftine;
- scutirea de la plata unor datorii;
- asistență financiară;
- garanții;
- sume de bani nerambursabile;
- achiziționarea unor acțiuni.

În general, la fel ca majoritatea subvențiilor, ajutoarele de stat distorsionează piața. Industria transporturilor aeriene este cel mai bun exemplu în această privință. Camera Internațională de Comerț afirmă „Asistența financiară oferită de către state liniilor aeriene, direct sau indirect, trebuie condamnată deoarece distruge piața și este în detrimentul liniilor aeriene și consumatorilor”<sup>2</sup>. În cazul transportului aerian, ajutorul de stat se acordă de cele mai multe ori în cazul percepției unui eșec pe piață.

Multe companii europene naționale primesc subvenții guvernamentale pentru efectuarea serviciilor în regiuni defavorizate din țara de origine, regiuni în care numărul pasagerilor este scăzut, dar guvernul este obligat să asigure legături de transport. De cele mai multe ori, transportatorii regionali ar putea să asigure aceste legături de transport, fără ajutor public.

În perioada 1991-1992, Comisia Europeană a făcut un raport-inventar al ajutoarelor de stat existente în sectorul transporturilor aeriene<sup>3</sup>. Raportul a dezvăluit faptul că mai multe linii aeriene beneficiau de intervenția statului, prin:

- ajutoare directe de operare;
- ajutoare pentru îmbunătățirea structurii financiare a companiei aeriene;
- drepturi exclusive de concesiune.

Acest lucru, precum și numeroasele plângeri ale guvernelor statelor membre și câtorva companii aeriene au determinat Comisia Europeană să înființeze în 1993 Comitetul Înțelepților pentru transportul aerian (“Comité des Sages”), cu scopul de:

<sup>1</sup> British Civil Aviation Authority

<sup>2</sup> „State Aid to Airlines”, Commission on Air Transport, 13 iunie 1995

<sup>3</sup> „Raportul Comisiei Europene înaintat Consiliului și Parlamentului European referitor la evaluarea schemelor de ajutorare în favoarea transportatorilor aeriени comunitari”, 19 martie 1992

a analiza situația aviației civile comunitare;

a face recomandări cu privire la viitoarele inițiative în acest domeniu.

În 1994, Comitetul Înțelepților a emis un raport în care preciza că accesul la finanțare trebuie să fie egal, indiferent de mărimea sau proprietatea companiei aeriene, și că statele nu trebuie să acorde tratament preferențial companiilor aeriene deținute în proprietate parțial sau în totalitate. Toate companiile aeriene domestice trebuie să beneficieze de același tratament.

Comitetul a conchis că cel mai sigur mod de a evita tratamentul preferențial acordat de state companiilor naționale este privatizarea companiilor naționale. Acest lucru va aduce beneficii și va permite companiilor aeriene să concureze cu succes pe piața globală. S-a precizat că multe companii naționale nu pot concura pe o piață corectă și deschisă competiției, fără ajutoarele primite de la stat. În situația unei privatizări imediate și necondiționate, o mare parte din aceste companii sunt supuse riscului de faliment (Hanlon, 1996).

Astfel, datorită unor rațiuni politice, s-a mers pe principiul „încă o dată – ultima dată”<sup>1</sup>. Comitetul a fost de acord ca pe o perioadă scurtă de tranziție, statele să pună companiile aeriene pe baze concurențiale de piață, prin competitivitate și proprietate privată (Hanlon 1996 p.21).

În condiții clar stabilite, Comisia Europeană alocă ajutoare pentru dezvoltarea unor noi rute regionale. Aceste rute regionale sunt exploatate cu succes de noii apăruiți pe piață, transportatorii low-cost.

Pe de altă parte, ajutoarele acordate direct de organisme regionale din interiorul unei țări membre nu sunt compatibile cu principiile de bună funcționare a pieței interne și trebuie restituite. A fost cazul ajutoarelor acordate de către Regiunea Waloniei.

## Concluzii

Prin dereglementarea și liberalizarea pieței transporturilor aeriene, Comisia Europeană a urmărit continuu dezvoltarea competiției în acest sector și beneficiile determinate de aceasta.

Prin adoptarea celor 3 pachete de măsuri de liberalizare, autoritățile europene au luat o decizie majoră cu privire la viitorul transportului aerian, garantând competiția deplină între transportatorii aerieni.

Comisia dorește să stabilească o concurență crescută care va determina dezvoltarea companiilor low-cost în Uniunea Europeană, în concordanță cu regulile concurenței, în avantajul consumatorilor. Companiile low-cost răspund așteptărilor consumatorilor și respectă regulile competiției corecte pentru toate companiile aeriene. Acest lucru determină o dezvoltare regională puternică.

---

<sup>1</sup> Principiu susținut de guvernele liberale, în principal cele ale Marii Britanii și Olandei



**Bibliografie**

- Button, K., și Swann D., "European Community Airlines", 1989
- Button, K., "Airline Deregulation", David Fulton Publishers, 1991
- Doganis, R., „Flying Off Course”, 3rd Edition, Routledge, London, 2002
- Hanlon, P., "Global Airlines: Competition in a Transnational Industry", Oxford, Butterworth-Heinemann Ltd, 1996
- Ivy, R., "Planning strategies in Europe's single air market: A case study of Austrian Airlines". *European Planning Studies* 5(1): 95–107, 1997
- Kassim, H., "Air Transport Champions: Still Carrying the Flag" J. Hayward Edition, 1995
- Lawton C., Thomas, „Cleared for take-off: Structure and Strategy in the Low-Fare Airline Business", Ashgate Publishin Ltd., 2002
- O.E.C.D., „Deregulation and Airline Competition". OECD, 1988
- Raguraman, K., „Airlines as instruments for nation building and national identity: case study of Malaysia and Singapore", *Journal of Transport Geography*, Vol. 5, Issue 4, December 1997
- Sampson, A., "Empire of the Sky (the Politics, Contests and Cartels of World Airlines), London, Hodder and Stoughton, 1984
- Sochor, E., "The Politics of International Aviation", University of Iowa Press, 1991
- Sull, D., "EasyJet's \$500 million gamble", *European Management Journal*, Vol. 17, Issue 1, Feb. 1999
- Dugonjic, V., Himanen, V., Nijkamp, P. și Padjen, J., "Transport in a Unified Europe: Policies and Challenges", Elsevier, 1993