

**The Analysis
on Antitrust Cases
in Air Transport
Industry**

航空运输业

反垄断典型案例解析

中国民用航空局政策法规司
航空安全技术中心

编著



中国民航出版社

航空运输业反垄断典型案例解析

中国民用航空局政策法规司 编著
航空安全技术中心

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

航空运输业反垄断典型案例解析/中国民用航空局政策法规司,
航空安全技术中心编著. —北京: 中国民航出版社, 2008. 8
ISBN 978-7-80110-858-6

I. 航…

II. ①中… ②航…

III. 航空运输 - 反托拉斯法 - 案例 - 分析 - 世界

IV. D912.290.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 101113 号

责任编辑: 王迎霞

航空运输业反垄断典型案例解析

中国民用航空局政策法规司

编著

航空安全技术中心

出版 中国民航出版社

社址 北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)

排版 中国民航出版社照排室

印刷 长城印刷有限公司

发行 中国民航出版社 (010) 64297307、64290477

开本 787×960 1/16

印张 19

字数 306 千字

版本 2008 年 8 月第 1 版 2008 年 8 月第 1 次印刷

书号 ISBN 978-7-80110-858-6

定价 49.00 元

(如有印装错误, 本社负责调换)

前 言

航空运输业作为国民经济的基础性行业，资金、技术密集，同时具有周期性强、规模经济明显、安全问题社会关注度高等特点。在其发展进程中，航空运输业的监管经历了从严格管制到放松管制的过程。上世纪 70 年代开始，以美国《1978 年航空运输业放松管制法》为代表的放松管制政策逐渐波及全球航空运输市场。市场机制的引入，一方面带来了票价的降低、消费者选择的增多，促进了行业的快速发展，一方面也带来了航空公司竞争加剧，企业破产、成立、合并愈演愈烈。特别是随着经济的全球化，航空运输市场的竞争也进一步延伸至全球市场。反垄断与维护公平竞争，是发挥市场机制作用的切实保证。因此，美、欧等航空运输大国在推进航空运输市场化的同时，也将航空运输业纳入了反垄断的管辖范围。

几十年来，我国航空运输业取得了长足的发展，市场化改革不断深化。在我国《反垄断法》已经颁布并将实施的背景下，我国的航空运输业在进一步引入市场机制的同时，应着力加强反垄断监管，维护公平竞争。他山之石，可以攻玉。鉴于美国、欧共体在航空运输业反垄断问题上积累了丰富的经验，我们组织编著了此书，为我国航空运输业的反垄断立法、执法提供参考和借鉴。

本书选取欧美航空运输业的反垄断典型案例，运用实证分析的方法，从实践的角度分析航空运输业的反垄断立法和执法情况。在体例上，主要按照垄断行为的类型，即垄断协议、滥用市场支配地位、企业合并和集中，分章进行研究。鉴于航空联盟是一种特殊的垄断协议形式，同时可能造成集体滥用市场支配地位，本书单列一章。此外，政府部门在使用公共资源对某些企业或某些经济行为进行支持时，也有可能破坏公平的竞争环境，进而对整体经济造成损害，这种政府补贴行为也有必要单列一章进行论述。本书对于选

取的每个案例，从案情简介、争议焦点、裁决、案例评析等四方面进行剖析，以个案研究的方法，透视欧美反垄断立法和执法经验。

在本书写作过程中，庄文武、颜明池、任超英同志对本书的写作大纲、体例安排以及最终书稿进行了详细审阅，并提出了许多宝贵的意见。本书各章的撰稿人分工如下：

解兴权：第一章

卢 敏：第二章、第四章（部分）、第五章

李 琦：第三章第一节、第三节

张宝佳：第三章第二节、第四节

赵劲松：第四章（部分）

陈 卫：第六章

期望本书能为我国航空运输业的反垄断研究和立法、执法实践起到抛砖引玉的作用。本书不足之处，敬请指正。

中国民用航空局政策法规司
航空安全技术中心
2008 年 5 月

目 录

第一章 反垄断法概述	1
第二章 垄断协议	14
第一节 固定价格的协议	16
美国司法部诉英航、大韩航、澳航、日航案	17
第二节 划分市场的协议	22
北欧航空公司诉欧盟委员会案	23
第三节 协同行为	48
美国司法部诉航空公司票价发布公司(ATP)、阿拉斯加航空公司、 美利坚航空公司等航空公司案	49
第三章 滥用市场支配地位	60
第一节 掠夺性定价	63
美国司法部诉美国 AMR 公司、美利坚航空公司、 美鹰航空公司案	63
第二节 拒绝交易	69
美国阿拉斯加航空公司、西北航空公司等诉美国联合航空公司、 美利坚航空公司拒绝合理使用 CRS 案	69
第三节 价格歧视	81
AFS 公司诉巴黎机场当局歧视性收费案	81
第四节 不当回扣	93
英国航空公司利用奖励佣金机制限制竞争案	94

第四章 企业合并和集中	109
美国联合航空公司和美利坚航空公司合并案	112
法国航空公司和荷兰航空公司合并案	123
西北航空公司和大陆航空公司合并案	138
波音麦道合并案	151
第五章 航空联盟中的反垄断	166
LH/SAS、BA/AA、飞翼、星空、天合等航空联盟反垄断豁免案	167
第六章 政府补贴	186
瓦隆地区和布鲁塞尔南沙勒罗瓦机场为瑞安航空公司 在沙勒罗瓦组建基地提供有利条件案	187
法国提议实施政府补贴计划援助法国航空公司案	197
附 录	199
一、美国反托拉斯法摘选	199
谢尔曼法	199
克莱顿法	200
二、欧共体竞争法摘选	216
欧共体条约第 81、82、85、86、87 条	216
关于执行欧共体条约第 81 条和 82 条竞争规则的 第 1/2003 号条例	219
关于企业集中控制的理事会第 139/2004 号条例	250
三、中国竞争法摘选	283
中华人民共和国反垄断法	283
中华人民共和国反不正当竞争法	293

第一章 反垄断法概述

一、反垄断法与市场竞争

面对激烈的市场竞争,经营者为了使自己能够在市场中生存、发展,就会利用各种手段来参与市场竞争。竞争机制对经济发展的作用具有双重性。一方面,市场竞争给经营者以压力和动力,促进生产水平的提高和社会经济的发展;另一方面,经营者的不当垄断、限制竞争和不正当竞争不仅损害其竞争对手和消费者的正当利益,而且会导致整个市场秩序的紊乱,妨害经济发展和技术进步。因此,世界各国都十分重视以法律的形式,借助国家强制力来规范、引导竞争机制来发挥其积极作用。

从广义上讲,反垄断法属于竞争法的范畴。竞争法是调整市场竞争关系的法律制度,除了反垄断法,它的另一分支是反不正当竞争法。反垄断法和反不正当竞争法的共同目的在于维护正常的市场竞争秩序,但这两大法律体系也存在差异。反垄断法所反对的垄断并不是指那种没有竞争的市场状态,而是滥用这种状态的排斥竞争的行为,以及虽没有这种状态但谋求此类状态的行为(如卡特尔协议)等反竞争行为或者垄断行为。反垄断法的中心内容就是维护市场竞争的自由,消除限制或者排除市场竞争的行为。而反不正当竞争法是以维护市场的公平竞争和维护商业伦理为目的,保护受不正当竞争行为损害的经营者的利益。反不正当竞争法的宗旨在于反对那些通过不道德的、违背诚实信用和公平竞争的手段,如假冒注册商标、擅自使用知名商品特有的名称、包装、虚假广告、侵犯商业秘密、商业贿赂、不正当有奖销售、商业诋毁,进行过度竞争或加剧恶性竞争的不公平交易行为。简言之,反垄断法的直接目的在于维护自由的市场竞争结构,而反不正当竞争法的目的在于维护市场竞争的商业伦理,维持公平的市场竞争,不正当竞争行为侵害的往往是特定的受害人的利益,更主要的是一种侵权行为,因而在大多数

国家反不正当竞争法属于私法的范畴。

反垄断法在当今有着“经济宪法”的地位，受到包括发达国家、越来越多的发展中国家以及国际组织的普遍关注和重视。首先，竞争自由是市场机制得以正常运行的基本保障，而反垄断法的基本任务是维护自由的市场竞争秩序，从而保障市场机制的正常运转，这与市场经济的目标相吻合。反垄断法因而也是市场经济的基本法。其次，在严格管制的市场上，竞争难免不充分，而在自由竞争的市场上，排斥、限制竞争的垄断行为时有发生。此时市场机制无法自动达到资源配置的最优状况，出现所谓的“市场失灵”，导致生产或消费的无效率。在这种情况下，反垄断法充当的是补救市场失灵，对市场进行适度干预的角色，是政府维护市场竞争正常进行的基本法律。

二、反垄断法的立法体例

反垄断法的立法体例，是从反垄断法与反不正当竞争法的相互关系的角度来看的，即反垄断法与反不正当竞争法是合在一起立法，还是分别立法。^①从各国（地区）反垄断立法情况来看，反垄断法的立法体例主要分为三种：

一是分别立法，即将反不正当竞争法与反垄断法分别立法。采用此种立法体例的国家主要有德国、日本、韩国等多数以制定法为法律渊源的国家。如德国在制定1909年《反不正当竞争法》的同时，另行制定1957年《反对限制竞争法》；日本的1934年《不正当竞争防止法》颁布后，另行制定了1947年《关于禁止私人垄断和确保公正交易的法律》。

二是合并立法，即将反不正当竞争法与反垄断两部法律规范所调整的行为合在一起，制定一部竞争法。采用此种立法体例的主要有加拿大、前南斯拉夫、我国台湾地区等。如加拿大《竞争法》、前南斯拉夫《防止不正当竞争和限制协议法》、台湾《公平交易法》。

三是松散型立法。主要代表为美国、英国等国家。这种立法介于合并立法与分别立法之间，它本身就表现为一系列分立的单项法律法规，但彼此之间又有着必然的联系，形成一个由诸多反垄断法律、法规组成的系统。如美国反垄断法体系除核心法律《谢尔曼法》、《克莱顿法》、《联邦贸易委员会

① 孔祥俊：《反垄断法原理》[M]，北京：中国法制出版社，2001，29。

法》和《罗宾逊—帕特曼法》之外，还有《韦布—波默林法》、《合并准则》、《国际反托拉斯指南》以及大量的司法判例等。

三、反垄断法的基本内容

反垄断法的基本内容主要由三个方面构成，这些内容经常被说成反垄断法的三根支柱或者三块基石：

一是禁止限制竞争的协议、决议或者协同行为。有时统称为卡特尔，或者以限制性协议指代此类内容。所谓卡特尔是企业之间为了控制其产品的生产、销售和价格而在特定的行业 and 商品中取得垄断的一种协议，有价格协议、划分市场协议、联合抵制协议等。就卡特尔而言，订立卡特尔，控制企业之间产品的生产、销售和价格，目的在于限制竞争、取消竞争，因此明显地具有反竞争的效果，它们通常都是自身违法的。需要指出的是，企业间订立限制竞争的协议有时对经济是有好处的。例如，统一产品规格或者型号的协议，适用统一的生产、交货以及支付条件的协议，中小企业间的合作协议，以及统一出口价格的协议。这些限制竞争的协议有利于降低企业的生产成本，改善产品质量，提高企业的生产率，它们一般被视为合理的限制，可以获得反垄断法的豁免。

二是禁止滥用支配地位（独占地位）的行为。企业通过正当竞争或者依据法律规定等合法取得独占地位，是自由竞争的结果和在所难免的和合法的，法律一般不予干涉。但是如果具有独占地位的企业滥用其独占地位，实施限制竞争的行为，如排挤竞争对手、损害消费者权益，则为反垄断法所禁止。市场支配地位的认定一般会考虑企业在相关市场的市场份额，以及市场进入是否存在障碍。滥用市场支配地位的行为主要包括，掠夺性定价、拒绝交易或限制交易、搭售、歧视性价格和额外的回扣等。

三是控制集中或并购。“集中”（Concentration）主要是欧共体竞争法的用语，是指企业通过合并、收购或者联营等方式达到垄断市场的地位。控制集中的制度是反垄断法的重要内容，包括符合竞争法规定条件的具有限制竞争可能的集中的核准制度等。

四、反垄断执法体制

反垄断法的实体规则有赖于相应执法机关的实施。反垄断执法体制主要

涉及反垄断执法机关的设置、性质、地位和职责等。

（一）美国

美国反垄断执法体制实行的是双轨制，其实施主体主要包括司法部反托拉斯局和联邦贸易委员会。此外，州总检察长可执行州反托拉斯法（部分情况下执行联邦反托拉斯法）；个人也可提起禁止继续违法的民事诉讼，并要求三倍损失赔偿。在航空运输业，执行反垄断法的机构还涉及运输部。

1. 司法部反托拉斯局

1933年美国司法部成立反托拉斯局。美国司法部在机构设置和功能职责方面更接近我国的检察机关，司法部反托拉斯局实际上是一个起诉机关，没有裁判权，也就是说，反托拉斯局的执法权主要包括调查权和起诉权。该机构作为司法部的一个独立机构，其职责具体表现为执行《谢尔曼法》和《克莱顿法》，即根据《谢尔曼法》第1条、第2条和《克莱顿法》有关合并的规定向联邦法院提起民事诉讼或刑事诉讼，同时通过公布《合并指南》、《反托拉斯局执法国际合作指南》，减少提起诉讼的随意性。

反托拉斯局提起民事诉讼的请求一般包括禁止继续违法、要求分拆垄断企业、赔偿损失甚至请求三倍损害赔偿金等。刑事诉讼主要针对损害他人利益、公共利益或者国家利益达至严重后果，依法应当承担刑事责任（可能被判处单位罚金、个人罚金或监禁）的垄断行为。反托拉斯局一般根据有关企业、消费者的申诉启动调查程序，或自己主动发起调查。在刑事诉讼调查阶段，反托拉斯局享有搜查、扣押等权利，在民事诉讼的调查阶段，可以传唤当事人和获取文件，但不能进行搜查和扣押。另外，在民事诉讼程序中，有一个“同意判决”程序，即原告（通常是政府）与被告（企业）诉讼之前签订一个和解协议，被告同意终止所指控的违法行为。如这种协议被法院批准，法院就会发布一个“同意令”，中止审判，而被告将不会因违反反托拉斯法而被判处有期徒刑。

2. 联邦贸易委员会

联邦贸易委员会负责执行《谢尔曼法》、《克莱顿法》和《联邦贸易委员会法》，除管辖反托拉斯领域的行为之外，还包括执行制止和限制不正当竞争和欺骗性行为、对受害人进行救济等。联邦贸易委员会享有行政权、准立法权和准司法权，是高度独立的行政机构。其中，准司法权表现为委员会可对具体案件作出审理，并作出裁决；还可依法提起民事诉讼、请求法庭裁

定禁令救济、保护消费者权益、实施强制程序和进行民事处罚等，但不能提起刑事诉讼。如有案件指控到联邦贸易委员会，委员会审理并裁决后，被告不服可向委员会提起上诉。委员会与司法部反托拉斯局一样有“同意判决”的程序。委员会一旦作出同意令，向社会公布，满60天无异议，同意令就生效；如公众评论表明不适合，可能撤销或者修改。一般而言，同意令对被告的处罚较轻，但具有与委员会根据完整程序产生的命令一样的法律效力。

3. 运输部

根据1958年《联邦航空法》和1978年《航空业放松管制法》的有关规定，运输部主要从事航空运输领域反不正当竞争执法，并配合司法部反托拉斯局从事航空运输业的反托拉斯工作。根据《航空业放松管制法》第30条规定，运输部承担了航空运输企业的合并审查以及对航空运输企业有关商业行为授予反托拉斯法豁免的职能。1989年，航空运输企业的合并审查职能划归司法部反托拉斯局，运输部仅保留对航空公司某些特定商业行为给予反托拉斯法豁免的职能。比较典型的案例有1994年授予美国西北航空公司和荷兰航空公司联盟反托拉斯法豁免，2001年附条件授予美利坚航空公司和英国航空公司联盟反托拉斯法豁免。根据1958年《联邦航空法》第411条规定，运输部还承担维护航空运输市场竞争秩序、制止不正当竞争行为的职能。运输部可与司法部协调，确定航空运输市场的不正当竞争行为，也可独立执法，制止不正当竞争行为。

运输部对国际航空运输协会（IATA）每年召开的全球航空公司运价协调大会作出附条件的反托拉斯法豁免，其条件包括：运价协调大会必须遵守美国运输部制订的有关运输会议规则；只能针对定期航空运输讨论运价并达成协议；运价协调大会必须通知美国运输部；美国运输部可以派员参加大会；所有会议记录要提交美国运输部；所有协议在签署之前必须获得美国运输部的批准，在获批准之前不得执行等。这样，美国实际上已将国内反托拉斯法适用于国际航空运输。

运输部发布的规范性文件包括1998年4月6日颁布的《关于航空运输领域不公平竞争和独占行为的执法政策》等。该政策主要规范航空公司在枢纽机场滥用市场优势地位行为。这些航空公司在低成本航空公司计划进入其枢纽机场进行竞争时，通过大幅度降低票价、过量增加运力投放等手段，并利用其常旅客计划和高额代理费设置市场进入障碍，排挤竞争对手。

1984年《民用航空委员会落日法》，将民用航空委员会的反垄断的权利移交到了运输部。根据美国国会通过的《联邦航空法》第41712节“关于不公正及欺骗的惯例与竞争方法”的规定，授予了运输部长反垄断的行政权利。该条规定：“一般规定——运输部长在他认为符合公共利益的情况下，得自动的或根据任何承运人、外国航空承运人、出票代理人的申诉，调查并决定任何航空承运人、外国航空承运人、出票代理人是否在空运竞争中或空运业务的推销上，采用或曾经采用过不正当的或欺骗的做法或不正当的方法。部长通过并举行听证会后，如果发觉该航空承运人、外国航空承运人、出票代理人在竞争上确有不正当或欺骗的做法，或不正当的做法，应即命令该航空承运人、外国航空承运人、出票代理人停止并放弃这种竞争的做法或方法。”^①

（二）欧共体

与美国反托拉斯法的执法体制不同，欧共体的反垄断执法体制实行的是单轨制，主要是由欧盟委员会实施。它主要负有下列执法职责：（1）广泛的调查权；（2）作出终止违法行为的决定；（3）宣布采取临时措施的权力；（4）处罚的权力，可以对实施反竞争行为的人处以罚款，包括针对过去行为的处理和为防止未来损害而进行的处理；（5）向欧洲法院起诉成员国政府；（6）对于某些类型的反竞争行为给予“类型豁免”或者“个案豁免”。

欧盟委员会正是根据这些职权，对于发生在欧盟范围内的反竞争行为实施查处，以维护《欧共体条约》所规定的竞争规则的正确实施。欧盟委员会在企业有违反条约第81条（原第85条）和第82条（原第86条）行为时，^②依据第1/2003号条例实施的调查权包括三个方面：（1）对特定的经济部门进行的一般调查；（2）要求企业及企业协会提供所有必要的信息；（3）可会见任何同意进行口头审查的自然人或法人；（4）如果有违法的证据，可对企业或企业协会进行一切必要的检查，包括对企业经营场所进行必要的调查、核实；检查与其经营相关的账簿及其他记录；复制或摘录上述账

^① 丁春宇：《美国反托拉斯法对我国民航运输市场监管的启示》[J]，中国民用航空，2003，（8）。

^② 《欧洲共同体条约》经1999年《阿姆斯特丹条约》修改后，对之进行了重新排序。本文以修改后的条文本顺序为准。

簿或记录；根据需要查封经营场所、账簿或记录；询问企业或企业协会的代表或雇员。^①但欧盟委员会的这种调查权并不总是无限的，在 Hoechst AG 案（1987）中，当事人就对欧盟委员会调查的合法性、临时措施的合理性以及是否违宪或者违反人权等提出了质疑。^②法院最后驳回了 Hoechst 的申请。

此外，依《欧共体条约》第 230 条（原第 173 条）的规定，企业、个人、成员国若不服欧盟委员会对反竞争案件的处理决定，认为其缺乏管辖权、程序违法、违反条约或滥用权力的，可以针对该决定向欧共体法院（包括初审法院）起诉。依《共同体条约》第 234 条（原第 177 条）规定，国内法院在审理案件时，如果对共同体立法的有关问题的理解难以把握，则可就此问题请求欧共体法院作出先行裁决。欧共体法院仅就提出的问题作出解答，实体法部分则由成员国法院审理。

五、美国、欧共体的反垄断法律体系

（一）美国的反垄断法律体系

1. 基本框架

美国的反垄断法主要由《谢尔曼法》、《克莱顿法》和《联邦贸易委员会法》三部法律组成，其中《谢尔曼法》和《克莱顿法》是纯粹的反垄断法，《联邦贸易委员会法》涵盖前二者的内容，同时还包括消费者权益保护和禁止不正当竞争行为（或称不公平交易行为）的内容；美国司法部和联邦贸易委员会还制定了具有行政法规性质的《合并规则》与《国际反托拉斯指南》；另外，还包括大量的典型判例遵循。

——《谢尔曼法》。1890 年的《谢尔曼法》是美国反托拉斯法的基础，它有两个关键的条款：一是“任何契约、以托拉斯形式或其他形式的联合、

^① 欧共体理事会 2002 年 12 月 16 日颁布的《关于执行欧共体条约第 81 条和第 82 条竞争规则的第 1/2003 号条例》。

^② 案子的起因是欧盟委员会怀疑一家德国公司（Hoechst）与 PVC 和聚乙烯的生产商和供货商之间有限制性协议或协同行为，并依据第 17/62 号条例（注：欧共体理事会颁布的第一部关于执行欧共体条约第 81 条和第 82 条竞争规则的条例）委托其工作人员与德国联邦卡特尔局（德国反限制竞争法的主要执行机关）调查，Hoechst 拒绝服从这项调查和给予配合。委员会紧接着联合卡特尔局以及警察进入企业内部进行搜查，责令其服从调查并承担罚款。于是 Hoechst 起诉到欧洲法院，认为其违反了“法人的营业所不容侵犯”这一基本法原则（该原则是成员国宪法传统的组成部分，是共同体法所要保护的基本法，也是欧共体法院应当保证遵守的法律），要求法院撤销委员会的命令。

共谋，用来限制州际间或与外国之间的贸易或商业，是非法的”；二是“任何人垄断或企图垄断，或与他人联合、共谋垄断州际间或与外国间的商业和贸易，是严重犯罪”。虽然这两条规定的解释一直争论不休，此法仍是美国认定托拉斯行为的基本准则。

——《克莱顿法》。该法在《联邦贸易委员会法》被批准后不久出台，在美国反托拉斯法体系中处于十分重要的地位。《克莱顿法》指出了四种具有垄断嫌疑的商业做法：价格歧视、独家交易、合并和不同企业董事的交叉兼任。1980年的《反托拉斯诉讼程序改进法》对该法第7条进行了修改，将其适用范围从“公司”扩大到所有的“法人”。但该法的规定也很笼统。

——《联邦贸易委员会法》。1914年《联邦贸易委员会法》的通过建立了联邦贸易委员会，用来防止企业在商业活动中采用不正当的竞争方法。该法中最主要的第5条经修改后变为：“对于商业中各种不公平的竞争方法或欺骗性的行为或做法，均就此宣布为非法。”对美国的反不正当竞争、反托拉斯行为具有一定的指导意义。

此外，美国从1968年以来先后颁布的四部《合并准则》具有详细的、可操作性强的规定，是目前为止最具有指导性的。反托拉斯局的1968年《合并准则》于1982年和1984年经过了修订，1992年美国司法部和联邦贸易委员会又联合颁布了《1992年横向合并指南》，集中体现了美国的合并政策，强调了只有横向合并才是合并政策关心的核心，对非横向合并，也是以它的所产生的横向影响为处理依据。

2. 航空运输业

1938年，美国航空运输业还处在幼稚阶段，美国国会通过《民用航空法》，授权航空当局对航空运输市场进行严格的管制，防止和制止垄断行为和不合理的定价行为损害消费者利益。《民用航空法》主要从四个方面进行管制：一是严格限制新企业的进入，控制国内航空运输企业的数量；二是航空公司的飞机数量、飞机的座位数以及运营范围受到严格的管制，航线的进入或退出必须得到政府的批准；三是禁止航空企业的合并；四是由政府控制航空运价及收入。^① 1958年美国国会颁布了《联邦航空法》，将1938年

^① 中国民用航空总局政策法规司、中国民用航空总局航空安全技术中心：《航空运输市场之公平竞争与反垄断研究》[D]，2006，29。

《民用航空法》并入其中,其中包括第441节对航空运输业反垄断行为进行规制的授权条款。此阶段,虽然反托拉斯法适用于航空运输,但由于政府的直接干预,航空运输业基本不存在价格和运力上的自由竞争,从而排除了反托拉斯法的适用。

70年代,世界经济增速放缓,政府对经济的干预效果不大,经济学界开始批判凯恩斯主义,推崇有效的市场竞争理论。随着1969年宽体客机出现,航空公司运力显著增强,但世界范围的石油危机,导致燃油价格狂涨,使航空运输业陷入沉重的财政困难,公众和许多政界、经济学界、航空运输界人士指责政府对航空运输业管制过严过多,约束了航空运输的自由竞争。在全社会巨大压力下,美国总统卡特于1978年10月24日签署了《航空业放松管制法》,简化了航线的进入和退出手续,放开运价控制,将航空运输推向市场,在航空运输领域引入市场竞争机制;并修改了1958年《联邦航空法》,清楚地规定了对航空运输业的解除管制不包括对航空运输业中各种不公平的竞争方法或欺骗性的行为或做法的豁免。《航空业放松管制法》规定司法部反托拉斯局负责在航空运输市场执行反托拉斯法,维护市场的公平竞争秩序。

继1978年的《航空业放松管制法》引入反托拉斯法条款后,美国国会又先后通过了1979年《国际航空运输竞争法》、1997年《航空竞争促进法》、2001年《航空运输竞争恢复法》等相关的法律来规范航空公司的市场行为。1979年《国际航空运输竞争法》授权民航委员会针对“外国民航当局或航空承运人损害美国承运人的经营权利,或从事不公平、歧视性、限制性商业行为,显著影响美国承运人的竞争力”的行为采取措施,暂停该国航空承运人的经营许可,以及限制任何第三国航空承运人在上述两国间的航空运输。1997年《航空竞争促进法》针对美国国内繁忙机场制订了机场起降时刻的分配、拍卖等规则,促进美国国内航空运输企业的竞争。

此外,美国国会还在讨论一些提案,如针对控制航空运输企业滥用市场优势地位、促进航空运输企业竞争、保护航空运输消费者权益的《航空公司旅客权利法》,针对大型航空运输企业合并、促进航空运输企业竞争、保护航空旅客权益的《2001年航空公司竞争和旅客权利法》,针对保护航空旅客权益的《2001年航空公司旅客公平待遇法》,针对消费者获取航空运输业信息、促进航空业竞争、保护航空旅客权益的《航空消费者知情权法》等,

并通过运输部发布类似于1998年4月6日《关于航空运输领域不公平竞争和独占行为的执法政策》这样的规范航空运输市场不正当竞争行为的政策,不断完善有关规范航空运输市场竞争的法律体系。^①

(二) 欧共体的竞争法律体系

欧共体竞争法来源于美国反垄断法思想,其法律渊源主要包括三个层次:一是《欧共体条约》,二是理事会和欧盟委员会制定的条例、指令、决定、通告等,三是欧共体法院的判决和先行裁决。

1. 在欧共体竞争法的体系中,《欧共体条约》有关竞争的规则,属于一级立法。该条约的248个条文中,直接涉及竞争法规范的有17个条款,有实体法规范,也有程序法规范。

(1) 条约第81条第2条,这是欧共体竞争法的基本法律依据,主要涉及禁止垄断协议和禁止企业滥用市场支配地位。

(2) 条约第86条(原第90条)至89条(原第94条),是有关国家援助、商业性国家垄断组织和公用企业行为的规定,主要是针对成员国国家适用的一些规则和竞争法的程序规则。

(3) 条约第30条(原第36条)又特别规定了货物自由流通原则不得排除对工业产权和商业产权的保护。

2. 有关机构制定的条例、指令、决定、通告等。

欧共体部长理事会是欧共体的主要立法机构,通过一致同意或者有效多数表决制(Qualified Majority Voting)的决策方式,对欧盟委员会提交的立法建议征询欧洲议会的意见,可以制定竞争条例或者指令。这一层次的法律体系主要是执行《欧共体条约》相关条款的理事会条例和指南。

(1) 理事会制定的第17号条例是实施条约第81和82条的第一个二级立法文件,于1962年5月13日生效。2002年12月16日,理事会颁布了《关于执行条约第81条和82条竞争规则的第1/2003号条例》,取代了已生效40余年的第17号条例。该条例已于2004年5月1日生效。

(2) 理事会第4064/89号条例及其修正案,是为弥补条约第81和第82条的缺漏而制定,专门处理合并中可能存在的反竞争行为的规范,于1990

^① 丁春宇. 美国反托拉斯法对我国民航运输市场监管的启示[J]. 中国民用航空, 2003, (8).