

الضوابط القانونية لمنع الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات
الطيران الدولية
دراسة تحليلية مقارنة

دكتور

محمد مرسى عبده

أستاذ القانون التجاري والبحري المساعد

كلية القانون . جامعة الشارقة

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

مُقَدِّمَةٌ

يمر النقل الجوي الدولي في الآونة الأخيرة بتغيرات حيوية لا تهدأ تطوراتها؛ نتيجة لتحول الاقتصاد نحو التحرر والعالمية، وظهور التجمعات الاقتصادية الإقليمية، والاتجاه نحو التخصص، مع استحداث ترتيبات تجارية عالمية جديدة على قطاع الخدمات، بما فيه خدمات النقل الجوي، الأمر الذي أشعل سوق المنافسة بين شركات الطيران الدولية.

ويُعد الاقتصاد الحر من أهم المحاور التي تقوم عليها تجارة الخدمات الجوية منذ فترة ليست بالقصيرة؛ وذلك لكونه يشجع على المنافسة بين شركات الطيران من جهة، ويعزز فرص المستهلكين في الحصول على أفضل الخدمات الجوية بأقل الأسعار من جهة أخرى، وهذا التحرر الاقتصادي في مجال التجارة الجوية ظهر جلياً في تركيز الكيانات الاقتصادية التي تبحث عن وضع تنافسي مميز في سوق الناقلين الجويين؛ حيث إن شركات الطيران تتحالف فيما بينها بما يضمن لشركات الطيران الكبرى التواجد في أسواق مختلفة من خلال تقديم خطوط طيران أكثر بأسعار أقل، ويجعل شركات الطيران الصغرى تتمتع بالإمكانيات التي توفرها شركات الطيران الكبرى، وعلى رأسها رفع كفاءة

الخدمات التي تقدمها خطوطها الجوية، وخفض التكاليف، فضلاً عن الاستفادة من سمعة الشريك المتحالف.

وعلى الرغم من أهمية هذه التحالفات بين شركات الطيران ودورها الإيجابي في تنمية وتطوير النقل الجوي الدولي تظل مسألة تنظيم المنافسة بين التحالفات التي تتم بين شركات النقل الجوي من أهم المسائل المطروحة على طاولة النقاش؛ وذلك لحماية المنافسة العادلة، ومنع هذه التحالفات من ارتكاب أية ممارسات احتكارية تضر بأي طرف من أطراف النقل الجوي الدولي، ولاشك أن التركيز الاقتصادي لشركات النقل الجوي، وإطلاق المنافسة بين تحالفات شركات الطيران تحتاج لوجود ضوابط قانونية تحُول دون دخول هذه التحالفات إلى المنافسة غير المنصفة من أجل الهيمنة على سوق الخدمات الجوية.

والحقيقة التي لا يمكن إنكارها أن النظم القانونية على اختلافها قد اتفقت على ضرورة وضع القوانين التي تحمي المنافسة وتمنع الممارسات الاحتكارية الضارة بالمنافسة العادلة؛ ففي النظام الأنجلوأمريكي نجد في الولايات المتحدة قانون مكافحة الاحتكار عام ١٨٩٠م، هو أول محاولة قانونية للحكومة الأمريكية للحد من السلوك التنافسي غير المشروع بين الشركات، وهو

ما يعرف بقانون شيرمان Sherman Antitrust Act^(١)، ثم تلاه قانون آخر عام ١٩١٤م عرف بقانون كلايتون Clayton Antitrust Act^(٢)، وفي إنجلترا صدر العديد من القوانين التي تنظم المنافسة، وكانت البداية مع قانون التجارة العادلة عام ١٩٧٣م The Fair Trading Act، الذي ألغي وحل محله قانونان ينظمان المنافسة، هما: قانون المنافسة عام ١٩٩٨م The Competition Act^(٣)، وقانون المشروع عام ٢٠٠٢م The Enterprise Act^(٤).

أما في النظام اللاتيني فقد نظم المشرع المصري المنافسة في قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥^(٥)، وتضمنت أحكامه نصوصاً تدخل في صلب تنظيم المنافسة العادلة ومنع الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات الطيران، وفي فرنسا حظر المشرع في

(١) The Sherman Anti-Trust Act of 1890 (15 U.S.C.A. §§ 1 et seq.), the first and most significant of the U.S. antitrust laws, was signed into law by President Benjamin Harrison and is named after its primary supporter, Ohio Senator John Sherman.

(٢) The Clayton Antitrust Act of 1914, codified at 15 U.S.C. § 12-27.

(٣) The Competition Act, Chapter 41, United Kingdom, First Published 1998.

(٤) Enterprise Act, Chapter 40, United Kingdom, First Published 2002.

(٥) قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥م، الجريدة

الرسمية، العدد ٦ مكرر، ١٠ فبراير سنة ٢٠٠٥م.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

حكم المادة (1-420L) من قانون التجارة الفرنسي قيام تحالفات أو اتفاقات خارج فرنسا، سواء كانت صريحة أو ضمنية، طالما كان الهدف منها أو كان لوجودها تأثير مباشر أو غير مباشر على منع أو تقييد أو تشويه المنافسة في السوق الفرنسية، وهو ما يساير النهج الأوروبي، حيث تكفلت المواد (من 81 إلى 89) من معاهدة روما⁽¹⁾، واللائحة الأوروبية رقم 139/2004م المتعلقة برقابة التركيزات بين المشروعات⁽²⁾، وأيضاً معاهدة عمل الاتحاد الأوروبي عام 2012م *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne*⁽³⁾، بتجسيد السياسة الأوروبية تجاه تنظيم المنافسة داخل دول

(1) Article 81 et Article 82 du Traité de Rome Instituant la Communauté européenne, signé à Rome en 1957. Disponible sur :<http://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/IMG/pdf/tce.pdf>

(2) Règlement (CE) No 139/2004 du conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises, Journal officiel de l'Union européenne, L 24/1, 29.1.2004. Disponible sur :
<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:024:0001:0022:FR:PDF>

(3) Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, Journal FR officiel de l'Union européenne, C 326/47, 26.10.2012. Disponible sur :
<http://eurlex.europa.eu/legalcontent/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=FR>

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

الاتحاد الأوروبي، والتي تركز لقمع كل الممارسات المنافسة للمنافسة العادلة، ومنع استغلال المركز المسيطر في السوق الأوروبية.

أما على مستوى النقل الجوي الدولي، فنجد أن حماية المنافسة بين شركات الطيران، وتجنب الممارسات الاحتكارية التعسفية في هذا السوق الحيوي يعد أمراً محل اهتمام كبير، لاسيما أن اتفاقية شيكاغو بشأن الطيران المدني - والتي تعد بمثابة الدستور الحاكم لعمليات النقل الجوي الدولي - قد أكدت على هذا المعنى؛ فقد نصت الفقرة الثالثة من ديباجة الاتفاقية على أنه: "لذلك فإن الحكومات الموقعة أدناه قد اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم، وتحقيق إنشاء خصوصية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة".

كما أن الهدف من وراء إنشاء منظمة الطيران المدني الدولي أو الإيكاو وفقاً للمادة (٤٤) من اتفاقية شيكاغو، العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية، وتعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تحقيق العديد من الغايات، أهمها: منع الهدر الاقتصادي الناتج عن المنافسة غير المعقولة، ودعم المبادئ والترتيبات الرامية إلى إنشاء خدمات

للنقل الجوي الدولي على أساس تكافؤ الفرص، وتشغيلها على أساس سليم واقتصادي، مع الاحترام المتبادل لحقوق الدول ومراعاة الصالح العام^(١). وعلى الرغم من ذلك يشير الواقع العملي في مجال النقل الجوي أن هناك بالفعل ثمة غموض يكتنف حماية المنافسة العادلة في هذا السوق الحيوي، وقد رأينا حجم التصريحات المتبادلة في هذا الخصوص عام ٢٠١٥م، بين الولايات المتحدة الأمريكية ودولة الإمارات العربية المتحدة؛ حيث إن الولايات المتحدة الأمريكية ادعت أن شركات الطيران الوطنية الإماراتية تقوم بأفعال في مجال النقل الجوي تمثل انتهاكات لمبادئ المنافسة العادلة، كونها تقوم بتسيير رحلات مباشرة بين دولتين أجنبيتين من دون البدء أو الانتهاء من دولة الإمارات، بما يشكل مخالفة لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ م، واستندت في ذلك إلى قيام الطائرات الإماراتية بنقل ركاب من مدينة ميلانو الإيطالية إلى مدينة نيويورك الأمريكية والعكس.

(١) International Civil Aviation Organization , Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, Doc 9587, Third Edition 2008, P.28. Available at:

http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209587_e_n.pdf

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

وردت دولة الإمارات على المزاعم الأمريكية بأنها لم تنتهك اتفاقية شيكاغو، أو أن طيرانها الوطني ارتكب أفعالاً تعد من قبيل المنافسة غير العادلة في سوق النقل الجوي الدولي؛ حيث إن ما تقوم به شركات الطيران الوطنية لديها قائم على اتفاقية الأجواء المفتوحة الموقعة بين دولة الإمارات العربية المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية، كما أنها تستند إلى حقوق الطيران التي نصت عليها اتفاقية شيكاغو، بالإضافة إلى أن الشركات الوطنية الإماراتية ليس لديها رحلات بين دولتين أجنبيتين، وأن رحلة ميلانو نيويورك التي تستند إليها الولايات المتحدة الأمريكية تبدأ أو تنتهي بدبي في الإمارات، أي: أن الرحلة تبدأ من دبي إلى نيويورك مروراً بميلانو، أو تقلع من نيويورك إلى دبي مروراً بميلانو.

وإذا كان سوق النقل الجوي عاملاً رئيساً في تشجيع وتعزيز التنمية الاقتصادية المستمرة على المستوى الوطني بالإضافة إلى المستويات الدولية، ولما كانت مبادئ حرية التجارة والصناعة والمساواة بمثابة المحرك الرئيس لقوانين المنافسة لهذا السوق، بيد أن دورها يجب أن يتوقف عند الحد الذي لا

يمس الصالح العام؛ بما يكفل حماية السوق والمستهلكين^(١)؛ إذ إن استعمال الحق في المنافسة في تجارة الخدمات الجوية يظل دائماً مشروطاً بأن يكون على النحو الذي لا يؤدي إلى منع المنافسة أو تقييدها أو الإضرار بها في السوق المعنية، وهذا ما أكد عليه قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥م؛ حيث تنص مادته الأولى على أنه: "تكون ممارسة النشاط الاقتصادي على النحو الذي لا يؤدي إلى منع حرية المنافسة أو تقييدها أو الإضرار بها، وذلك كله وفق أحكام القانون".

فإذا كان سوق النقل الجوي الدولي يمر بفترة من التغيير الجوهري؛ نتيجة تزايد المنافسة والتحول نحو تعدد الجنسيات في قطاع الأعمال، وظهور التجمعات الاقتصادية الإقليمية، وتحرير صناعات الخدمات، واستحداث ترتيبات تجارية عالمية جديدة لقطاعات الخدمات الجوية؛ بيد أنه يظل دائماً في حاجة إلى تكافؤ الفرص؛ حيث إن توفير الفرص المنصفة والمتكافئة في هذا السوق المحرر يمثل ضماناً حقيقية لنجاح شركات الطيران، وحصول

(١) د. حسين الماحي، حماية المنافسة. دراسة مقارنة في ضوء أحكام القانون المصري رقم ٣ لسنة ٢٠٠٥م ولأئحته التنفيذية، المكتبة العصرية، الطبعة الأولى ٢٠٠٧م، ص ٥ وما بعدها.

المستهلك الجوي على أفضل الخدمات الجوية الممكنة، مع استمرار هذا السوق الحيوي لكل دول العالم في النمو.

إشكالية البحث:

على الرغم من إجماع النظم القانونية المختلفة على ضرورة وجود قوانين وطنية تنظم المنافسة وتحميها، إلا أن هذا الإجماع سيتشتت وسيذهب هباءً عندما يتعلق الأمر بتنظيم المنافسة في سوق النقل الجوي الدولي^(١)، حيث تتعدد المواقف الوطنية تجاه هذا السوق، وستنشأ الخلافات بين الدول عند التطبيق الفعلي لقانون المنافسة في دولة على شركات طيران تابعة لدول أخرى، باعتبار أن النقل الجوي الدولي من الأنشطة التجارية التي يوجد فيها

(١) تقتصر الدراسة على النقل الجوي الدولي دون النقل الجوي الداخلي؛ حيث إن الأخير يتم تنفيذه بأسره داخل الحدود الإقليمية للدولة، أو كما تقضى المادة (٣/٢٨٥) من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م بأن النقل يكون داخلياً إذا كانت النقطتان المعنيتان باتفاق المتعاقدين للقيام والوصول وأقمتين في مصر، ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الإقليمية المصرية، وهذا النوع من النقل لا يثير في الغالب أي مشاكل عملية تتعلق بالممارسات الاحتكارية لتحالفات شركات الطيران الدولية في سوق النقل الجوي؛ فأغلب التشريعات جعلته وفقاً على الشركات الوطنية دون سواها، كما أنه لا يثير أي صعوبات من حيث تحديد القانون الواجب التطبيق عليه، فهو يخضع لأحكام القانون الوطني؛ نظراً لتنفيذه برمته داخل إقليم الدولة.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

تعارض شديد في آراء الدول حول مستويات حماية المنافسة، وأن كل دولة حسب وضعها الاقتصادي تحتفظ بأيدولوجيا معينة نحو هذا السوق؛ لذا فإن اتخاذ إجراءات فردية بشأن المنافسة في هذا المجال، وفرض أحكام تنظيمية على الخطوط الجوية التابعة لدول أخرى، سيزيد من احتمال نشوء خلافات بين الدول، بما يعود بآثار سلبية على النقل الجوي الدولي.

حيث يتنافس الناقلون الجويون اليوم في سوقٍ عالميٍّ يزداد انفتاحاً يوماً بعد يوم من جهة، وتحاول أن تسيطر عليه تحالفات شركات الطيران من جهة أخرى؛ الأمر الذي يقتضي عند البحث في إشكالية المنافسة بين الناقلين الجريين في سوق الخدمات الجوية مراعاة عنصرين جوهريين: الأول: طبيعة السوق المتحررة، الثاني: الحفاظ على المنافسة العادلة، ولا شك في أن إحداث التوازن بين هذين العنصرين سيصب في مصلحة المستهلك الذي سيتمكن من الحصول على أفضل الخدمات الجوية بأرخص الأسعار، بالإضافة إلى زيادة كفاءة وجودة قطاع النقل الجوي.

لذا سنحاول في هذه الدراسة الربط بين موضوع التنظيم القانوني للتحالفات التي تتم بين شركات النقل الجوي في الوقت الحالي، وموضوع منع الممارسات الاحتكارية التعسفية في سوق النقل الجوي؛ فإذا كانت شركات الطيران تتحالف مع بعضها كأثر لتحرر تجارة الخدمات الجوية، ويهدف

الاندماج في الأسواق العالمية، إلا أن ذلك يجب أن يتم في ظل مجموعة من القواعد تحمي حرية المنافسة بين التحالفات المختلفة لشركات الطيران التي تتزاحم فيما بينها للسيطرة على أسواق النقل الجوي، وبالشكل الذي يضمن وجود منافسة عادلة ومنصفة بين هذه التحالفات، وبعيداً عن تشويه المنافسة بالممارسات الاحتكارية التعسفية.

فالهدف الرئيس من وراء هذه الدراسة هو رسم حدود العلاقة بين الاتفاقات المختلفة التي تتم بين شركات الطيران، والتي تهدف للسيطرة على الأسواق كأبرز مظاهر النشاط الاحتكاري من ناحية، وسياسة تعزيز حرية المنافسة في سوق النقل الجوي القائمة على تنظيم ظاهرة تحالف شركات الطيران الدولية؛ وذلك للحيلولة دون وقوع ممارسات احتكارية تعسفية في هذا السوق الحيوي من ناحية أخرى.

منهج البحث:

قد يستشعر البعض أن موضوع التحالفات بين الشركات والاتفاقات التي تتم للسيطرة على الأسواق وكذلك الممارسات الاحتكارية، تقترب في مضمونها من العلوم الاقتصادية، وهذه حقيقة لا يمكننا إغفالها، بل إن معالجة بعض الجوانب الاقتصادية لهذا الموضوع . على استحياء . قد يفرضه تكامل منهج البحث العلمي.

إلا أن الباحث عكف في هذه الدراسة على إبراز الجوانب القانونية لموضوع البحث من خلال اتباع المنهج التحليلي المقارن، وتظهر المقارنة من خلال مقارنة القوانين المصرية التي نظمت موضوع المنافسة بغيرها من القوانين؛ كالقانون الأمريكي والأوروبي، وكذلك الوثائق الدولية المرتبطة بتنظيم المنافسة في قطاع النقل الجوي الدولي، ومن أهمها اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي، واتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية، واتفاق النقل الجوي الدولي، والإعلانات والتوصيات التي اعتمدها خمس مؤتمرات عالمية للنقل الجوي الدولي، فضلاً عن قرارات الجمعية العمومية للمنظمة الطيران المدني الدولي ذات الصلة بالموضوع.

كما يظهر المنهج التحليلي من خلال التعرض بالشرح والتحليل للمظهر القانوني للاتفاقات التي تتم بين شركات الطيران الدولية للسيطرة على سوق النقل الجوي الدولي، مع دراسة بعض الحالات ذات الصلة للخروج بالدراسة من النظرية إلى التطبيق.

خطة البحث:

على هدي مما سبق سيكون من المناسب لدراسة الضوابط القانونية لمنع الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات الطيران الدولية أن نقسم هذه الدراسة إلى مبحثين على النحو الآتي:

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

المبحث الأول: تحالفات شركات الطيران لاحتكار أسوق النقل الجوي الدولي.

المطلب الأول: أشكال التحالفات بين شركات الطيران الدولية.

المطلب الثاني: آليات الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات الطيران الدولية.

المبحث الثاني: الآليات القانونية لمنع الممارسات الاحتكارية التعسفية

لتحالفات شركات الطيران الدولية.

المطلب الأول: دور قوانين المنافسة الوطنية في منع الاحتكار التعسفي

لتحالفات

شركات الطيران الدولية.

المطلب الثاني: الترتيبات الدولية للسيطرة على الممارسات الاحتكارية التعسفية

لتحالفات شركات الطيران الدولية.

وحرري بنا أن نمهد لهذا البحث بالحديث عن طبيعة السوق التنافسية

لشركات النقل الجوي الدولي، والوقوف على المؤثرات المرتبطة بالمنافسة في

سوق النقل الجوي، وعلى رأسها المؤثرات القانونية والمؤثرات الاقتصادية.

مطلب تمهيدي

طبيعة السوق التنافسية لشركات الطيران الدولي

يسهم قطاع الطيران إسهاماً كبيراً في النمو الاقتصادي لارتباطه بالعديد من الأنشطة الاقتصادية الحيوية، وعلى رأسها حركة السياحة وتنشيط العمالة، فضلاً عن مساهمته في الترابط الثقافي والاجتماعي، ويكفي أن نشير إلى أن آخر تقرير أعدته مؤسسة أكسفورد بشأن اقتصاديات النقل الجوي يشير إلى أن منطقة الشرق الأوسط وفر لها قطاع الطيران حوالي ٢ مليون فرصة عمل، وساهم بمبلغ ١١٦ مليار دولار في الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة، وأن نصيب مصر منها ١٣٩٠١ فرصة عمل، ومبلغ ١٧٣٨٥ مليون دولار من حجم الناتج المحلي المصري، وأن مصر وجنوب أفريقيا يمتلكان أكبر سوق لنقل الجوي على مستوى القارة الأفريقية، وأن شركة مصر للطيران تعتبر من شركات الطيران ذات المستوى العالمي^(١).

(¹) Aviation: Benefits Beyond Borders, Report prepared by Oxford Economics for AirTransport Action Group, April 2014.

Available at:

http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG_AviationBenefits2014_FULL_LowRes.pdf

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

وتتميز البنية الاقتصادية لسوق النقل الجوي الدولي بخصائص فريدة (١) نابعة من الطبيعة الخاصة للعرض والطلب داخل هذا القطاع الحيوي، حيث يتميز العرض في سوق النقل الجوي بأنه يتأثر بالمعايير الزمنية الموسمية؛ كنهاية الأسبوع أو العطلات المدرسية، والأحداث العالمية أيضاً كالمسابقات الرياضية وغيرها، ويتمتع العرض أيضاً بمرونة كبيرة؛ حيث يتأثر صعوداً وانخفاضاً بأي حدث يقع يكون متعلق بأنشطة النقل الجوي؛ لذلك يكون دائماً من الصعب على أي شركة طيران أن تضع تصوراً محكماً لسوق العرض لفترة زمنية محددة، وكذلك يتأثر بشدة العرض في هذا السوق بالأزمات الاقتصادية والكوارث الطبيعية والحوادث الإرهابية، والتي يسبب حدوثها تغير سريع ومفاجئ على سوق الطلب، بما ينعكس فوراً على سوق العرض؛ لذلك نجد أن شركات الطيران لديها حساسية شديدة تجاه هذه الحوادث المفاجئة التي تؤثر بشكل كبير على حركة المسافرين الجويين، وتقلل من عدد الطائرات أو المقاعد المستخدمة، بما يؤدي في النهاية إلى تآكل ربحية هذه الشركات.

(١) يعرف النقل الجوي الدولي بأنه: "النقل الذي يتجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة". راجع: د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ٢٠١٠م، ص ٤٥٠.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

أما سوق الطلب داخل قطاع النقل الجوي فإنه يتأثر بالعديد من العوامل، أهمها عاملا الوقت والسعر، فضلاً عن المميزات الأخرى التي تروج لها كل شركة طيران؛ فنجد أن هناك مسافرون لديهم حساسية تجاه عنصر الوقت خاصة فيما يتعلق برجال الأعمال الذين يمثل لهم عنصر الزمن أهمية خاصة في مجال إبرام الصفقات، ورغبتهم في الرجوع إلى موطنهم في مواعيد محددة، مع تمتعهم براحة كافية خلال الرحلة تمكنهم في إنجاز أعمالهم، وأخيراً يُعد من أهم ما يميز هذا السوق أنه سوق تحررية، اجتاحتها التجمعات الاقتصادية الإقليمية والعالمية؛ نتيجة التحول نحو تعدد الجنسيات في قطاع الأعمال، وظهور التخصص، وإطلاق صناعات الخدمات، واستحداث العديد من الترتيبات التجارية العالمية الجديدة لقطاعات النقل الجوي؛ بما أدى إلى احتدام المنافسة في هذا السوق الحيوي^(١).

ولما كان موضوع البحث منصباً على النظام القانوني الخاص بضبط قواعد المنافسة بين المتعاملين في سوق النقل الجوي لمنع الاحتكار التعسفي لشركات الطيران؛ لذا فمن الأهمية بمكان تحديد شكل السوق التنافسية في

(١) Organisation de l'aviation civile internationale, Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international, Troisième édition 2008, P.33. Disponible sur: http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209587_f_r.pdf

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

مجال النقل الجوي، وذلك من خلال الوقوف على أهم السمات الرئيسية التي تحكم المنافسة فيه.

حيث يوجد العديد من المؤثرات المرتبطة بالمنافسة في سوق النقل الجوي، أهمها: المؤثرات القانونية الممثلة في القوانين التي تحكم عمل شركات الطيران في سوق النقل الجوي الدولي، والمبادئ التي تضمنتها وأثرت على طبيعة المنافسة، وكذلك المؤثرات الاقتصادية التي فرضتها طبيعة العمل في هذا السوق من ظهور التحالفات بين شركات الطيران، وتدخل بعض الدول لدعم شركات الطيران الوطنية لديها.

أولاً . ركيزة منظومة التشريعات الخاصة بالنقل الجوي الدولي:

يمكن القول بأن الوضع القانوني لهيكل التنظيم الوطني الخاص بالنقل الجوي الدولي في أي دولة يقوم على العناصر التالية: قوانين الطيران الأساسية المطبقة داخل الدولة، والقواعد والأنظمة والقرارات التي تصدر تنفيذاً لهذه القوانين، والقوانين الوطنية أيضاً ذات الصلة بمسائل النقل الجوي، مثل: قوانين حماية المنافسة وقوانين حماية البيئة والجمارك ولوائح إصدار تراخيص الطيران وغيرها، وكذلك الاتفاقات الدولية متعددة الأطراف والثنائية التي تكون الدولة طرفاً فيها، بحيث تلتزم الدولة الطرف بمراعاة الحقوق والالتزامات الدولية التي تفرضها هذه الاتفاقات عند تنظيمها للخدمات الجوية الدولية، ويأتي على رأس

الاتفاقات الدولية المنظمة للنقل الجوي الدولي، والتي تُعد بمثابة العمود الفقري لمنظمة التشريعات الخاصة بالنقل الجوي الدولي اتفاقية شيكاغو^(١). حيث يخضع نشاط الطيران المدني الدولي لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي أو اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤^(٢)، وتقوم منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، وهي منظمة متخصصة تتبع الأمم المتحدة، بموجب هذه الاتفاقية بوضع الحدود الدنيا من القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها للطيران المدني الدولي، وتتوزع هذه القواعد وأساليب العمل الموصى بها في ١٨ ملحقاً لاتفاقية شيكاغو، مع بقاء كل دولة مسؤولة عن تنظيم نشاط الطيران المدني لديها، على أن تأخذ بعين الاعتبار متطلبات اتفاقية الطيران المدني

(١) Manual on the Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, Doc 9626, Second Edition 2004, p.15.

(٢) صدقت مصر على هذه الاتفاقية وأصبحت سارية في حقها اعتباراً من ١٢ أبريل عام ١٩٤٧م، وذلك بمقتضى القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٤٧م، الوقائع المصرية، العدد ٢٠ المنشور بتاريخ ٦ مارس ١٩٤٧م.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

الدولي، والحدود الدنيا للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها،
والموضوعة من قبل الأيكاو^(١).

وقد قسمت اتفاقية شيكاغو إلى أربعة أبواب؛ خصص الباب الأول
لمعالجة الأمور المتعلقة بالملاحة الجوية ك نطاق الاتفاقية، والطيران فوق أقاليم
الدول المتعاقدة، وجنسية الطائرات، والتدابير اللازمة لتسهيل الملاحة الجوية،
وخصص الباب الثاني لوضع الإطار القانوني لمنظمة الطيران المدني الدولي،
وخصص الباب الثالث لأمر النقل الجوي الدولي؛ ليعالج التقارير والمعلومات
المتعلقة بالنقل، والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، ومؤسسات الاستغلال
والتشغيل المشترك، أما الباب الرابع والأخير فقد تضمن الأحكام الختامية
للاتفاقية؛ لينظم علاقة الاتفاقية بالاتفاقيات والتعهدات الدولية الأخرى،
والمنازعات والإخلال بالتعهدات الناشئة عنها، ومدى تطبيقها في حالة الأزمات
والحروب، وكذلك التعاريف اللازمة لوضعها موضع التنفيذ، وأخيراً ملحقات
الاتفاقية.

(١) يمكن الإطلاع على النص العربي الرسمي لاتفاقية الطيران المدني الدولي،
شيكاغو ١٩٤٤م، الوثيقة رقم ٩٦٦٣، والموقعة بتاريخ ٢٩ سبتمبر ١٩٩٥م
بمونتريال، على الرابط التالي:

<http://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/9663.pdf>

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

ونظراً لعجز اتفاقية شيكاغو عن الوصول لحل مرضٍ في شأن استغلال الخطوط الجوية، والتوفيق بين مبدأ الجو الحر *Liberté de L'air* أو ما يعرف بالسموات المفتوحة، ومبدأ الجو المنظم *L'ordre dans L'air*، الذي يؤدي الأخذ بأيهما إلى نتائج هامة تتعكس على نشاط سوق النقل الجوي وازدهاره وطبيعة المنافسة فيه قرر القائمون على مؤتمر شيكاغو أن يضعوا - بجانب اتفاقية الطيران المدني الدولي - اتفاقيين مستقلين يجسدان هذين المبدأين، على أن يترك للدول الأعضاء حرية الانضمام لأي منهما، ويمثل مبدأ السموات المفتوحة الاتفاق الذي عرف باسم اتفاق النقل الجوي الدولي أو اتفاق الحريات الخمس، ويمثل مبدأ الجو المنظم الاتفاق الذي عرف باسم اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية أو اتفاق الحريتين^(١).

وقد صدقت مصر - مثل غالبية الدول - على اتفاق الحريتين^(٢) دون اتفاق الحريات الخمسة؛ وبذلك أصبحت ملتزمة بمقتضاه أن تمنح باقي الدول

(١) د. محمد فريد العربي و د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٤٠٨ وما بعدها.

(٢) صدقت مصر على هذه الاتفاق بمقتضى القانون رقم ١٦ لسنة ١٩٤٧م، الوقائع المصرية، العدد ٢٠ المنشور بتاريخ ٦ مارس ١٩٤٧م.
مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

المتعاقدة فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة ^(١) الحريتين التاليتين:
(أ) السماح للطائرات المدنية للدول المتعاقدة بحرية الطيران فوق إقليمها بدون هبوط، وتظهر أهمية هذه الحرية في أن حرمان أحد خطوط الطيران منها، إما سيؤدي لاستحالة تسيير الخط الجوي كونه لا يستطيع أن يمر فوق دولة لا تمنح دولته هذه الحرية، وإما سيؤدي إلى زيادة تكلفة تشغيل خط الطيران الذي يحاول أن يصل للوجهة المقصودة بالمرور حول الإقليم الجوي للدولة التي لم تسمح له بالمرور فوق إقليمها. ب) السماح للطائرات المدنية للدول المتعاقدة بحرية الهبوط فوق إقليمها لأغراض غير تجارية، ولهذه الحرية أهمية اقتصادية وفنية، حيث تكفل للطائرات المدنية للدول المتعاقدة حرية الهبوط على إقليم أي دولة أخرى مصدقة على الاتفاق، سواء للتزود بالوقود أو غير ذلك؛ وبالتالي

(١) عرّفت منظمة الطيران المدني الدولي حديثاً الخط الجوي الدولي المنتظم بأنه: سلسلة من رحلات الطيران التي تتميز بالآتي: (أ) تمر بالفضاء الجوي فوق أراضي أكثر من دولة. ب) تؤديها الطائرات لنقل الركاب أو البريد أو البضائع لقاء أجر، على أن تكون كل رحلة مفتوحة لاستعمال الجمهور. ج) أن يجري تشغيلها بهدف خدمة الحركة الجوية بين نفس النقطتين أو النقاط، إما وفقاً لجدول زمني معلن عنه، وإما برحلات منتظمة أو متكررة لدرجة تشكل سلسلة منتظمة بصورة ملحوظة. راجع:

Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, Doc 9587, Third Edition 2008, P.22. Available at: http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209587_e n.pdf

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

عدم الحاجة لحمل الحد الأقصى من الوقود من بداية الرحلة والاستعاضة بالركاب أو البضائع، أو لعمليات الصيانة وإصلاح الأعطال الفنية^(١).

هكذا تكون مصر قد صدقت على اتفاق الحريتين الذي يضمن الحد الأدنى لفعالية في تنشيط سوق النقل الجوي، مع إبرام العديد من الاتفاقات الثنائية مع الدول الراغبة في تحرير الخدمات الجوية معها، ورأت عدم الانضمام لاتفاق الحريات الخمس؛ وذلك لكونه يفتح باب المنافسة على مصراعيه أمام شركات الطيران العالمية التابعة للدول المتعاقدة، وهو ما قد يكون في غير مصلحة شركات الطيران المصرية حتى وقتنا الحاضر؛ فالسماوات المفتوحة تُعد من أهم العوامل المحركة للمنافسة الشرسة بين شركات الطيران في سوق النقل الجوي.

ثانياً . مبدأ السماوات المفتوحة وتحرير الأجواء :Open skies

يقصد بمبدأ السماوات المفتوحة . عموماً . تحرير أجواء الدولة لمصلحة شركات الطيران المدني من الشروط والقيود المتعلقة بعدد الرحلات وفي جميع

(١) د. خيرى الحسيني، التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام بظهور مؤسسات

النقل الجوي الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة ١٩٧٦م، ص ٢١٨.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

المحطات^(١)، ويعود ظهور فكرة السماوات المفتوحة لأغراض تجارية لأول مرة إلى عام ١٩٢٨م، وتحديداً في المؤتمر الدولي الأمريكي السادس بمدينة هافانا، والذي خرجت عنه اتفاقية الطيران التجاري التي تعرف باسم "بان . أمريكان" للطيران التجاري، والموقعة في هافانا بتاريخ ٢٠ فبراير ١٩٢٨م، وقد تضمنت هذه الاتفاقية العديد من الأحكام التي رسخت لمبدأ السماوات المفتوحة؛ حيث سمحت للطائرات التابعة لدولة متعاقدة بإنزال ركاب أو تفريغ بضائع في أحد مطارات الوصول التابعة لدولة أخرى متعاقدة، ثم إنزال أو تفريغ باقي الركاب أو البضائع في مطار آخر تابع لنفس الدولة، وأخذ ركاب أو بضائع من هذا المطار لتوصيلهم إلى دولة أو دول أجنبية بشرط استيفاء الشروط القانونية المطلوبة من قبل الدولة التي يتم التحليق فوقها^(٢).

بعد ذلك وتحت تأثير اتفاقية هافانا، جاءت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م لتكرس لمبدأ السماوات المفتوحة؛ حيث إنه تمخض عنها اتفاق النقل الجوي الدولي أو اتفاق الحريات الخمس الذي قرر مبدأ تحرير الأجواء كضرورة

(١) د. سيدي محمد بن سيد أبيه، مفهوم الأجواء المفتوحة وسيادة الدول، مكتب نائب رئيس مجلس الوزراء لشؤون الإعلام، الإمارات العربية المتحدة، أبوظبي ٢٠٠٦م، ص ٨.

(٢) د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ٤٠٧.

لمواكبة التطور الحاصل في ميدان صناعة الطيران، ومستجدات النقل الجوي، وينص هذا الاتفاق على أن كل دولة متعاقدة تمنح باقي الدول المتعاقدة، فيما يخص الخدمات الجوية الدولية المنتظمة الحريات التالية^(١): (١) حرية الطيران عبر إقليمها بدون هبوط. (٢) حرية الهبوط فوق إقليمها لأغراض غير تجارية. (٣) حرية إنزال ركاب أو تفريغ بريد أو بضائع مُحمّلين من إقليم الدولة التي تمتلك الطائرة جنسيته. (٤) حرية حمل ركاب أو شحن بريد أو بضائع للوصول بهم إلى إقليم الدولة التي تحمل الطائرة جنسيته. (٥) حرية حمل ركاب أو شحن بريد أو بضائع من إقليم الدولة المتعاقدة باتجاه إقليم أي دولة متعاقدة أخرى، وحرية إنزال ركاب أو تفريغ بريد أو بضائع في إقليم الدولة المتعاقدة محملين من إقليم دولة متعاقدة أخرى، وفيما يخص الحريات الثلاثة الأخيرة، فإن التزام الدول المتعاقدة بها لا يتعلق إلا بالخطوط العابرة في طريق جوي يشكل خط سير مباشر بدرجة معقولة، ويبدأ وينتهي في إقليم دولة جنسية الطائرة.

وإذا كان اتفاق الحريات الخمس الذي يُعد نبراساً لمبدأ السماوات المفتوحة، فإن الاتفاقات الثنائية بين الدول على تحرير الأجواء فيما بينها تُعد

(١) International air transport agreement, signed at Chicago, on 7 December 1944. Available at:

<http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944c.pdf>

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

هي الأخرى وسيلة لترسيخ هذا المبدأ في الممارسات التجارية الدولية؛ حيث إن سياسة الأجواء المفتوحة تعتبر من السياسات الاقتصادية المعروفة التي تلجأ إليها الدول لجذب شركات الطيران الأجنبية من أجل تنشيط أسواقها وتسهيل حركة الأشخاص والبضائع بين الدول، ويتم ذلك على أساس اتفاق الدول المتعاقدة فيما بينها على جعل أجواء كل منها مفتوحة لشركات الطيران التابعة للدولة الأخرى بشروط المعاملة بالمثل.

وتعتبر الولايات المتحدة الأمريكية أكثر دول العالم ترويجاً لمبدأ السماوات المفتوحة، وذلك بهدف تمكين شركات الطيران لديها من اكتساح أسواقٍ جديدة، واستغلال الجو التنافسي الذي سينشأ من تحرير الأجواء، والذي ستكون هي المتفوقة فيه بفضل ما تحتله شركات الطيران لديها من مركز قوي بالمقارنة بشركات الطيران الأخرى، خاصة داخل أسواق الدول النامية؛ لذلك نجد أن الولايات المتحدة الأمريكية أصبح لديها وحدها ١١٥ شريكاً في الاتفاقات الثنائية لتحرير الأجواء خلال الفترة من عام ١٩٩٢م إلى عام ٢٠١٥م^(١).

(^١) Open Skies Agreements Fact Sheet, Released by the Bureau of Economic and Business Affairs, Washington, April 14, 2015. Available at:

<http://www.state.gov/documents/organization/206046.pdf>

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

أما على مستوى الدول الأوروبية فتظهر التجربة الأوروبية كخير مثال على تطبيق مبدأ السماوات المفتوحة وتحرير الأجواء؛ حيث إنه قد تم تحرير النقل الجوي بصورة كاملة داخل الاتحاد الأوروبي؛ وحتى تتجنب دول الاتحاد الأوروبي الآثار السلبية التي قد تصيب بعض الدول الأوروبية الأضعف اقتصادياً نتيجة تحرير هذا السوق الهائل، تمت عملية التحرير على مراحل بالتوازي مع عملية المواءمة التنظيمية لجميع عمليات الطيران المدني؛ لذا ظهرت سوق وحيدة للنقل الجوي مفتوحة تماماً ومكاملة، حيث نجد قواعد تطبق على مستوى الاتحاد الأوروبي تحكم قواعد المنافسة بين شركات الطيران الأوروبية، وتنظم مسألة المعونات الحكومية التي تقدمها الدول لشركاتها الوطنية، وكذلك تنظم مختلف الشروط الاقتصادية والفنية للنقل الجوي، وهذا القواعد يراقب تطبيقها سلطات مستقلة على مستوى كل دولة، وكذلك على مستوى الاتحاد الأوروبي^(١).

(¹) International Civil Aviation Organization, Worldwide air transport conference, Montréal, 18 to 22 March 2013, working paper: Basic principles of fair competition, Presented by Ireland on behalf of the European Union, p.1. Available at: http://www.icao.int/meetings/atconf6/documents/workingpapers/atconf6-wp051_en.pdf

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

وبالنسبة للدول العربية فإننا نجد على المستوى الجماعي أن الهيئة العربية للطيران المدني تبنت عام ٢٠٠٤م اتفاقية جماعية تهدف إلى تحرير خدمات النقل الجوي بين الدول العربية، وهي ما تعرف باتفاقية دمشق، والتي دخلت حيز التنفيذ في ديسمبر ٢٠٠٧م بعد أن وقّعت عليها خمس دولة عربية، وصل عددهم الآن إلى ثمان دول، ومن المتوقع ألا يزيد عدد الدول التي ستتضم لهذه الاتفاقية، خاصة بالنسبة للدول العربية ذات الكثافة السكانية كمصر؛ وذلك حتى لا يؤثر ذلك على حصتها في سوق النقل الجوي العربي^(١).

أما على مستوى الجهود الفردية للدول العربية فالمواقف جد متباينة بالنسبة لمبدأ السماوات المفتوحة، وذلك متوقف على مدى قدرة شركات النقل الوطنية لدى كل دولة على ركوب قطار المنافسة فائق السرعة لسوق النقل الجوي، فدولة كجمهورية مصر العربية قدرت ألا تتضمن لاتفاق الحريات الخمس، وأن تكتفي بإبرام اتفاقات ثنائية لتحرير النقل الجوي لكافة مطاراتها، باستثناء المطارات المحورية؛ كمطاري القاهرة والإسكندرية، فلا تبرم اتفاقات

(١) عبدالله عناني، اتفاقية دمشق ٢٠٠٤م، تحرير النفاذ للأسواق وقواعد الملكية

للنقلات العربية، مجلة الطيران العربي، الهيئة العربية للطيران المدني، العدد

٢٢، ديسمبر ٢٠١٤م، ص ٥٥ وما بعدها.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

لتحرير أجواء بشأنها إلا وفقاً لضوابط معينة تضمن لها المنافسة العادلة مع شركات الطيران الأجنبية المنخفضة التكاليف، وألا تدخل في اتفاقات قد تعرض شركتها الوطنية - مصر للطيران - إلى خسارة فادحة؛ نظراً لعدم قدرة الشركة على مواجهة كفاءة شركات الطيران العالمية في الوقت الحالي^(١).

وعلى صعيد مختلف نجد دولة عربية أخرى - دولة الإمارات - تُعد ثامن أكبر دولة بعد الولايات المتحدة الأمريكية تبرم اتفاقات ثنائية لتحرير الأجواء، وبلغ إجمالي عدد اتفاقات الأجواء المفتوحة إلى ٧٩ اتفاقاً^(٢)، وأن شركات الطيران لديها - طيران الإمارات والاتحاد - أصبح منافساً شرساً لشركات الطيران الأمريكية، وجعل الأخيرة - دلتا إيرلاينز، يونايتد كونتيننتال وأمريكان إيرلاينز - تفقد جزءاً كبيراً من حصتها في سوق النقل الجوي، الأمر الذي دفعها إلى تقديم مذكرة إلى الكونجرس الأمريكي تؤكد فيها أن شركات الطيران الخليجية - ومنها شركات الطيران الإماراتية - تلقت دعماً حكومياً

(١) السماوات المفتوحة، صراع السياحة والطيران المزمّن، مقال منشور بجريدة الأهرام المصرية، بتاريخ ٦ فبراير ٢٠١٤م.

(٢) Aviation in UAE, Delegation to the international civil aviation organization. Available at:

<http://www.uaeicao.gov.ae/Contentviewer.aspx?ContentId=6&LinkPath=Home%20%3E%20THE%20UAE%20%3E%20AVIATION%20IN%20UAE>

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

بحوالي ٤٠ مليار دولار، مما جعل لها الأفضلية، دون مراعاة لمبادئ المنافسة العادلة^(١)، وهو ما فندته الإمارات، معتبرة ذلك حجة من شركات النقل الأمريكية الهدف منها حماية مصالحها الخاصة من منافسة شركات الطيران الخليجية لها، ونوع من الخداع هدفه التكرار من حرية الملاحة الجوية الذي تبنته الولايات المتحدة منذ أربعينيات القرن الماضي.

وفي الوضع الراهن يُعد مبدأ السماوات المفتوحة فرضية لا تتحقق إلا بانضمام الدولة إلى اتفاق الحريات الخمس الذي تضمنته الوثيقة الختامية لمؤتمر الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤م)، أو من خلال الاتفاقات الدولية الثنائية على تحرير الخدمات الجوية بين الدول المتعاقدة، وفي كلتا الحالتين تكون سوق النقل الجوي لشركات الطيران التابعة للدول المتعاقدة مسرحاً للمنافسة الشرسة؛ لذا يجب أن تحاط بضمانات تحول دون قيام بعض هذه الشركات بتصرفات مقيدة للمنافسة العادلة، وأن تحول دون وصول أحدها لمرحلة الاحتكار التعسفي لإحدى خطوط الطيران.

(١) US carriers discuss Gulf open skies with Obama officials, Flight Global - Aviation connected, 18 Mar 2015. Available at:

<http://www.flightglobal.com/news/articles/analysis-gloves-come-off-in-us-gulf-open-skies-pat-410328/>

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

ثالثاً . ظهور التحالفات بين شركات النقل الجوي الدولي:

يقع على عاتق المشروعات التي تعمل في ظل البيئة التنافسية الدولية عبء تطوير وتنمية أنشطتها لتلاحق التطورات الاقتصادية المتغيرة؛ لذا نجد أن شركات الطيران الدولية تحاول جاهدة أن تطور من إمكانياتها؛ لتحافظ على مكانها في السوق التنافسية للنقل الجوي الدولي، ولكن بعيداً عن الاستراتيجيات التقليدية للتطوير القائمة على نظرية التطوير الداخلي للمشروع، أو نظرية التطوير الخارجي عن طريق عمليات الدمج والاستحواذ؛ فالتطوير الذاتي يحتاج إلى عملية طويلة من الاستثمار لزيادة حصة الشركة في السوق وفقاً لقواعد المنافسة التقليدية، أما الاستحواذ والدمج فيحمل دائماً في طياتها خطر عدم القدرة على التراجع فيه، بالإضافة إلى التكلفة العالية.

فقد ترتب على تحرير سوق النقل الجوي بفضل سيادة مبدأ السماوات المفتوحة تعزيز المنافسة في البيئة التشغيلية للناقلين الجويين، الأمر الذي جعل الكثير من شركات الطيران - كشركة مصر للطيران - تبحث عن سبيل للمنافسة في هذا السوق المتحرر، والاعتماد على استراتيجيات جديدة ومنتوعة من أجل التكيف مع المتغيرات، وإلا ستضطر إلى الخروج من السوق؛ وتمثل الحل في اتجاه العديد من شركات الطيران الدولية إلى الممارسات التعاونية، وعقد تحالفات فيما بينها بهدف زيادة كفاءتها وخفض تكاليفها، وتوفير خدمات

ميسرة ورحلات متواصلة للركاب عن طريق تقاسم أعباء التشغيل وتخفيض النفقات؛ وبالتالي زيادة قدرتها على المنافسة.

وحتى هذه اللحظة لا يوجد تعريف قانوني لمصطلح اتفاقات التحالف Alliance aérienne بين شركات الطيران، وإن كان يمكن أن يشار إليها بأنها: تلك الاتفاقات المختلفة التي تبرم بين عدة شركات للنقل الجوي بهدف المنافسة، والتي تختلف بحسب حجم الالتزامات المفروضة على شركات الطيران المتحالفة مع بعضها، خاصة فيما يتعلق بالخدمة المقدمة؛ فالاتفاق على الدخول في تحالف قد يأخذ صورة بسيطة؛ مثل: استخدام شركات الطيران لطائرات الشركات المتحالفة، وتقاسم الرموز والرحلات الجوية بين عدة شركات بهدف الحد من التكاليف؛ وبالتالي تحقيق الفائدة الاقتصادية للشركات المتحالفة، وقد يأخذ صورة أكثر تعقيداً تجعل من الاتفاق على التحالف أشبه باتفاقات التركيز الاقتصادي بين الشركات المتحالفة.

وإذا كان التركيز في مجال المشروعات ظاهرة اقتصادية تتسم بنمو حجم المشروع من جهة، وخفض عدد المشروعات التي تعمل في السوق من جهة أخرى؛ فإن هذه الظاهرة يتسع مفهومها القانوني ليشمل كل العمليات التي من شأنها زيادة حجم الوحدات الاقتصادية، والتي تهدف إلى تحقيق التكامل

بين المشروعات الممثلة في عملية التركيز^(١)، إلا أن التحالفات التي تتم بين شركات النقل الجوي لا تصل لدرجة التوافق مع إحدى الآليات القانونية المكونة للتركز الاقتصادي كالاندماج Mergers والاستحواذ Acquisition والمشروعات المشتركة Joint Ventures^(٢).

فإن كانت تحالفات شركات الطيران تقترب من فكرة النمو الأفقي للمشروعات - حيث يتم التوسع في الإنتاج وزيادة حجمه في ذات النشاط، من خلال اتحاد مشروعين أو أكثر يعملان في إنتاج نفس السلعة، أو تقديم ذات الخدمة^(٣) - إلا أنها تمثل شكلاً قانونياً مستقلاً يخضع لنظام قانوني خاص به، يتوقف على طبيعة العلاقات والترتيبات القانونية التي تربط بين شركات الطيران في اتفاق التحالف؛ حيث إن معظم تحالفات شركات الطيران يغيب عنها الجوهر القانوني للتركز الاقتصادي، وهو نقل سلطة الرقابة والسيطرة

(١) د. على سيد قاسم، التجمع ذو الغاية الاقتصادية، مجلة القانون والاقتصاد ١٩٨١م، السنة ٥١، ص ٢٩١.

(٢) د. أسامة فتحي عبادة، النظام القانوني لعمليات التركيز الاقتصادي في قانون المنافسة. دراسة تحليلية مقارنة، دار الفكر والقانون ٢٠١٤م، ص ٦٧ وما بعدها.

(٣) د. لينا حسن زكي، قانون حماية المنافسة ومنع الاحتكار. دراسة مقارنة في القانون المصري والفرنسي والأوروبي، دار النهضة العربية ٢٠٠٦م، ص ٢٤٦.
مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

على التحالف إلى واحدة من الشركات المتحالفة لتكون له القدرة على فرض السياسة الاقتصادية على سائر الشركات الأخرى المتحالفة^(١).

ويشير الواقع العملي الحالي إلى أن التنافس في سوق النقل الجوي أضحي غير مقتصرٍ على شركات الطيران الفردية، بل إن المنافسة الحقيقية اليوم على أشدها بين تحالفات شركات الطيران وبعضها البعض، الأمر الذي قد ينذر بظهور العديد من السلوكيات في سوق النقل الجوي تتضمن مناهضة للمنافسة العادلة، على رأسها إساءة استخدام المركز المهيمن، وغيرها من الممارسات الاحتكارية، وهو ما جعل العديد من الجهات تبدي تخوفها من التأثير السلبي لهذه التحالفات على المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي^(٢).

رابعاً . دعم حكومات بعض الدول لشركات الطيران الوطنية بما يمنحها أفضلية تنافسية.

لا يجادل أحد في أن إطلاق المنافسة من القيود نتيجة تحرير الأجواء من شأنه أن يؤدي إلى المنافسة الشديدة بين شركات الطيران المختلفة، الأمر

(١) د.حسام الدين عبد الغني الصغير، النظام القانوني لاندماج الشركات، دار الفكر الجامعي، الطبعة الثانية ٢٠٠٤م، ص ١٠.

(٢) Organisation for Economic Co-operation and Development, Competition Committee, Latin American Competition forum, Session IV: Competition Issues in the Air Transport Sector, paper n°DAF/COMP/LACF(2011)9, Colombia, 13-14 September 2011, p.7.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

الذي سيؤدي إلى نتيجة حتمية؛ وهي التهام القوي للضعيف دون رحمة؛ خاصة في ظل غياب قواعد تحكم هذه المنافسة، وضبابية الوضع الراهن تجاه المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي.

لذا ذهب العديد من الحكومات إلى تقديم الدعم لشركات الطيران الوطنية لجعلها قادرة على المنافسة في سوق الطيران الحرة، ومواجهة التحالفات، الأمر الذي أدى في النهاية إلى حرمان شركات طيران لدولٍ أخرى - الدول النامية - من فرص المنافسة العادلة والمنصفة^(١).

الدعم الحكومي هو أية مساهمة مالية مباشرة أو غير مباشرة مقدمة من حكومة دولة المشروع أو إحدى هيئاتها العامة، يترتب عليها تحقيق فائدة لمتلقي الدعم؛ فالأخير يجني فائدة مالية من وراء برامج أو خطط أو أية ممارسات تقدمها له حكومته^(٢)، وتلك المعونات الحكومية التي تمنح الناقلين الجويين الوطنيين منافع مالية غير متاحة للناقلين المنافسين في نفس الأسواق الدولية يمكن أن تؤدي إلى تشويه التجارة في الخدمات الجوية، ويمكن أن

(١) International Civil Aviation Organization, Report of The Sixth Worldwide air transport conference, Montréal, 18 to 22 March 2013, working paper: Fair competition in international air transport, Presented by the Secretariat, p.1. Available at: http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp004_en.pdf

(٢) د. حسين الماحي، حماية المنافسة، مرجع سابق، ص ٧٣.
مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

تشكل ممارسات تنافسية غير عادلة أو تدعم هذه الممارسات، ويعتبر من أهم أشكال الدعم الحكومي للناقلين الجويين تقديم الحكومة أموال للشركة كتعويض عن خسائر التشغيل أو لإعادة الهيكلة أو لأغراض التوسع، وكذلك الإلغاء الجزئي أو الكلي لديون شركة الطيران المستحقة للحكومة، أو إعطاء قروض بشروط ميسرة، وأيضاً معاملة شركة الطيران الوطنية معاملة ضريبية تفضيلية⁽¹⁾.

(1) Manual on the Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, op.cit, p.42.

المبحث الأول

تحالفات شركات الطيران لاحتكار أسواق النقل الجوي الدولي

يعرف الفقه^(١) المنافسة - عموماً - بأنها: السماح للتفاعل بين العرض والطلب من خلال تقديم عدة شركات لعروض متميزة لمنتجات وخدمات تلبي احتياجات مماثلة في سوق معينة، وتحدث توازناً بين الجودة والسعر بهدف الفوز بالعملاء، بما يمكن جمهور المستهلكين من الوصول إلى أفضل المنتجات والخدمات بأقل الأسعار، والمنافسة تكون تامة أو مثالية La concurrence parfaite، عندما يكون عدد مقدمي المنتجات أو الخدمات - وكذلك المستهلكين - كبيراً (التكافؤ atomicité)، وتكون المنتجات والخدمات المعروضة متجانسة ومتقاربة في جودتها (تجانس المنتجات homogénéité des produits)، مع وجود حرية كاملة في الدخول إلى السوق المعنية (حرية الوصول liberté d'accès)، وتأمين نشر جميع المعلومات عن المنتجات والخدمات للجميع (الشفافية transparence)^(٢).

(١) Pour savoir plus; voir: Jean GABSZEWICZ, La concurrence imparfaite, Collection Repères, édition La Découverte 2003.

(٢) د. أحمد محمد محرز، الحق في المنافسة المشروعة في مجالات النشاط

الاقتصادي، الصناعة . التجارة . الخدمات . منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٩٤م،

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

ويتطبيق ذلك المفهوم على سوق النقل الجوي نجد أن الوصول إلى المنافسة العادلة يتطلب أن يوجد لكل خط نقل جوي عدة شركات طيران متكافئة تقدم خدمات متقاربة في المستوى لعدد لا بأس به من جمهور المستهلكين الجويين يمثل طلباً حقيقياً على الرحلات الجوية، وأن يتمتع جميع الناقلين الجويين بحقوق مماثلة بشأن الدخول إلى السوق المعنية، وبصفة خاصة فيما يتعلق بتسهيلات المطارات، بما يسمح بدخول منافسين جدد للسوق المعنية، على أن تكون كافة المعلومات والبيانات المتعلقة بخط النقل الجوي موضوع المنافسة متاحة للشركات الأخرى وللمستهلكين؛ بناء على ذلك إذا ما اختلف أحد العناصر السابقة للمنافسة الكاملة؛ كأن غاب التكافؤ بين مقدمي الخدمات الجوية والمستهلكين الجويين، أو أن تحكمت إحدى شركة الطيران في مسألة دخول منافسين جدد إلى السوق المعنية بسبب مركزها المهيمن، أصبحت المنافسة في هذه السوق غير مثالية *La concurrence imparfaite*.

وبناء على ذلك إذا ما نجحت دولة في تحرير سوق النقل الجوي لديها، مع قدرتها على الحفاظ على مبادئ المنافسة العادلة؛ فإنها ستحقق العديد من

ص ٢٤ وما بعدها؛ د. مغاوري شلبي علي، حماية المنافسة بين النظرية والتطبيق، دار النهضة العربية ٢٠٠٥م، ص ٢٠.
مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

المزايا الاقتصادية؛ حيث إن دخول شركات جديدة للنقل الجوي إلى السوق يعني بالضرورة زيادة فرص العمل داخل هذا القطاع الحيوي، والقطاعات الأخرى المرتبطة به كقطاع السياحة. كما سيسمح لها بتسيير خطوط جديدة لشبكة النقل الجوي لديها، مع زيادة عدد المقاعد المتاحة وحجم حركة الركاب، بما يسمح لها بإمكانية تشغيل مطارات كانت غير مستغلة لديها أو إنشاء مطارات جديدة تستوعب تشغيل الخطوط الجوية الجديدة، كذلك ستدفع المنافسة الحقيقية في سوق النقل الجوي الشركات المتنافسة إلى رفع الكفاءة الاقتصادية للشركة وتطوير أساليب الإدارة لجذب العملاء، بما يؤدي إلى تنوع الخيارات أمام المستهلك الجوي، الأمر الذي سينتهي بانخفاض أسعار تذاكر الطيران وارتفاع مستوى الخدمة.

ومع ذلك يبقى دائماً مطروحاً على طاولة النقاش أن استعمال الحق في المنافسة يعتبر من أهم العوامل التي تقوم على مبدأ حرية التجارة والصناعة، بيد أن ذلك يظل مشروطاً بأن يتم على النحو الذي لا يقيد أو يضر أو يعوق حرية المنافسة، فإذا ما نشأ وضع احتكاري لإحدى تحالفات شركات الطيران نتيجة لحرية المنافسة التي يشهدها سوق النقل الجوي، وتفق تحالف معين بسبب تقدمه على باقي منافسيه بسبب الخدمات المتميزة التي

يقدمها، إلا أن مشروعية ذلك تظل مرهونة بعدم القيام بأي ممارسات مقيدة للمنافسة العادلة أو إساءة المركز المسيطر الناشئ عن هذا التحالف⁽¹⁾.

المطلب الأول

أشكال التحالفات بين شركات الطيران الدولية

تحالف شركات الطيران Airlines Alliances والممارسات التجارية التعاونية فيما بينها أصبح أمراً يفرضه الواقع العملي في سوق النقل الجوي المتحرر، من أجل الاستمرار في المنافسة وعدم الخروج من الأسواق؛ لذلك تعتبر التحالفات التي تتم بين شركات الطيران العالمية من أبرز الآليات التي تتبعها شركات الطيران الدولية للسيطرة على سوق النقل الجوي، هذه التحالفات الضخمة المتنافسة تمثل مجموعات من شركات الطيران الكبيرة والمتوسطة الحجم، التي تغطي عملياتها مناطق جغرافية واسعة، ولديها شبكات عالمية مختلطة ذات امتداد كبير، ويكفي العلم بأن الثلاث تحالفات الرئيسة (Star

(1) Catherine Prieto, Les restrictions de concurrence des compagnies aériennes, Dalloz, 26 août 2004, Cahier Droit des affaires, chronique, p.2134.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

السوق العالمية^(١).
(Alliance, SkyTeam and Oneworld) تسيطر على ٦٠% من حصة

وقد تعرض الاتحاد الدولي للنقل الجوي The International Air Transport Association لظاهرة تحالفات شركات الطيران الدولية^(٢)، ووصفتها بكونها اتفاقات تجارية تجمع بين ثلاث شركات طيران أو أكثر تهدف إلى: أ) تقديم خدمات النقل الجوي المشتركة لشركات الطيران المتحالفة تحت علامة تجارية واحدة أو اسم تجاري واحد. ب) قيام الشركات المتحالفة

(١) أهم التحالفات العالمية بين شركات النقل الجوي هي: ١) تحالف ستار Star Alliance وهو أكبر تحالف لشركات الطيران في العالم، والذي أسسته عام ١٩٩٧م الخطوط الجوية الكندية ولوفتهانزا وشبكة الخطوط الجوية الاسكندنافية وشركة طيران يوناييتد، وقد انضمت مصر للطيران لهذا التحالف عام ٢٠٠٨م. ٢) تحالف عالم واحد One World Alliance أسسته في عام ١٩٩٨م شركة طيران أميركان والخطوط الجوية البريطانية وشركة طيران كاثي باسفيك وكانتاس. ٣) تحالف Sky Team Alliance وأسسته عام ٢٠٠٠م شركة طيران ايروميكسيكو، والخطوط الجوية الفرنسية، وشركة طيران دلتا، والخطوط الجوية الكورية، لمزيد من التفاصيل حول أهم تحالفات شركات الطيران، راجع:

Manual on the Regulation of International Air Transport, op.cit, p.150.

(٢) Passenger Services Conference Resolutions Manual, The International Air Transport Association, 30th edition, effective 1 June 2010 -31 May 2011, Recommended Practice n°1008, p.759.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

ووكلائها بالترويج للجمهور للعلامة التجارية أو الاسم التجاري للتحالف. ج) استخدم العلامة التجارية أو الاسم التجاري للتعرف على الخدمات التي يقدمها التحالف في المطارات أو في أي منطقة تقديم خدمات أخرى.

وقد حاول البعض⁽¹⁾ تعريف تحالفات شركات الطيران الدولية بأنها: شراكة طويلة الأمد بين شركتي طيران أو أكثر، في محاولة لتحسين الميزة التنافسية للشركات المتحالفة في مواجهة منافسيهم في السوق، وذلك من خلال تقاسم الموارد المتاحة لديها، كالعلامات التجارية والقدرة على دخول الأسواق، ورفع كفاءة الخدمات المقدمة، وغيرها من الإمكانيات المتوافرة لدى الشركات المتحالفة.

هكذا تدور الاتفاقات التي تتم بين شركات الطيران بخصوص التحالف فيما بينها للمنافسة والسيطرة على أكبر حصة ممكنة من سوق النقل الجوي حول العديد من الترتيبات المتعلقة بعمليات النقل المشتركة التي تنطوي على تضافر قدرات الشركات المتحالفة خدماتها، مثل: تقاسم الرموز ومكاتب المبيعات ومرافق الصيانة، وكذلك التنسيق بشأن تخطيط الخطوط الجوية والجدول الزمني للرحلات، والتعاون بشأن نظام الحجز الآلي وأسعار التذاكر،

(1) Michael Z.F. Li, Distinct Features of Lasting and Non-lasting Airline Alliances, Journal of Air Transport Management, Volume 6, Issue 2, April 2000, p.65.

للوصول إلى الحد من التكاليف مع تقديم أفضل الخدمات الجوية بأفضل الأسعار، ومن ثم السيطرة على السوق التي استهدفها التحالف^(١).

أولاً . اتفاقات تقاسم الرموز Code sharing agreements:

تُعد ظاهرة المشاركة بالرمز من أهم آليات التعاون بين شركات النقل الجوي، وعنصراً رئيساً في معظم التحالفات، والتي أخذت في التزايد في الآونة الأخيرة؛ بهدف تكوين تحالفات بين شركات الطيران تكون قادرة على مواجهة الظروف التنافسية المحتدة في سوق النقل الجوي، ووفقاً للمنظمة الدولية للطيران المدني، يقصد بتقاسم الرموز أن يسمح ناقل جوي لناقل آخر باستخدام رمز شركته لتشغيل رحلة معينة، أو أن يتفق ناقلان على أن يتقاسما نفس الرحلة برمزي شركتيهما؛ ويظهر ذلك في شكل اتفاق بين ناقل كبير وناقل فرعي أصغر على تشغيل رحلة دولية بالتعاون فيما بينهما، أو لتشغيل خط مواصلة بنفس الرمز، مع أحقية كل منهما بإصدار تذاكر للرحلة، بحسب نسب المقاعد المتفق عليها لكل شركة على ذات الرحلة^(٢)؛ لذا فإن اتفاقات تقاسم

(١) Sock-Yong phang, Competition law and the international transport sector, The Competition Law Review, July 2009, Volume 5, Issue 2, pp 193-213.

(٢) Manual on the Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, op.cit, p.168.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

الرموز تسمح بعرض وبيع خدمات نقل تشترك فيها أكثر من شركة طيران، كما لو كانت خطوط شركة طيران واحدة^(١).

وتلك الآلية تشبه لحد كبير فكرة منح ناقل جوي امتياز تجاري من أحد شركات النقل ذات الشهرة، وتمكينه من استخدام مختلف عناصر هوية الشركة المشهورة كرموز علامات رحلات الشركة مانحة الامتياز والزي الموحد ورموز التسويق، حتى يستطيع أن يحقق نجاحاً اقتصادياً نظير مقابل عادل، مع إلزامه بمستويات قياسية للخدمات الجوية التي يقدمها، وتحت رقابة الشركة مانحة الامتياز، للحفاظ على مستوى الخدمة المقدمة من قبله.

وتأخذ اتفاقات تقاسم الرموز بين شركات النقل الجوي أشكالاً أخرى تؤثر فعلياً على سوق المنافسة، مثال ذلك: اتفاقات الرحلات الجوية المشتركة A joint service flight وهي الرحلات التي تحدد برموز علاماتي شركتي طيران وافقتا على تقاسم التكاليف والإيرادات الخاصة بالرحلة، وكذلك الاتفاق

(١) د. نادية محمد معوض، المشاركة بالرمز وتحالف شركات الطيران، مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، السنة الحادية والعشرون، العدد الأول، يناير ٢٠١٣م، ص ٤٤.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

الذي يقضي بقيام ناقل جوي باستئجار طائرة تخدم خطأً جويًا معيناً، بهدف دخول السوق الذي المستخدمة فيه الطائرة المستأجرة^(١).

لذا يعد جوهر اتفاق تقاسم الرموز هو السماح بتقديم خدمات نقل جوي تشترك فيه تأديتها أكثر من شركة طيران، لكن يظهر أمام المستهلك الجوي أن مؤدي الخدمة شركة طيران واحدة؛ مثال ذلك: أن يتفق ركاب مع شركة مصر للطيران على نقله من القاهرة إلى مونتريال بكندا، فيتم نقل الراكب من القاهرة إلى أمستردام بهولندا على خطوط مصر للطيران ورمزها (MS)، ثم يواصل رحلته من أمستردام بهولندا إلى مونتريال بكندا على الخطوط الهولندية ورمزها (KLM)، وذلك بناء على الاتفاق المبرم بين الشركة المصرية والشركة الهولندية على تقاسم الرموز بهدف الحد من التكاليف ودخول الأسواق الجديدة، وفي تلك الحالة يكون رمز الرحلة الموضوع على التذكرة هو (MS.KLM)^(٢).

(١) Manual on the Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, op.cit, p.104.

(٢) د. نادية محمد معوض، المشاركة بالرمز وتحالف شركات الطيران، مجلة الأمن والقانون، مرجع سابق، ص ٤٥.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

وبالنظر في الخطوط الجغرافية التي تغطيها اتفاقات تقاسم الرموز، يمكن تصنيفها إلى ثلاثة أنواع رئيسة هي^(١): (١) التشغيل المتوازي على خط جوي محوري Parallel operation on a trunk route، حيث تعمل ناقلات شركات الطيران أطراف الاتفاق على ذات الخط الذي يصل في الغالب بين نقطتين محوريتين مع تقاسم رموز شركتهما، بحيث يتمكن كل مشغل من استخدام رمز المشغل الآخر، على أن يتم تقاسم التكاليف والإيرادات، فمثلاً: الرحلة بين باريس بفرنسا وميلانو بإيطاليا تشغلها الخطوط الجوية الفرنسية والخطوط الجوية الإيطالية، ويحق لكل مشغل أن يستخدم رمز شركة المشغل الآخر طالما تعلق الأمر بذات الخط الجوي.

(٢) التشغيل الأحادي على خط جوي محوري Unilateral operation on a trunk route، وفيه يتم الاتفاق على توزيع الخطوط الجوية المحورية في السوق المعنية على ناقلات شركات الطيران أطراف الاتفاق، حيث تخصص خطوط معينة لكل ناقل جوي ليشغلها منفرداً، على أن يتم تقاسم الرموز بشأن كل الرحلات، فنجد رمز شركة طيران موضعاً لرحلة تشغلها شركة طيران أخرى، فمثلاً: نجد أن رمز شركة الخطوط الجوية

(١) Competition Impact of Airline Code-Share Agreements, European Commission, Directorate-General for Competition, Final Report 2007, p.16.

البريطانية موضوعاً على رحلة مانشستر. شيكاغو التي تشغلها الخطوط الجوية الأمريكية، وبالمقابل نجد رمز شركة دلتا الأمريكية موضوعاً على رحلة باريس بوسطن التي تشغلها الخطوط الجوية الفرنسية.

٣) التشغيل بهدف ربط الخدمات على خط جوي محوري Connecting to a trunk route service، حيث تضع شركة طيران رمز شركتها على رحلات تمتد لتصل إلى قطاعات في السوق تخضع لشركات طيران أخرى بالتنسيق معها، بهدف تسهيل ربط المستهلكين الجويين في هذا القطاع بخدمات التشغيل الخاصة بها.

ويرجع انتشار التحالفات القائمة على أسلوب تقاسم الرموز إلى ما يوفره من حوافز لشركات الطيران المتحالفة تضمن لها البقاء في سوق المنافسة الذي تتزايد حدته يوماً بعد يوم، ومن أهم تلك الحوافز^(١)؛ (١) يضمن للشركات المتحالفة موقع أفضل على شاشة نظام الحجز الآلي، تأسيساً على أن المشاركة بالرمز يعامل على شاشة الحجز الآلي معاملة الرحلات المباشرة التي لها الأولوية على رحلات النقل المشترك. (٢) الروابط التعاونية التي تنشأ بين شركات الطيران المختلفة نتيجة اتفاقات المشاركة بالرمز، يحافظ على المركز التنافسي للشركات المتعاونة وحمايته وتحسينه. (٣) المشاركة بالرمز يضمن

(١) Manual on the Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, op.cit, p.151.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

لشركات الطيران التواجد على طرق جوية لا تطير فيها بحسب الأصل، والتمتع بحق الدخول المزيد من الأسواق وتوجيه رحلات لم تكن في المتناول من قبل، وذلك بأداة تسويقية غير مكلفة. (٤) أسلوب تقاسم الرموز يضمن للشركات المتحالفة حركة إضافية، خاصة في الحالات التي لا تسمح فيها أحجام الحركة بأن يشغل كل ناقل منهما رحلات لحسابه الخاص، وهو ما يمكن الشركات المتحالفة من تحقيق إيرادات إضافية نتيجة الحصول على حركة وافدة من الناقلين الفرعيين.

وعلى الرغم من المزايا التي يحققها أسلوب تقاسم الرموز لشركات الطيران والمستهلكين الجويين، كونه يسمح بتقديم خدمات جوية إضافية ومستوى كفاءة أفضل، إلا أنه قد يؤثر سلباً على سوق المنافسة العادلة بسبب تركيز القوى الموجودة في السوق، الأمر الذي قد يؤدي إلى ارتفاع الأسعار، أو كما سنرى أن اتفاقات تقاسم الرموز وما تتطلبه من تبادل للمعلومات التجارية الهامة بين شركات الطيران المتحالفة قد ينتج عنه بعض الممارسات المقيدة للمنافسة، تظهر في صورة تواطؤ ضمني بين هذه الشركات لاحتكار السوق؛ وهو ما جعل سلطة المنافسة ومنع الاحتكار في الاتحاد الأوروبي ترفض عدة

اتفاقات لتقاسم الرموز بين عدة شركات طيران أوروبية، كونها تتضمن تقييداً للمنافسة داخل السوق الأوروبية المشتركة^(١).

ثانياً . اتفاقات حجز السعة (المقاعد) Block space agreements:

يسعى الناقلون الجويون إلى مضاهاة السعة مع الطلب على النقل الجوي كلما أمكن ذلك، بغية زيادة الأرباح إلى الحد الأقصى من خلال تقليل السعة غير المستغلة في كل رحلة إلى الحد الأدنى؛ لذلك تلجأ شركات الطيران إلى التحالف فيما بينها في صورة عقد اتفاقات لحجز السعة بين شركاتها، لزيادة قدرتها التنافسية والسيطرة على السوق.

ويقصد بحجز المساحات أو السعة المحجوز مسبقاً قيام شركتي طيران أو أكثر بالاتفاق على شراء ناقل جوي عدداً من مقاعد الركاب أو حيزاً محدداً لشحن على متن طائرة تابعة لناقل ثان؛ فالسعة لها أهمية تشغيلية ومالية حيوية للناقلين الجويين، ويرجع ذلك بصورة أساسية إلى طبيعة النقل الجوي التجاري الذي له عدة سمات خاصة به فيما يتعلق باقتصاديات تشغيله، ومن بين هذه السمات ما يلي: (١) أن وسيلة الإنتاج المستخدمة - طائرات النقل - هي وسيلة مكلفة جداً؛ لذلك يجب استغلالها بفاعلية لكي تدر عائداً يكفي

(١) Code-Sharing Agreements in Scheduled Passenger Air Transport, The European Competition Authorities' perspective, European Competition Journal, December 2006, p.270.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

لتغطية الاستثمار. ٢) المنتج المعروض - مقاعد الركاب والمساحات المخصصة للبضائع - غير قابل للتخزين؛ لأنه بمجرد إقلاع الطائرة لا يمكن بيع المقاعد أو المساحات الشاغرة وتفقد. ٣) أن النجاح المالي للناقل الجوي - في ظل مرونة الطلب على النقل الجوي وتأثره بالوقت والسعر - يعتمد بصورة كبيرة على كفاءة استخدام الطائرة، والقدرة على المضاهاة بين السعة والطلب^(١).

وتختلف درجة المخاطر المالية المرتبطة بهذه الاتفاقات بحسب نوع الاتفاق المبرم بين الشركات المتحالفة؛ حيث إن المخاطر المالية في اتفاق حجز السعة تزداد عندما يكون من نوعية السعة الثابتة Hard block، كون الناقل المسوق يلتزم بشراء تذاكر بعدد مقاعد محددة من الناقل المشغل، ويتحمل وحده مسؤولية بيعها بعد ذلك، ونقل نسبة الخطورة عندما يكون اتفاق حجز السعة من نوعية السعة المرنة soft block، حيث إن الناقل المسوق لا يلتزم بشراء سوي عدد التذاكر التي نجح في تسويقها فعلاً من العدد الكلي للسعة المطروحة للرحلة الجوية خلال المهلة المتفق عليها.

(١) Manual on the Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, op.cit, p.١٠٤.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

وقد يكون اتفاق حجز السعة أكثر تعقيداً عندما يتم الاتفاق بين شركات الطيران المتحالفة على تقاسم الحصص، حيث إن إحدى شركات الطيران تقوم بتشغيل جزء من الرحلة، وتتولى شركة طيران أخرى الجزء الآخر من الرحلة الجوية، ثم يتم تقسيم إيرادات الرحلة بين الشركة وفقاً للاتفاق المبرم بينهما.

هكذا يلجأ الناقلون الجويون للتنسيق فيما بينهم، وإبرام اتفاقات حول السعة بشأن الخطوط الجوية التي يعملون عليها؛ وذلك لتجنب الإفراط في السعة والمنافسة الهدامة فيما بينهم؛ حيث إن اتفاقات تقاسم السعة والمشاركة بين الأطراف في وتيرة الحركة بين المطارات المعنية تسمح باستخدام عدد طائرات أقل بتقليل التكاليف؛ وبالتالي زيادة إيرادات شركات الطيران المتعاقدة.

ثالثاً . مجموعة المصالح والتشغيل المشترك للخطوط الجوية الدولية:

في الوقت الذي تُعد فيه مسألة امتلاك الدولة لشركة طيران وطنية أمراً ليس في متناول جميع الدول، خاصة الدول النامية، ذهبت بعض الدول التي ترغب، في تشغيل خدمات النقل الجوي بصورة منتظمة كونه قطاع يتسم بأهمية رئيسية في التنمية الاقتصادية إلى ما يعرف بتكوين مجموعة المصالح، بهدف الحصول على الفوائد المثلى من قطاع النقل الجوي الدولي.

ويقصد بمجموعة المصالح في قطاع النقل الجوي بأنها: تلك الدول التي تنتمي لتجمع اقتصادي إقليمي أو شبه إقليمي، وتتفق مع بعضها - تحقيقاً لمصالحها الاقتصادية المشتركة - على قيام إحدى الدول في هذا التجمع الاقتصادي بتعيين شركة طيران تابعة لأي دولة أخرى تنتمي لذات التجمع الاقتصادي الإقليمي كناقل جوي لها، وأن تسمح لها بممارسة حقوق النقل الجوي على إقليمها، طالما كانت ملكية أغلبية شركة الطيران والسيطرة الفعلية في يد الدولة الأخرى أو في يد مواطنيها⁽¹⁾.

وبذلك يمكن لأحد الناقلين الجويين أن يمثل أكثر من دولة تنتمي لتجمع اقتصادي إقليمي، ويكون بمثابة الناقل الجوي الرسمي لها، بشرط أن تكون ملكية أغلبية رأسمال الشركة والسيطرة الفعلية لإحدى هذه الدول أو في يد مواطنيها، على أن يتم اقتسام الفوائد الاقتصادية من وراء تشغيل الخطوط الجوية لشركة الطيران المعنية على هذه الدول بحسب ما يتم الاتفاق عليه.

وما يعرف بمجموعة المصالح أو التشغيل المشترك للخطوط الجوية يُعد من المسائل التي أقرتها اتفاقية الطيران المدني الدولي أو اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م؛ حيث إن المادة (٧٧) منها تنص على أنه: "ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع دولتين متعاقدتين أو أكثر من إنشاء هيئة للاستثمار

(1) Ruwantissa Abeyratne, Aeronomics and Law, Fixing Anomalies, Springer 2012, p.45.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

المشترك أو مؤسسات استثمار دولية للنقل الجوي، أو من اتباع نظام الخطوط الجوية المشتركة على أي خط أو في أي منطقة، على أن تخضع هذه الهيئات أو المؤسسات وهذه الخطوط المشتركة لجميع أحكام هذه الاتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بتسجيل الاتفاق لى المجلس...^(١).

وتظهر خطورة مجموعة المصالح على المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي الدولي، بالنظر في الترتيبات التنظيمية التي أوصى بها المؤتمر الرابع للنقل الجوي الدولي بشأن الاتفاقات الثنائية المتعلقة بتحرير خدمات النقل الجوي، ويكون أحد أطرافها دولة تنتمي لأحد التجمعات الاقتصادية الإقليمية؛ حيث جاءت هذه الترتيبات متضمنة لمعايير موسعة تجعل كل طرف في اتفاق للنقل الجوي أن يتوقع حصول الناقل الجوي الذي عينه كناقل جوي لدولته على حق دخول سوق الطرف الثاني، حتى لو كان هذا الناقل الجوي لا يحمل

(^١) Article (77) of the Chicago Convention 1944: "Joint operating organizations permitted; Nothing in this Convention shall prevent two or more Contracting States from constituting joint air transport operating organizations or international operating agencies and from pooling their air services on any routes or in any regions, but such organizations or agencies and such pooled services shall be subject to all the provisions of this Convention, including those relating to the registration of agreements with the Council".

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

جنسيته، بل يكفي أن يكون تحت السيطرة الفعلية لدولة تنتمي معه لمجموعة مصالح واحدة.

وبناء على ما جاء في التوصية الرابعة للمؤتمر العالمي الرابع للنقل الجوي يمكن أن تتضمن الاتفاقات الثنائية أو المتعددة للنقل الجوي بنداً يمكن كل دولة طرف في الاتفاق من دخول الناقل الجوي الذي تعينه لنفسها سوق الطرف الثاني من الاتفاق؛ ولكن بشرط توافر أحد أمرين: الأول أن يكون معظم ملكية الناقل الجوي والسيطرة الفعلية عليه في يد مواطني أي دولة تكون طرفاً في الاتفاق. الثاني أن يكون معظم ملكية الناقل الجوي أو السيطرة الفعلية في يد مواطن واحد أو أكثر من دول أخرى ليست بالضرورة طرفاً في الاتفاق المعني، ولكنها أطراف في مجموعة معرفة على أنها مجموعة مصالح^(١).

(^١) Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, op.cit, p. ٤٩.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

المطلب الثاني

آليات الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات الطيران الدولية^(١)

إذا كان الاحتكار - عموماً - يقصد به سيطرة شركة أو مجموعة شركات على حصة ضخمة من إنتاج سوق منتج معين تمكنها من فرض سيطرتها على إجمالي إنتاج هذا السوق؛ وبالتالي زيادة أرباحها من خلال

(١) استخدم الباحث مصطلح الاحتكار التعسفي بدلاً من الاكتفاء بمصطلح الاحتكار، والسبب يرجع إلى أن غالبية القوانين المنظمة للمنافسة في مختلف النظم القانونية لم تحظر الاحتكار في حد ذاته، بل حظرت الوصول إلى الوضع الاحتكاري من خلال الممارسات المقيدة للمنافسة أو التعسف في استغلاله، فالاحتكار قد تؤدي إليه المنافسة الحرة في حالة تفوق مشروع على منافسيه في السوق المعنية وانصراف العملاء إليه، بل قد يكون الاحتكار وضعاً طبيعياً عندما لا يوجد في السوق المعنية إلا مشروع واحد، كما هو الوضع لشركة مصر للطيران بالنسبة لسوق النقل الجوي الداخلي، كذلك قد يكون الاحتكار بقوة القانون كما في حالة المشروع المبتكر الذي يحصل على براءة اختراع من الجهة المختصة بالدولة تمكنه من احتكار استغلال ابتكاره مدة زمنية معينة؛ لذلك تظل ممارسات المشروع المحتكر مشروعة طالما لم تتطوّر على إساءة في استغلال الوضع الاحتكاري، فنكون أمام احتكار تعسفي، لمزيد من التفاصيل حول وجهة النظر تلك، راجع: د. حسين الماحي، حماية المنافسة، مرجع سابق، ص ٨٤ وما بعدها؛ د. أحمد عبد الرحمن الملحم، الاحتكار والمحظور ومحظورات الاحتكار في ظل نظرية المنافسة التجارية، مجلة القانون والاقتصاد للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد الثالث والستون، ١٩٩٣م، ص ٢٦ وما بعدها.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

تخفيض الإنتاج وزيادة الأسعار^(١)؛ فلا شك في أن اتجاه أغلب دول العالم إلى تبني مبدأ السماوات المفتوحة من خلال الاتفاقات الثنائية التي تبرم بشأن تحرير الخدمات الجوية، وتحرير المنافسة من القيود، سيؤدي إلى قيام حرب في الأسعار بين شركات الطيران الكبرى، الأمر الذي سيدفع بعض شركات الطيران إلى الخروج من سوق النقل الجوي، بينما ستتجه شركات أخرى إلى احتكار السوق.

فلا يمكن إنكار أن ظهور التحالفات العالمية كان له تأثير واضح على صناعة شركات الطيران؛ فقد أدت القوة التسويقية للتحالفات الكبيرة، وسيطرتها على المطارات المحورية إلى اهتزاز المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي، بما يضر بمصالح بعض الدول؛ حيث ظهرت شواغل لدى شركات الطيران الصغيرة والمتوسطة الحجم، وانعكس ذلك على قدرتها على البقاء، الأمر الذي دفع بعضها إلى التركيز على جزء معين من السوق، والتنافس كشركات منخفضة التكاليف، وانتقلت بعضها إلى تكوين تحالفات إقليمية مع الناقلين الجويين المجاورين لها ذوي الاتجاهات المتماثلة.

(١) د. أمل محمد شلبي، الحد من آليات الاحتكار، منع الإغراق والاحتكار من الوجهة

القانونية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ٢٠٠٦م، ص ٨.
مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

لذلك من الأهمية بمكان التأكيد على أن الأنشطة التجارية لشركات النقل الجوي من الأنشطة ذات الطابع الاستثنائي لما تحمله من أهمية خاصة لصالح تجارة الأعمال؛ لذا يجب ألا تترك كلية في أيدي شركات الطيران، بل من الضروري أن تمارس من خلال أطر واضحة، ووفق ضوابط سليمة تضمن حماية المنافسة العادلة، وحماية لشركات الطيران الضعيفة، وحماية للمستهلكين الجويين.

فإذا كانت المنافسة في سوق النقل الجوي عبارة عن أعمال واتفاقات مشروعة في حد ذاتها. بين شركتين أو أكثر من شركات النقل الجوي؛ استناداً إلى مبدأ حرية التجارة، بيد أن تنظيمها من خلال وضع قواعد تشكل نظاماً قانونياً يضبط هذه الأعمال والاتفاقات، يعتبر بمثابة صمام الأمان لعدم استغلال هذه الممارسات كأداة لتقييد قواعد المنافسة الحرة بين المشروعات، وتخل بقواعد النظام العام الاقتصادي؛ بما يكفل إتاحة المناخ السليم للمنافسة الحرة بين المتعاملين في سوق النقل الجوي.

حيث إن نجاح سياسة تنظيم المنافسة في سوق النقل الجوي، المتمثلة في وضع ضوابط تحول دون قيام شركات الطيران بأفعال مقيدة للمنافسة في هذه السوق المتحررة، سيحقق العديد من الأهداف، أهمها: (١) حماية حرية المنافسة بين شركات النقل الجوي، عن طريق ضمان عدالة الدخول إلى

الأسواق. ٢) تحقيق رفاهية المستهلك الجوي، وضمان حماية حقوقه ضد الممارسات الاحتكارية لشركات النقل الجوي. ٣) ضمان عدم انفراد عدد قليل من شركات الطيران بكل الأرباح، وهو ما يؤدي إلى زيادة كفاءة الأداء الاقتصادي لشركات الطيران العاملة في السوق، بما ينعكس إيجابياً على التنمية الاقتصادية في السوق المعنية؛ لذلك يظل من الأهمية بمكان لإنجاح سياسة تنظيم المنافسة في سوق النقل الجوي الوقوف على الممارسات الاحتكارية التعسفية التي صاحبة ظهور تحالفات شركات الطيران، وكذلك تحديد السوق المعنية محل هذه الممارسات الضارة بالمنافسة لتتمكن سلطات المنافسة المختصة من اتخاذ الإجراءات اللازمة لمواجهتها.

أولاً. الممارسات الاحتكارية التعسفية لتحالفات شركات الطيران الدولية:

ترتبط الممارسات الاحتكارية بالمشروعات التجارية التي تمتلك القوة الاحتكارية في السوق المعنية؛ فمن غير المتصور البحث فيما إذا كانت أحد التصرفات الصادرة من مشروع أو تحالف معين تعد من الممارسات الاحتكارية التعسفية من عدمه، دون التأكد بداية من أن هذا المشروع أو التحالف لديه قوة احتكارية في السوق المعنية؛ فالأخيرة هي التي تمكن المشروع الحائز لها من السيطرة على السوق المعنية من خلال تخفيض الإنتاج وزيادة الأسعار، بفضل قدراته الاقتصادية والمالية، وتجعله قادراً على القضاء على المنافسين

الموجودين في السوق المعنية، ومنع المنافسين المحتملين من دخول هذه السوق.

وتعتبر مسألة تحديد الممارسات الاحتكارية التعسفية في سوق النقل الجوي قائمة على اجتهاد السلطات المعنية بتنظيم المنافسة في الدول المختلفة؛ ففي الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي نجد أن السلطات المعنية لديها تعتبر التركيز في الأسواق، والتسعيرة التعسفية، والآثار المترتبة على الإكثار في الرحلات الجوية لخط جوي محدد، واتفاقات تقاسم الرموز وحجز المساحات (المقاعد) ضمن الاتفاقات التي قد تنطوي على ممارسات احتكارية تعسفية في سوق النقل الجوي الدولي⁽¹⁾؛ أي أن سياسة تنظيم المنافسة في سوق النقل الجوي تركز على تنظيم سلوك الناقلين الجويين من خلال العمل في اتجاهين رئيسيين: الاتجاه الأول . منع الاتفاقات المقيدة للمنافسة بين شركات الطيران العاملة في السوق المعنية، الاتجاه الثاني - منع تحالفات الطيران ذات القوة السوقية من إساءة مركزها المسيطر في السوق المعنية.

أ . الاتفاقات المقيدة للمنافسة لتحالفات شركات الطيران بشأن فرض الأسعار أو السعة:

(¹) Angela Cheng-Jui Lu, International Airline Alliances: EC competition law/US antitrust law and international air transport, Kluwer Law International, October 2002, p.245.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

يشار إلى الاتفاقات المقيدة للمنافسة . عموماً . بأنها: كل تنسيق للسلوك بين المشروعات، أياً ما كان الشكل الذي يتخذه هذا التنسيق، وسواء كان صريحاً أو ضمنياً، إذا كان محله أو الآثار المترتبة عليه من شأنها أن تمنع أو تقيد المنافسة^(١)، وهو ما قد يظهر بوضوح في صورة التحالفات أو اتفاقات الكارتل التي تتم بين مشروعين أو أكثر من المشروعات التي تمارس نشاطاً اقتصادياً في سوق معينة، بهدف تحريف أو تغيير القواعد الطبيعية في السوق، بحيث يصبح غير خاضع لقوى العرض والطلب^(٢).

فإذا كانت القاعدة في نظام السوق هي أن أسعار السلع والخدمات تتغير صعوداً وهبوطاً تحت تأثير قوى العرض والطلب؛ حتى يتم التوازن بين المعروض من تلك السلع والخدمات والمطلوب منها عند السعر الذي يرتضيه

(١) في هذا الشأن قرر مجلس المنافسة الفرنسي أن وجود مجموعة المصالح الاقتصادية، بهدف تحسين ظروف التشغيل لأعضائها لا يعد في حد ذاته محظوراً طبقاً للمادة L420-1 من قانون التجارة الفرنسي، ومع ذلك فإن اللجوء إلى تكوين مجموعة المصالح الاقتصادية لا يحول دون تطبيق أحكام هذه المادة، إذا ثبت أنه استخدم لتنفيذ ممارسات متفق عليها، غرضها أو أثرها الحد من حرية ممارسة المنافسة. انظر:

Conseil de la Concurrence (commission permanente), Décision n° 01-D-32 du 27 juin 2001 relative à la saisine de M. Henri Faraud dirigée contre des pratiques mises en œuvre dans le secteur des taxis à Saint-Laurent-du-Var, p.8. Disponible sur : <http://www.autoritedelaconcurrence.fr/pdf/avis/01d32.pdf>

(٢) د. د. لينا حسن زكي، قانون حماية المنافسة ومنع الاحتكار، مرجع سابق، ص ٤١. مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

المنتجون والمستهلكون، بيد أن بعض المشروعات . منفردة أو مجتمعة . في سبيلها لجني أقصى ربح لها قد تقوم بممارسات من شأنها أن تعوق قوى السوق عن دورها في تحديد الأسعار، بما ينعكس سلباً على قواعد المنافسة الحرة والعدالة التي تحكم آلية عمل السوق^(١).

فلاشك في أن زيادة المنافسة بين شركات الطيران الدولية في سوق النقل الجوي الدولي المتحررة كان له شديد الأثر في قيام التحالفات بين هذه الشركات، والاتفاق فيما بينها للسيطرة على أسواق النقل الجوي من خلال إعادة توزيع المعروض من الخدمات الجوية . اتفاقات السعة . وتحديد الأسعار وتقسيم الأسواق، للوصول إلى أعلى ربحية ممكنة، وهو ما يجعل الدخول إلى أحد تحالفات شركات الطيران الدولية أشبه بالدخول في أحد اتفاقات التكتل الاقتصادي أو الكارتل؛ حيث يتم الاتفاق بين عدد من المشروعات التجارية على تثبيت أسعار منتجاتها، وتوزيع الحصص السوقية في المناطق والقطاعات والدول المختلفة، للوصول إلى أرباح احتكارية لا يستطيع لغيرها من المشروعات الوصول إليها .

والحقيقة أن اتفاق الكارتل لا يشكل في حد ذاته أحد الممارسات الاحتكارية التعسفية، إنما يظل مشروعاً طالما لا يؤدي إلى تقييد المنافسة أو

(١) د. حسين الماحي، حماية المنافسة، مرجع سابق، ص ٥٧.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

منعها أو الإضرار بها^(١)؛ لذلك يشترط في اتفاق الكارتل بين شركات الطيران الدولية ليمثل أحد الممارسات الاحتكارية التعسفية لتحالفات شركات الطيران أن يظهر التعاون بين شركات الطيران المتحالفة في إحدى الصور الآتية: (١) الاتفاق على تحديد حصص تقديم الخدمات الجوية، والمقصود هنا اتفاقات تحديد السعة؛ حيث يتم الاتفاق بين شركات الطيران أعضاء التحالف على إعادة توزيع السعة للخطوط الجوية وتخفيض عدد الرحلات عليها للوصول إلى الحصص السوقية المطلوبة، من أجل الحفاظ على المستويات الاحتكارية المتفق عليها، وبغض النظر عن ردود أفعال المنافسين والمستهلكين. (٢) الاتفاق على تثبيت الأسعار؛ حيث تتفق شركات الطيران المتحالفة أعضاء اتفاق الكارتل على تثبيت أسعار الرحلات الجوية، مع الاتفاق على تجانس الخدمات الجوية المقدمة من جميع الشركات لتصل لدرجة من الكفاءة متقاربة، بما يضمن لكل شركة نسبة ربحية معينة، وهو ما يلحق أضرار بالغة بالمنافسة العادلة، وكذلك بالمستهلكين الجويين الذين سيفقدون لحد بعيد حرية الاختيار بين أكثر من شركة طيران على أساس فرق الأسعار. (٣) الاتفاق على تقسيم الأسواق؛ حيث يتم الاتفاق بين شركات الطيران أعضاء التحالف على تقسيم السوق المعنية إلى مناطق جغرافية محددة، ويحدد لكل شركة نطاق جغرافي

(١) د. أمل محمد شلبي، الحد من آليات الاحتكار، مرجع سابق، ص ١٥٧.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

معين تقدم فيه خدماتها الجوية، بما يضمن لكل عضو وضع احتكاري في هذا النطاق الجغرافي، يمكنه من تحقيق نسبة ربحية معينة.

ويعتبر من أهم المؤشرات على السلوك التنافسي غير العادل في سوق النقل الجوي قيام شركة طيران بالتواطؤ مع شركة طيران أو أكثر عاملة على ذات الخط الجوي من أجل فرض أسعار وأجور للسفر معينة (اتفاق كارتل)؛ بهدف وضع شركة طيران أخرى في موقف اقتصادي سيئ أو إخراجها من السوق، ويمكن أن يستشف هذا السلوك المقيد للمنافسة في سوق النقل الجوي عندما يظهر أن هذه الأسعار والأجور التي فرضتها بالتواطؤ بعض شركات الطيران لا تكفي في مجموعها لتغطية تكاليف الرحلة المعنية⁽¹⁾.

ويطلق على هذا النوع من الممارسات المقيدة للمنافسة أسلوب التسعير الافتراسي *Predatory pricing*، حيث تتفق عدة شركات طيران كبرى على تخفيض أجور السفر على خطوط جوية معينة من أجل طرد شركات الطيران المنافسة من السوق، أو لمنع دخول شركات طيران جديدة إلى السوق مستقبلاً، على أن تستعيد أي خسائر تكبدتها برفع أجور السفر بعد ذلك⁽²⁾، فالتسعير

(1) JAMES L. ROBENALT, *Predatory Pricing in the Low-Fare Airline Market: Targeted, Discriminatory, and Achieved with Impunity*, Ohio State Law Journal 2007, volume 68, p.642.

(2) Daniel A. Cranet, *The paradox of predatory pricing*, Cornell Law Review 2005, volume 91, n°1, p.3; Paul L. Joskow and Alvin K.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

الاقتراضي على المدى الطويل سيقبل عدد شركات الطيران العاملة في السوق، وسيؤدي إلى خفض عدد الرحلات المتاحة، ويقلل من حجم الخيارات أمام المستهلكين الجويين، الأمر الذي سيسمح لشركات الطيران المتبقية في السوق بفرض أسعار للنقل عالية، كونها في موضع احتكاري^(١).

واتفاق الكارتل القائم على أسلوب التسعير الاقتراضي يقوم على إستراتيجية من خطوتين لتأمين الوصول إلى أرباح احتكارية لشركات الطيران المتواطئة؛ المرحلة الأولى: وهي مرحلة الاقتراض the predation stage حيث تبدأ شركات الطيران أطراف الاتفاق في تقاضي أجور للنقل على الخطوط الجوية المحددة في خطة اتفاق الكارتل أقل من التكلفة الحقيقية لأسعار مثل هذه الرحلات على أمل قيادة المنافسين في السوق وإجبارهم على البيع بخسارة، والخروج في النهاية منه، المرحلة الثانية: مرحل التعويض أو الاقتطاع the recoupment stage وهي تبدأ فور نجاح المرحلة الأولى؛ حيث تبدأ شركات الطيران أطراف اتفاق الكارتل بعد أن التهمت منافسيها في

Klevorick, A Framework for Analyzing Predatory Pricing Policy, The Yale Law Journal 1979, volume 89, p.213.

(١) Paul Stephen Dempsey, Predatory Practices & Monopolization in the Airline Industry: A Case Study of Minneapolis/St. Paul, Transportation Law Journal, Spring 2002, volume 29, n° 129, P.129.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

السوق وأصبحت تهيمن عليه، في فرض أسعار احتكارية للخطوط الجوية المعنية لتعويض الخسائر التي تكبدتها في المرحلة الأولى، ثم تحقيق أرباح احتكارية monopoly profits في المستقبل^(١).

وهناك العديد من الأسباب التي قد تدفع شركات الطيران لإبرام اتفاق كارتل بشأن التسعير الافتراضي؛ أهمها: مواجهة تراجع نمو سوق النقل الجوي، وندرة الموارد لبعض شركات الطيران المتعاقدة، مع ظهور تقنيات جديدة لدى أحد المنافسين، كل هذا قد يدفع عدة شركات للتواطؤ فيما بينها والتلاعب بالأسعار لزيادة أرباحها على حساب منافسيها من خلال نمو حصتها في السوق، بدلاً من نمو السوق ذاته^(٢). كما قد يكون الدافع وراء وجود مثل هذه اتفاقات التسعير الافتراضي رغبة شركات الطيران المتعاقدة في تأديب أحد شركات الطيران المنافسة أو لمنع تقدمها وتوسعها في السوق دون إخراجها منه^(٣).

(١) Christopher R. Leslie, Predatory pricing and recoupment, Columbia Law Review, November 2013, volume 113, n°7, p.1695.

(٢) Gregory T. Gundlach, Price Predation: Legal Limits and Antitrust Considerations, Journal of Public Policy & Marketing 1995, volume 14, n°2, p.278.

(٣) Tengku Akbar Tengku Abdullah, Competition in the airline industry: The case of price war between Malaysia Airlines
مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

ويمكن إثبات أن اتفاق الكارتل قائم على أسلوب التسعير الافتراضي، ويمثل ممارسة احتكارية تعسفية لشركات الطيران المتفقة من خلال تطبيق قاعدة اريدا تيرنر Areeda-Turner Rule⁽¹⁾ التي تفترض أن التسعير يكون افتراضياً إذا كان سعر الخدمة المقدمة من شركة الطيران أقل من تكلفتها الحدية على المدى القصير، مع الأخذ في الاعتبار للعوامل ذات الصلة بنشاط النقل الجوي مثل تغييرات السعة وأنشطة المبيعات والتسويق لشركات الطيران، بما يستلزم عند إثارة فرضية التسعير الافتراضي بشأن أحد اتفاقات الكارتل أن يتم دراسة كل حالة على حدة حسب مسوغاتها الخاصة، مع إجراء فحص متعمق للظروف الواقعية المرتبطة بالاتفاق، وعلى رأسها هيكل السوق، وسلوك شركات

and AirAsia, Central Asia Business Journal 2010, volume 3, p.69.

(¹) اعتمدت كل الدوائر القضائية للمحكمة الاتحادية في الولايات المتحدة . باستثناء الدائرة الحادية عشرة . عند إجراء أي تحقيق بشأن وجود تسعير افتراضي، على القاعدة التي وضعها فيليب اريدا ودونالد تيرنر عام ١٩٧٥م، والتي تضع قرينة قاطعة بأن طرح مشروع لسلعة أو خدمة بسعر أقل من متوسط سعر التكلفة المتغيرة، يعد تسعيرة افتراضية غير قانونية، راجع:

Phillip Areeda and Donald F. Turner, Predatory Pricing and Related Practices under Section 2 of the Sherman Act, Harvard Law Review 1975, Volume 88, n°4, pp.697-733.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

الطيران أطراف الاتفاق^(١)، وقد ذهبت محكمة العدل الأوروبية إلى أن التسعير يكون افتراضياً ومناهضاً للمنافسة العادلة، بمجرد أن يكون السعر المطروح من قبل أحد الشركات أقل من متوسط التكلفة المتغيرة، ودون الحاجة لإثبات أن هدف الشركة هو القضاء على المنافسين^(٢).

وقد تظهر الممارسات الاحتكارية المقيدة للمنافسة في سوق النقل الجوي أيضاً في صورة الاتفاق بين عدة شركات طيران في السوق المعنية على الوصول بالسوق إلى مرحلة احتكار القلة Oligopoly^(٣)؛ حيث إن شركات الطيران أعضاء التحالف تتواطأ لاحتكار السوق المعنية دون الاتفاق صراحة على ذلك، من خلال سياسة التفاعل المتبادلة بين أعضاء التحالف بشأن تثبيت الأسعار وتحديد السعة للخدمات الجوية، فاحتكار القلة في سوق النقل

(١) Manual on the Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, op.cit, p.130.

(٢) Cour de justice des Communautés européennes, Affaire C-333/94P, TetraPak International SA contre Commission des Communautés européennes, Arrêt de la Cour du 14 novembre 1996.

(٣) احتكار القلة مرحلة يصل لها السوق عندما يوجد به عدد قليل من البائعين، يبيعون سلعاً أو خدمات متجانسة تمثل بديلاً لبعضها البعض، بما يمكنهم من السيطرة على السوق والتحكم فيها، من خلال إنتاج الجزء الأكبر من المعروض، راجع: د. أسامة فتحي عبادة، النظام القانوني لعمليات التركيز الاقتصادي في قانون المنافسة، مرجع سابق، ص ٥٠.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

الجوي لا يحتاج إلى مفاوضات أو اتفاق مكتوب، فهو لا يعدو أن يكون سوى تفاهات تتم بين أعضاء التحالف حول أسعار تقديم الخدمات الجوية بشأن الخطوط الجوية المعنية وحجم السعة عليها ناتجة عن مراقبة كل شركة لسلك الشركة الأخرى، وبغض الطرف عن ما قد ينتج عن ذلك من تقييد لحرية التجارة والمنافسة.

ومن جهة أخرى يمكن أن نستدل على الممارسات المناهضة للمنافسة العادلة فيما يخص السعة بالنظر إلى التوصيتين: الأولى والثالثة الصادرتين عن الاجتماع التاسع لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي عام ١٩٩٧م؛ حيث ينص البند الثاني من توصية لجنة خبراء الأولى على أن إضافة سعة مفرطة على أحد خطوط الطيران يُعد أحد أنواع الممارسات التنافسية غير الشريفة بين الناقلين الجويين، كما أن البند الأولى من التوصية الثالثة للجنة الخبراء تؤكد على أن تحرير الخطوط الجوية الدولية يقتضي من شركات الطيران أن تتقاسم السعة لضمان تكافؤ الفرص، وأن تلتزم بتطبيق نظام لا يجوز بموجبه لشركات الطيران التي تعرض سعة أكبر أن تزيد السعة إلا بالمقدار الذي تستطيع

شركات الطيران الأقل سعة أن تعرضه، مع مراعاة بعض الاستثناءات في حالة تشغيل طائرات جديدة أو في حالة الخدمات الموسمية^(١).

ب . الممارسات القائمة على إساءة استغلال المركز المسيطر لإغلاق الأسواق أمام المنافسين:

يتجسد المركز المسيطر في السوق بالمقدرة الاقتصادية التي يحوزها مشروع معين لما يمتلكه من ملاءة مالية وخبرة تجارية وتقدم تكنولوجي، الأمر الذي يمكنه من بسط سيطرته على السوق المعنية بإنتاج أو توزيع أو تسويق سلعة أو خدمة معينة؛ وبالتالي التحكم في الأسعار وتحديد كمية الإنتاج وطريقة التوزيع والتسويق، دون أن يضع في اعتباره موقف المشروعات الأخرى المنافسة له أو موقف عملائه^(٢).

(١) International Civil Aviation Organization, Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport, op.cit, p.٤٠ .

(٢) د. صفاء العيساوي، المفهوم القانوني للاستعمال غير المشروع للمركز المتحكم في السوق . دراسة مقارنة، مجلة واسط للعلوم الإنسانية، العدد الثالث والعشرون، المجلد التاسع ٢٠١٤، ص ٥١.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

وقد عرّف بعض الفقه^(١) المركز المسيطر بأنه: القوة الاقتصادية التي يتمتع بها أحد المشروعات، بما يمكنه من عرقلة المنافسة الفعالة في السوق ذات الصلة، من خلال العمل بشكل مستقل في وجه منافسيه والعملاء، وأخيراً المستهلكين، وكذلك عرّفه جانب من الفقه^(٢) المركز المسيطر بأنه: سلطة أو مقدرة اقتصادية يحوزها مشروع معين يتمكن بها من تحديد الأسعار والإنتاج والتوزيع والتحكم في الكميات المنتجة وإعاقة المنافسة الفعلية في السوق المعنية، فالمشروع المسيطر بدلاً من أن يخضع لقانون السوق المرتكز على العرض والطلب، يصنع لنفسه قانوناً خاصاً به من خلال القدرة الاقتصادية التي يتمتع بها، والتي تسمح له ببناء إستراتيجيته التجارية دون الأخذ في الاعتبار بردود أفعال المنافسين^(٣).

(^١) Anne-Lise SIBONY, Retour sur la méthode de qualification des prix prédateurs, Revue Lamy de la concurrence, septembre 2007, N°12, p.18.

(^٢) د. خليل فيكتور تادرس، المركز المسيطر للمشروع في السوق المعنية على ضوء قوانين حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٧م، ص ٢٢.

(^٣) د. سامي عبد الباقي أبو صالح، إساءة استغلال المركز المسيطر في العلاقات التجارية، القانون رقم ٣ لسنة ٢٠٠٥ الخاص بحماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية. دراسة تحليلية مقارنة، دار النهضة العربية ٢٠٠٥م، ص ٣٠.
مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

ومن جانب القضاء انتهت محكمة العدل الأوروبية^(١) إلى أن إساءة استغلال المركز المسيطر في السوق تقوم على فكرة موضوعية تتعلق بالأفعال التي يقوم بها المشروع المسيطر، والتي يكون من شأنها التأثير على بنيان أو تركيبة السوق بشكل يؤدي إلى إضعاف أو إعاقة المنافسة أو منع نموها؛ وذلك باستخدام وسائل تختلف عن المستخدمة في المنافسة العادية أو الظروف الطبيعية للسوق.

والمركز المسيطر في السوق يمكن أن يصل إليه أي مشروع بفضل ما يملكه من خبرة تجارية وإدارية، وكفاءة في الإنتاج والتوزيع، أو امتلاكه لبراءات اختراع وأسرار صناعية تجعله حائزاً لمزية تنافسية تغيب عن أقرانه، وكل ذلك يظل في نطاق المشروعية، طالما تجنب هذا المشروع القيام بممارسات تمثل قيداً على حرية المنافسة في السوق المعنية، وتؤدي إلى إغلاقه في وجه المنافسين الجدد أو ما يطلق عليه الممارسات الاستبعادية Exclusionary Practices.

(١) Cour de justice des Communautés européennes, Affaire 85/76, Hoffmann-La Roche c/ Commission, Arrêt de la Cour du 13 février 1979.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

ويمكن أن نميز بين نوعين من المركز المسيطر في السوق^(١)، النوع الأول . المركز المسيطر الفردي: وهو المركز الذي يحوزه مشروع بمفرده يقوم بالسيطرة على السوق المعنية، والتحكم فيها على نحو يؤدي إلى إعاقة المنافسة أو منعها، بحيث لا يجرؤ أي مشروع منافس على اقتحام السوق، ويحدث ذلك من خلال عدم مقدرة المشروعات الأخرى على تقديم منتجات وخدمات بديلة عن ما يقدمه المشروع المسيطر، الأمر الذي يجعل الأخير في منأى من المنافسة مع غيره من المشروعات.

النوع الثاني - المركز المسيطر الجماعي: وهو المركز الذي تحوزه مجموعة من المشروعات المرتبطة مع بعضها بما تملكه من قدرات مالية سمعة تجارية وخبرة فنية تمكنها من التحكم في السوق، والتصرف فيه بشكل منفرد، وباستقلال تام عن المنافسين والعملاء، وهذا النوع من المركز المسيطر هو الغالب في اتفاقات التحالف التي تتم بين شركات النقل الجوي.

وتلجأ شركات الطيران المتحالفة لمثل هذه الممارسات القائمة على إساءة استغلال المركز المسيطر لكي تذيب شهرتها كمنافس قوي لا يمكن مجاراته، ولإرسال إشارة قوية إلى المنافسين الحاليين والمتوقعين بعدم وجود

(١) د. صفاء العيساوي، المفهوم القانوني للاستعمال غير المشروع للمركز المتحكم في

السوق، مرجع سابق، ص ٥٩.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

فرص كبيرة لهم لدخول السوق وتحقيق أرباح؛ فقد اعتبرت محكمة العدل الأوروبية أن نظام المكافآت (برنامج الولاء) الذي منحته شركة الطيران البريطانية British Airways لوكلاء السفر في المملكة المتحدة على مبيعات التذاكر المنتظمة لخطوطها الجوية مستفيدة من قوتها الاقتصادية، يتنافى مع مبدأ تكافؤ الفرص مع المنافسين، ويضعهم في موضع تنافسي ضعيف، بما يمثل تشويهاً للمنافسة قائم على إساءة لاستغلال المركز المسيطر للشركة في السوق البريطانية؛ حيث إن شركة النقل الجوي أرادت من وراء هذه المعاملة التمييزية استبعاد المنافسين في السوق، وعدم السماح للمنافسين الجدد بالدخول إليه⁽¹⁾.

فلا جدال في أن اتفاقات التحالف التي تتم بين شركات النقل الجوي قد ينشأ عنها العديد من الممارسات المقيدة للمنافسة في السوق المعنية بفضل هيمنة هذا التحالف على السوق، ووصوله للمركز المسيطر الجماعي، بما يمكنه من تثبيت أسعار خدمات الرحلات الجوية أو زيادتها لتعزيز السيطرة المشتركة، وبصورة مستقلة عن أي ضغط تنافسي ناتج عن ردود أفعال شركات النقل الجوي المنافسة، أو حتى المستهلكين الجويين.

(1) Cour de justice des Communautés européennes, Affaire C-95/04 P, British Airways plc contre Commission des Communautés européennes, Arrêt de la Cour du 15 mars 2007.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

ويمكن أيضاً إثبات الضرر التنافسي الناتج عن المركز المسيطر الجماعي لأحد تحالفات شركات الطيران في السوق المعنية بالنظر في مدى تأثير المستهلك الجوي به؛ حيث يعتبر المركز المسيطر لأحد تحالفات شركات الطيران مانعاً ومقيداً للمنافسة في السوق المعنية إذا كانت الحصة السوقية لشركات الطيران المتحالفة أكبر بكثير من حصة باقي المنافسين، مما يشكل حاجزاً أمام رغبة الشركات المتنافسة في التوسع مستقبلاً استجابة لطلب المستهلكين الجويين، أو إذا ترتب على تحالف شركات الطيران نقص في البدائل المتاحة أمام المستهلكين الجويين، كأن يكون لكل خط جوي في السوق المعنية عدة شركات مشغلة له قبل التحالف، ثم يقتصر تشغيل الخط الجوي على عدد أقل من شركات الطيران بعد التحالف، بهدف الحد من التكاليف.

كما لا يوجد ما يمنع قيام تحالف معين لشركات الطيران، يتمتع بمركز مسيطر في السوق المعنية، من إساءة استغلال مركزه المسيطر الجماعي في السوق المعنية من خلال استخدام أسلوب التسعير الافتراضي، حيث يسعى هذا التحالف المسيطر إلى تثبيت أسعار رحلاته في السوق المعنية عند مستوى منخفض من الأجور، بما يجعله يعاني من خسائر أو متنازلاً عن الأرباح على

المدى القصير، بهدف استبعاد أو تأديب واحد أو أكثر من المنافسين، أو لمنع دخول منافسين جدد إلى السوق، على أن يعوض خسائره في المستقبل^(١).

ومن الجدير بالذكر أن تلك الحالة تختلف عن اتفاق الكارتل القائم على أسلوب التسعير الافتراضي، فالأخير كأحد أهم آليات الاحتكار التعسفي لشركات الطيران لا يشترط لتوافره أن يكون تحالف شركات الطيران في مركز المسيطر في السوق المعنية، بل إن استخدام أسلوب التسعير الافتراضي هو الذي سيصل بهذا التحالف في النهاية إلى المركز المسيطر في السوق^(٢).

ج . دور الدعم الحكومي والمطارات الوطنية في تكريس الممارسات الاحتكارية التعسفية لشركات النقل الجوي الدولي:

يُعد من أهم الممارسات التي تخل بقواعد المنافسة العادلة وأنصبة المشروعات المتنافسة في السوق المعنية، كسوق النقل الجوي، الدعم الذي يمكن أن تتلقاه شركات الطيران؛ إذ يؤدي هذا الدعم إلى تخفيض سعر الخدمة المدعومة إذا ما تم مقارنتها بأسعار الخدمات الشبيهة، في نفس السوق

(١) Anne-Lise SIBONY, Retour sur la méthode de qualification des prix prédateurs, op.cit, p.17.

(٢) C. Newton, Do predators need to be dominant?, European Competition Law Review 1999, No.20, 127.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

التنافسية، وهو ما يتعارض مع نظام المنافسة الحرة^(١)؛ فالمنافسة الشديدة بين الناقلين الجويين في سوق النقل الجوي الدولي بسبب تحالفات شركات الطيران، واستغلال بعضها لموقفها المهيمن على سوق معينة، بالإضافة إلى الممارسات الاحتكارية التعسفية التي قد يمارسها البعض الآخر، جعل بعض الحكومات تلجأ إلى دعم شركاتها الوطنية لكي تجعلها قادرة على المنافسة في هذا السوق المحرر، الأمر الذي قد يحرم شركات الطيران لدول أخرى من فرص المنافسة العادلة والمنصفة.

ففي مصر مثلاً يظهر الدعم الحكومي للشركة الوطنية (شركة مصر للطيران للخطوط الجوية) بالنظر في عدة نواحي؛ أولاً . وفقاً للمادة (٦٦) من قانون الطيران المدني المصري تلتزم شركات ومنشآت النقل الجوي الوطنية والأجنبية بجميع الأوامر التي تصدرها سلطات الطيران المدني بشأن أجور وأسعار النقل الجوي والشروط الأخرى المتعلقة بها، بما في ذلك نوعية التشغيل ومدته؛ وبالتالي تلتزم شركات الطيران الأجنبية بالأسعار التي تحددها سلطات الطيران المصرية للرحلات المنظمة، والتي تراعي بلا شك الأسعار التي تعلن عنها شركة مصر للطيران، بحيث لا تكون أقل من الأسعار التي تعرضها الأخيرة؛ وبالتالي لا تتعرض لخسائر اقتصادية.

(^١) Arlette MARTIN-SERF, Aides publiques nationales et droit de la concurrence, Revue de jurisprudence commerciale, 2000, P.97.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

ثانياً . ما جاءت به المادة (١٢٢) من اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني التي تنص على أنه: "يشترط للموافقة على إنشاء شركة أو منشأة لممارسة نشاط النقل الجوي التجاري الدولي أو الداخلي أو نشاط الطيران العام بمختلف أنواعه داخل الجمهورية، ألا يتعارض المشروع مع تشغيل الشركات والمنشآت المصرية المرخص لها، ويتولى قطاع الطيران المدني إجراء التنسيق والتعاون بينها في مجال التشغيل". ويظهر من هذا النص أنه عائق تنظيمي يجعل للجهات المصرية المختصة الحق في عدم الموافقة على تعيين شركات نقل جوي جديدة على الخطوط الجوية المنتظمة التي تعمل عليها شركة مصر للطيران، وبالتالي تنعدم فرص المنافسة.

ثالثاً - ما ورد في قرار وزير الطيران المدني رقم (٩٤٣) لسنة ٢٠٠١ من قيود خاصة بتوقيتات العمل على المطارات، حيث حظر تشغيل الرحلات المنتظمة الداخلية والدولية على المطارات في نفس أوقات شركة مصر للطيران، ويمثل ذلك إحدى الممارسات الحكومية المقيدة للمنافسة الحرة، التي تقوم على مبدأ توزيع توقيتات المطارات على أساس المواعيد المتاحة دون تمييز بين شركات الطيران.

رابعاً - تمييز شركة مصر للطيران للخطوط الجوية عند التعامل مع الشركات الحكومية الأخرى فيما يخص الأسعار التفضيلية، مثل الدعم الذي

تحصل عليه من شركة مصر للبترول فيما يتعلق بأسعار الوقود، والذي يمثل عنصراً هاماً من عناصر تشغيل الخط الجوي؛ حيث تصل تكلفته إلى حوالي ٤٠% من تكلفة التشغيل الكلية^(١).

خامساً - عدم خضوع شركة مصر للطيران للخطوط الجوية لأحكام قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥؛ حيث نصت المادة (٩) من هذا القانون على أنه؛ "لا تسري أحكام هذا القانون بالنسبة للمرافق العامة التي تديرها الدولة"، وهو ما ينطبق على شركة مصر للطيران للخطوط الجوية، كون النقل الجوي أحد أهم المرافق العامة في أي دولة، كما أن الشركة المعنية تابعة للحكومة المصرية^(٢).

(١) دراسة بشأن قطاع النقل الجوي الداخلي المنتظم للركاب في جمهورية مصر العربية في ضوء أحكام قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، جهاز حماية المنافسة المصري ٢٠٠٩م، ص٣، الدراسة متاحة على الموقع الإلكتروني التالي:

<http://www.eca.org.eg/ECA/Publication/View.aspx>

(٢) من الجدير بالذكر أن هذا الحكم الوارد في المادة (٩) من قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥م، والذي بمقتضاه تستثنى المرافق العامة التابعة للدولة من الخضوع لأحكام قانون المنافسة قد انتقده بعض الفقه مرتكزاً على عدة أسانيد هي: ١) أن الاستثناء الوارد في النص جاء عاماً ومطلقاً، والأصل أن الاستثناء وإن كان جائزاً إلا أن مشروعيته تقتيد بمداه ونطاقه، وبالتالي يُعد استثناء جميع المرافق العامة التي تديرها الدولة من الخضوع لأحكام هذا القانون غير مبرر
مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

هكذا يكون من الأهمية بمكان التأكيد على أن الدعم الحكومي لشركات الطيران الوطنية يلعب دوراً جوهرياً في الإخلال بسوق المنافسة العادلة لقطاع النقل الجوي، فالمساعدات الحكومية الأحادية أو المعروفة بالإعانات الحكومية لشركات الطيران الوطنية، والتي في الغالب تكون مستنتاة من تطبيق

ومخالفًا للدستور. ٢) إذا كان هذا الاستثناء مقررًا للمرافق العامة التي تديرها الدولة، على اعتبار أن الحكومة تتدخل وتدعم أنشطة هذه المرافق؛ وبالتالي تغيب شبهة الاحتكار، فإن ذلك ليس مبرراً؛ حيث إن القانون لم يحظر الاحتكار، إنما المحظور هو الممارسات الاحتكارية الضارة. ٣) أن المرافق العامة - خاصة الصناعية والتجارية - أصبحت لا تختلف موضوعياً عن المشروعات الخاصة فيما شكل المنافسة؛ ومن ثم لا يوجد ما يبرر معاملة هذه المرافق معاملة تمييزية بإخراجها تماماً من نطاق قانون حماية المنافسة، راجع: د.صبري محمد السنوسي، تعليق على قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، المؤتمر التاسع لكلية الحقوق جامعة المنصورة، بعنوان "تنظيم المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية الضارة"، في الفترة من ٢٩ إلى ٣٠ مارس ٢٠٠٥م، ص٤؛ د. محمد محمد عبد اللطيف، الأشخاص العامة وقانون المنافسة، المؤتمر التاسع لكلية الحقوق جامعة المنصورة، بعنوان "تنظيم المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية الضارة"، في الفترة من ٢٩ إلى ٣٠ مارس ٢٠٠٥م، ص١٨ وما بعدها، كما يشار في هذا الصدد إلى أن بعض القوانين . على خلاف القانون. المصري . أخذت بالمعيار الموضوعي في تحديد نطاق تطبيق قانون حماية المنافسة، ومنها قانون التجارة الفرنسي؛ فوفقاً للمادة (L410-1) تطبق الأحكام الواردة في الكتاب الخامس بشأن حرية الأسعار والمنافسة على كل الأنشطة المتعلقة بالإنتاج أو التوزيع أو الخدمات، ولو كان القائمون عليها أشخاص عامة، أو كانت متعلقة بمرفق عام. مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

قوانين المنافسة الوطنية^(١)، تُعد من أهم الأسباب التي تتال من بيئة المنافسة العادلة، والدعم الحكومي لشركات الطيران الوطنية قد يأخذ أكثر من مظهر، فقد يكون في صورة ضخ رؤوس أموال لشركات الطيران، أو في صورة إعانات شاملة، أو منح وضمادات، أو في شكل إعفاءات ضريبية، أو في صورة غطاء تأميني حكومي^(٢).

لذلك جاء الإعلان الصادر عن المؤتمر الخامس للنقل الجوي الدولي عام ٢٠٠٣م الذي تضمن العديد من المبادئ العالمية لتحرير النقل الجوي الدولي، ليؤكد على الانعكاسات السلبية للمساعدات الحكومية على سوق النقل الجوي الدولي؛ حيث نص المبدأ رقم (٥-٤) على أنه: "في الحالات التي يكون فيها للمساعدات الحكومية لقطاع النقل الجوي ما يسوغها، ينبغي للدول أن تتخذ إجراءات شفافه وفعاله للتأكد من أن هذه المساعدات مؤقتة بقدر

(١) تنص المادة (٩) من قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥م على أنه: "لا تسري أحكام هذا القانون بالنسبة للمرافق العامة التي تديرها الدولة..". وبما أن شركة مصر للطيران للخطوط الجوية تابعة للشركة القابضة لمصر للطيران التي تمثل مرفق الطيران والمملوكة بالكامل للدولة فإنها تخرج عن نطاق تطبيق أحكام قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية.

(٢) International Civil Aviation Organization, Fair competition in international air transport, op.cit, p.3.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

الإمكان، ولن تترك تأثيراً ضاراً على المنافسة في السوق، ولن تؤدي إلى نتائج غير مجدية^(١).

والحقيقة أن الدول المتضررة من مسألة الدعم الحكومي لشركات الطيران الوطنية وأثره على المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي لا تتردد في إثارة هذا الأمر كلما وجد المجال^(٢)؛ فسويسرا مثلاً كباقي الدول الأوروبية كثيراً ما تشتكي من ضغط المنافسة لشركات الطيران الخليجية . طيران الإمارات والقطرية والاتحاد . التي تتميز برخص عروضها، والتي جعلت من طيران

(1) Declaration of Global Principles for the Liberalization of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, The Fifth Worldwide air transport conference: Challenges and Opportunities of Liberalization, Montréal, 24 to 28 March 2003, P.59: “Where State aids provided for the air transport sector are justified, States should take transparent and effective measures to ensure that such aids do not adversely impact on competition in the marketplace or lead to unsustainable outcomes, and that they are to the extent possible temporary”.

(2) Organization for Economic Co-operation and Development, Airline Competition, note is submitted by Switzerland to the Competition Committee, 19 may 2014. Available at: [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WD%282014%2939&docLanguage=](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WD%282014%2939&docLanguage=En)

En

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

الإمارات يحتل المرتبة الثانية بين شركات النقل التي تقوم بنقل الركاب من وإلى مطار زيورخ السويسري.

وعلى الرغم من ذلك، تبدو الصعوبة في عدم وجود دليل حقيقي على أن شركات الطيران الخليجية تقوم بممارسات تدخل ضمن أفعال المنافسة غير العادلة؛ فتلك الدول تتميز بانخفاض تكاليف العمالة لديها في كل القطاعات، ومنها: قطاع النقل الجوي، بالإضافة إلى أن سعر الوقود لديها أقل مما هو عليه في أوروبا، ورسوم المطارات لديها منخفضة عن نظيراتها في باقي دول العالم خاصة في أوروبا، كما أن بعض هذه الدول ليس لديه قيود على ساعات العمل، وهي جميعها مما لا يمكن اعتباره سبباً للمنافسة غير العادلة.

ومن جهة أخرى تلعب المطارات دوراً جوهرياً في المنافسة بين شركات الطيران داخل سوق النقل الجوي الدولي؛ فالمطارات ليست فقط محطة لإقلاع أو هبوط أو توقف الطائرات، إنما هي جزء أساسي من التخطيط الإستراتيجي لشركات الطيران، فلاشك في أن الأخيرة تضع في خططها للمنافسة تصنيفاً للمطارات التي ستستخدمها طائراتها، معتمدة على مكان المطار ضمن حركة الخطوط الجوية، وحجمه والسعة التي يستوعبها، وكفاءة الخدمات التي يقدمها وتكلفتها، ثم تحاول أن تسخر كل هذا لخدمة أهدافها للمنافسة.

هذا الأمر يجعل من المطارات لاعباً بارزاً في ساحة النقل الجوي الدولي؛ حيث يظهر ذلك بوضوح عندما تُقدم المطارات الوطنية على تمييز شركات الطيران الوطنية في التعيين على الخطوط الجوية وتوقيات التشغيل، أو أن تقوم بفرض إتاوات على شركات الطيران الأجنبية أو إلزامها بإبرام اتفاقات تجارية مع شركات الطيران الوطنية، أو عندما تقيد حرية شركات الطيران الأجنبية بشأن التسعير أو بيع التذاكر أو السعة، وكذلك يظهر دور المطارات الوطنية في ترسيخ الاحتكار التعسفي لشركات الطيران الوطنية، عندما تعتمد إلى فرض ضرائب ورسوم على الشركات الأجنبية دون الشركات الوطنية، أو أن تحرم الشركات الأجنبية من الاستفادة من مرافق وخدمات المطار . كخدمات المناولة الأرضية وتوزيع الوقود والتموين . بالشكل الذي تستفيد به شركات الطيران الوطنية⁽¹⁾.

ثانياً . تحديد السوق المعنية لممارسات تحالفات شركات الطيران:

يمكن القول بأن سوق النقل الجوي بين أي مكانين هو عبارة عن: النقل الفعلي أو المحتمل للأشخاص أو البضائع بين هذين المكانين على خدمات جوية تجارية، وهذا السوق يمكن تقسيمه إلى أربع فئات في تسلسل

(¹) Antonio Bosch and José García-Montalvo, Free and Nondiscriminatory Access to Airports: A Proposal for Latin America, working paper published by Inter-American Development Bank, May 2003, pp.24-29.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

هرمي من الأصغر إلى الأكبر على النحو التالي: الفئة الأولى وهي سوق أزواج المدن City-pair market أي: الطريق الذي يربط بين مدينتين مثل (القاهرة - باريس)، الفئة الثانية سوق أزواج البلدان Country-pair market ويتألف من جميع الخطوط التي تربط بين مدن دولتين، مثل: الخطوط الجوية التي تربط المدن المصرية ومدن الولايات المتحدة الأمريكية، الفئة الثالثة سوق من إقليم إلى إقليم Region-to-region market وهو سوق يشمل جميع الطرق التي تربط بين إقليمين، مثل: سوق شمال الأطلسي الذي يربط بين إقليم أمريكا الشمالية وإقليم أوروبا، وأخيراً السوق العالمي Global market وهو السوق الذي يشمل جميع النقاط في العالم التي تخدمها شركات النقل الجوي^(١).

ويُعد دخول أي ناقل جوي لأسواق أي دولة أجنبية لتقديم الخدمات الجوية المنتظمة مرهوناً بحصوله على التراخيص والموافقات التي تشترطها الدولة المعنية بالسوق، تأسيساً على مبدأ السيادة الكاملة لكل دولة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها الذي أكدت عليه المادة الأولى من اتفاقية شيكاغو؛ لذلك يمكننا تكييف حق الناقل الجوي في الدخول إلى أحد أسواق النقل الجوي بأنه امتياز مشروط، يسجل عادة في اتفاق دولي يمنح للدول المتعاقدة حقوقاً

(١) Manual on the Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, op.cit, p.98.

متشابهة، بمقتضاه يتم تعيين ناقل جوي لكل دولة من الدول الأطراف يمكنه القيام بالخدمات الجوية بين خطوط جوية بمواصفات جغرافية محددة تصل بين مدن تلك الدول.

ويعتبر تحديد السوق المعنية The relevant market أو السوق التنافسية ذات الصلة بنشاط الخدمات الجوية التي تقدمها شركات الطيران المتحالفة عنصراً رئيساً في تحديد ما إذا كان اتفاق التحالف يتضمن ممارسات احتكارية مقيدة للمنافسة أم لا؛ حيث إن تحديد أطر السوق التنافسية لشركات الطيران المتحالفة ليس غاية في حد ذاته، بل إن أهميته القصوى تكون لسلطات المنافسة القائمة على مراقبة ومتابعة حسن تشغيل السوق في ظل قواعد المنافسة العادلة، واتخاذ الإجراءات اللازمة إزاء الاتفاقات والممارسات التي تقع من شركات النقل الجوي وتمنع أو تقيد أو تضر بالمنافسة في السوق المعنية.

وقد تعرض المشرع المصري في قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥م لمفهوم السوق المعنية أو التنافسية؛ حيث إن المادة الثالثة منه تنص على أن: "السوق المعنية في تطبيق أحكام هذا القانون هي السوق التي تقوم على عنصرين، هما: المنتجات المعنية والنطاق الجغرافي، وتكون المنتجات المعنية تلك التي يعد كل منها

بديلاً عملياً وموضوعياً عن الآخر، ويعني النطاق الجغرافي منطقة جغرافية معينة تتجانس فيها ظروف التنافس مع أخذ فرص التنافس المحتملة في الاعتبار، وذلك كله وفقاً للمعايير التي تبينها اللائحة التنفيذية بما يتفق مع أحكام هذا القانون".

وبناء على ذلك النص يكون المشرع المصري قد وضع عنصرين للسوق المعنية: العنصر الأول . يتعلق بنوع المنتجات محل المنافسة أو السوق النوعية، العنصر الثاني . يتعلق بالنطاق الجغرافي الذي يمارس فيه النشاط التجاري ذو الصلة بالمنتجات محل المنافسة أو السوق الجغرافية^(١)، وهو ما سيقوم الباحث بتطبيقه على أنشطة الخدمات الجوية لتحالفات شركات الطيران المتنافسة في النقاط التالية.

أ. تحديد السوق النوعية لأنشطة تحالفات شركات الطيران الدولية:

أوضحت المادة السادسة من اللائحة التنفيذية لقانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم ١٣١٦ لسنة ٢٠٠٥م^(٢) السوق النوعية فيما يخص قانون حماية المنافسة؛ حيث إن المادة نصت على أن: "المنتجات

(١) د. حسين الماحي، حماية المنافسة، مرجع سابق، ص ١٨.

(٢) اللائحة التنفيذية رقم ١٣١٦ لسنة ٢٠٠٥م لقانون حماية المنافسة ومنع الممارسات

الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥م، رئاسة مجلس الوزراء المصري، الصادرة بتاريخ ١٦ أغسطس ٢٠٠٥م.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

المعنية: هي المنتجات التي يعد كل منها- من وجهة نظر المستهلك- بديلاً موضوعياً للآخر، ويؤخذ في هذا التحديد، على الأخص، بأي من المعايير الآتية: (١) تماثل المنتجات في الخواص وفي الاستخدام. (٢) مدى إمكانية تحول المشتريين عن المنتج إلى منتج آخر نتيجة للتغير النسبي في السعر أو في أية عوامل تنافسية أخرى. (٣) ما إذا كان البائعون يتخذون قراراتهم التجارية على أساس تحول المشتريين عن المنتجات إلى منتجات أخرى نتيجة للتغير النسبي في السعر أو في العوامل التنافسية الأخرى. (٤) السهولة النسبية التي يمكن بها للأشخاص الأخرى دخول سوق المنتج. (٥) مدى توافر المنتجات البديلة أمام المستهلك".

وفي مبتدأ الحديث عن تحديد السوق النوعية لتحالفات شركات الطيران، نشير إلى أنه وفقاً للفقرة (ب) من المادة الثانية من قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥م، المنتجات تشمل السلع والخدمات؛ لذلك كل ما جاء به القانون من أحكام ولائحته التنفيذية يمكن تطبيقها على الخدمات التي تقدمها شركات النقل الجوي، ووفقاً للمادة السادسة من اللائحة التنفيذية سألغة الذكر يكون المشرع المصري في تحديده للسوق النوعية قد أخذ بمعيار القابلية للتبديل substitutability؛ حيث إن المشرع ارتكز في تحديده للسوق التنافسية على

وجهة نظر المستهلك في مدى إمكانية استبدال السلع أو الخدمات، بسلع وخدمات مماثلة، مع الأخذ في الاعتبار بالمعايير الاقتصادية التي قيلت بشأن قياس درجة قابلية المنتجات للاستبدال في السوق محل النقاء العرض والطلب. ووفقاً لنص المادة السادسة من اللائحة التنفيذية لقانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم ١٣١٦ لسنة ٢٠٠٥م، يمكن رد المعايير المستخدمة لقياس درجة قابلية المنتجات للاستبدال إلى معيارين أساسيين هما: المعيار الأول . معيار قابلية الطلب للاستبدال، ويرتكز على مدى مرونة طلب المستهلكين على المنتج، أي: مدى إمكانية تحولهم عن منتج ما إلى منتج بديل يشبع نفس الاحتياجات، وهناك العديد من العوامل التي تؤثر على هذا المعيار، مثل: تماثل المنتجات في الخواص والاستخدام، الخصائص المادية والفنية والقانونية للمنتجات، أفضليات طالبي المنتجات محل الفحص، وطريقة توزيع المنتجات أيضاً وتباين أسعارها، المعيار الثاني . مدى قابلية العرض للاستبدال، ويرتكز على مدى مرونة عرض المنتج للاستبدال، أي: مدى استجابة العارضين للمنتج للتغيرات التي تحدث في ثمنه، وما إذا كانوا يتخذون قراراتهم التجارية على أساس تحول المشتريين عن المنتجات إلى منتجات أخرى نتيجة التغير النسبي في السعر أو في العوامل التنافسية الأخرى.

وحتى لا يخوض الباحث في الجوانب الاقتصادية المرتبطة بتحديد السوق النوعية، والتي تناولتها دراسات عديدة سابقة^(١)، ولكي لا نحيد عن الإطار القانوني للدراسة؛ سيكتفي الباحث بطرح مثال افتراضي على تحديد السوق النوعية لتحالفات شركات الطيران الدولية، وليكن دراسة للخط الجوي المنتظم والمباشر بين القاهرة وباريس، والذي تتولى تشغيله شركة الخطوط الجوية المصرية (مصر للطيران) عضو تحالف ستار Star Alliance، وشركة الخطوط الجوية الفرنسية (أير فرانس) عضو تحالف سكاي تيم Sky Team Alliance؛ حيث إن الوقوف على وجود سوق معنية بين شركات الطيران المعنية بشأن الخط الجوي المباشر بين القاهرة وباريس، هو الذي سيسمح بفتح باب النقاش حول قيام أحد التحالفات السابقة بممارسات احتكارية تعسفية في هذا السوق التنافسية أم لا.

وفي هذا المثال الافتراضي، المنتج المعنى محل الدراسة هو خدمة النقل الجوي المنتظم والمباشر بين القاهرة وباريس؛ حيث يوجد أكثر من رحلة جوية لهذا الخط تعمل بصفة دورية منتظمة بين القاهرة وباريس وفقاً لجدول

(١) د. حسين الماحي، حماية المنافسة، مرجع سابق، ص ٢١ وما بعدها؛ د. لنا حسن ذكي، قانون حماية المنافسة ومنع الاحتكار، مرجع سابق، ص ١٨٤ وما بعدها؛ د. أسامة فتحي عبادة، النظام القانوني لعمليات التركيز الاقتصادي في قانون المنافسة، مرجع سابق، ص ٢٧٢، وما بعدها.

زمنية ثابتة ومعلنة للجمهور، ويمكن لأي مستهلك الحصول على الخدمة عن طريق شراء تذكرة السفر من الشركة المقدمة للخدمة مباشرة أو من خلال موقعها الإلكتروني على الشبكة المعلوماتية أو من خلال وكالات وشركات السياحة، فإذا ما خلص جهاز حماية المنافسة المختص إلى أن للمستهلك على الخط الجوي بين القاهرة وباريس الاستعاضة بإحدى الشركتين عن الأخرى، لتوافر أكثر من معيار من المعايير التي قيلت بشأن قياس درجة قابلية المنتجات للاستبدال في السوق؛ حيث إن الشركتين تقدمان خدمات نقل جوي تكاد تكون مماثلة في الخواص والغرض؛ وهو نقل الأشخاص من القاهرة إلى باريس خلال مدة زمنية معينة، وأن هناك تشابهاً في الخصائص المادية والفنية لخدمة النقل الجوي التي تقدم كلا الشركتين بين القاهرة وباريس، وأنه لا توجد أي عوائق قانونية تمنع استبدال خدمة النقل الجوي التي تقدمها إحدى الشركتين بالخدمة التي تقدمها الشركة الأخرى، فضلاً عن سهولة وصول المستهلكين لخدمات الشركتين، وتمتعهم بالحرية في اختيار الخدمة التي تقدمها إحدى الشركتين بسعر أفضل أو لمزايا ترفيهية أكثر، مع تأثر القرارات التجارية التي تصدر عن الشركتين للتغيرات التي تحدث في تكلفة الخدمة؛ لذا يمكن القول بأنه يوجد سوق تنافسية بين شركة الخطوط الجوية المصرية (مصر للطيران)

وشركة الخطوط الجوية الفرنسية (آير فرانس)؛ وبالتالي يمكن البحث . إذا دعت الحاجة . ما إذا كانت ممارسات أي منهما تمثل إخلالاً بقواعد المنافسة الحرة.

ب . تحديد السوق الجغرافية لأنشطة تحالفات شركات الطيران الدولية:

لا شك في أن الرقابة على احترام تحالفات شركات الطيران لقواعد المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي، والتأكد من أن الأخيرة لا تباشر أي ممارسات احتكارية تعسفية، يقتضي تحديد النطاق الجغرافي للسوق التنافسية لشركات الطيران المعنية، فالسوق الجغرافية لتحالفات شركات الطيران هي المناطق الجغرافية التي تمارس فيها هذه التحالفات تقديم خدماتها الجوية على القاطنين والمتكردين على هذه المنطقة في ظل ظروف تنافسية واحدة.

وهذا ما أوضحته المادة السادسة من اللائحة التنفيذية لقانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم ١٣١٦ لسنة ٢٠٠٥م بقولها: إن "النطاق الجغرافي: هو المنطقة الجغرافية التي تتجانس فيها ظروف التنافس، وفي هذا الصدد يؤخذ في الاعتبار فرص التنافس المحتملة، وأي من المعايير الآتية: (١) مدى القدرة على انتقال المشتريين بين مناطق جغرافية نتيجة التغيرات النسبية في الأسعار أو العوامل التنافسية الأخرى. (٢) ما إذا كان البائعون يتخذون قراراتهم التجارية على أساس انتقال المشتريين بين المناطق الجغرافية المختلفة نتيجة التغيرات النسبية في الأسعار أو في العوامل التنافسية

الأخرى. ٣) السهولة النسبية التي يستطيع بمقتضاها أشخاص آخرون دخول السوق المعنية. ٤) تكاليف النقل بين المناطق الجغرافية، بما في ذلك تكلفة التأمين، والوقت اللازم لتزويد المنطقة الجغرافية بالمنتجات المعنية من أسواق أو من مناطق جغرافية أخرى أو من الخارج. ٥) الرسوم الجمركية والقيود غير الجمركية على المستويين: المحلي والخارجي.

وإذا ما طبقنا ذلك على المثال الافتراضي الذي تم طرحه عند الحديث عن السوق النوعية، والذي يخص الخط الجوي المباشر بين باريس والقاهرة، حيث تتنافس على تشغيله شركة مصر للطيران وشركة آير فرانس، وكل منهما عضو في إحدى تحالفات شركات الطيران العالمية، نجد أننا أمام سوق جغرافية تنافسية من نوعية أزواج المدن City-pair market، كون الخط جوي يربط بين مدينتي القاهرة وباريس، يمتلك فيه للمستهلك الجوي القدرة على الانتقال إلى مناطق جغرافية أخرى؛ نتيجة التغيرات النسبية في أسعار الخدمات الجوية التي تقدمها شركات الطيران المعنية.

ونظراً لطبيعة نشاط النقل الجوي الذي يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالأماكن الجغرافية التي يريد المسافر أن ينتقل بينها، يمكن رسم الحدود الجغرافية لهذه السوق المعنية بين مدينتي القاهرة وباريس، حيث يلتقي عرض الخدمة مع الطلب عليها، ولا يمكن القول بأن هذا الخط الجوي سوق تنافسية يحظر فيها

القيام بممارسات احتكارية تعسفية، إلا إذا أثبتت الدراسة والتحليل الاقتصادي للعوامل المؤثرة على ظروف الطلب والعرض الخاصة بهذا الخط الجوي، والمتوتنة في المنطقة الجغرافية لمدينتي القاهرة وباريس، أن هناك تجانساً في ظروف التنافس على تشغيل هذا الخط الجوي، مع توافر أحد المعايير التي بينها اللائحة التنفيذية، كما لو أثبتت الدراسة أن لدى المستهلكين الجويين لهذا الخط الجوي القدرة على الانتقال بين مناطق جغرافية أخرى نتيجة التغيرات لنسبية في أسعار التذاكر أو في العوامل التنافسية الأخرى، مثل: مستوى الخدمات والتسهيلات التي تقدمها إحدى شركات الطيران.

المبحث الثاني

الآليات القانونية لمنع الممارسات الاحتكارية التعسفية لتحالفات شركات الطيران الدولية

لطالما احتاجت الإشكالات القانونية في محيط العالم الجوي إلى حلول قانونية موحدة، يترتب على إغفالها تغيير النظام القانوني الذي تخضع له العلاقات الناشئة عن استغلال الطائرات كلما عبرت من دولة إلى أخرى، وهذا ما ينطبق على مسألة تنظيم المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، فهي كغيرها من المسائل القانونية التي أثارته مستجدات سوق النقل الجوي المتحرر، وتحتاج إلى ضوابط قانونية موحدة، تهدف إلى تكافؤ الفرص بين شركات الطيران، وتنبؤ بالناقلين الجويين عن الممارسات الاحتكارية التي تعوق نمو هذا السوق وازدهاره.

ويعتبر وجود قواعد للحفاظ على المنافسة عنصراً جوهرياً لاقتصاد السوق الحر في قطاع النقل الجوي، للوصول إلى المنافسة المطلوبة، وليس المنافسة المطلقة؛ فإذا كانت المنافسة تعني تحرر السوق من القيود الاقتصادية، فإن تنظيم المنافسة يعني الحفاظ على توازن العلاقات الاقتصادية

في هذا السوق، وتصحيح ما به من عيوب، أي: إعادة بناء المنافسة
construction de la concurrence على أسس العدالة والإنصاف^(١).

ويتطلب الوصول إلى بيئة نقل جوي تتسم بالمنافسة العادلة العديد من
التدابير القانونية والمؤسسية والاقتصادية^(٢)؛ فمن الناحية القانونية لابد من
وجود قوانين وطنية أو إقليمية، واتفاقيات دولية تراقب عمل شركات الطيران
وحالات التحالف والاندماج، وترصد الاتفاقات والممارسات المنافية للمنافسة
العادلة، بما يحقق أهداف المنافسة المفتوحة والعدالة في سوق النقل الجوي.

ومن الناحية الاقتصادية يجب على الدول أن تعامل شركات الطيران
الأجنبية بشفافية ودون تمييز، كما يجب على الحكومات ألا تقدم معونات
ودعم مالي لشركات الطيران الوطنية إلا في ظروف محددة؛ كما في حالة
تسيير رحلات طيران لربط المناطق النائية بباقي أنحاء الدولة، وبقواعد
صارمة، بحيث إذا أقدمت حكومة على ذلك؛ فينبغي أن تفعله بشفافية، كأنها
مستثمر رشيد من القطاع الخاص، ودون تشويه للمنافسة في السوق، ومن
الناحية المؤسسية يجب أن يكون لدى كل دولة مؤسسة مستقلة عن شركات
الطيران ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، يكون لها مسؤوليات وصلاحيات

(١) Marie-Anne Frison-Roche, Le droit de la régulation, Recueil
Dalloz 2001, n°7, P.610.

(٢) International Civil Aviation Organization, Basic principles of fair
competition, op.cit, p.3.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

قانونية واضحة للتصدي لممارسات المنافسة غير العادلة في سوق النقل الجوي المعنية.

وبما أن هذه الدراسة تتناول الجوانب القانونية اللازمة لوضع إطار للمنافسة العادلة ومنع الاحتكار التعسفي في ظل تحالفات شركات الطيران الدولية؛ لذا فإننا سنركز على دور القوانين الوطنية في مواجهة الاتفاقات والممارسات المقيدة للمنافسة من جهة، ثم نتطرق للمعايير القانونية الدولية التي أقرتها منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) لمواجهة هذه الممارسات من جهة أخرى.

المطلب الأول

دور قوانين المنافسة الوطنية في منع ممارسات الاحتكار التعسفي لتحالفات

شركات الطيران الدولية

إذا كانت طبيعة النقل الجوي الداخلي الذي يتقيد بحدود أراضي الدولة الواحدة يختلف عن طبيعة النقل الجوي الدولي الذي يقع بين دولتين أو أكثر، فلاشك في أن القواعد التي تحكم النقل الجوي الداخلي والنقل الجوي الدولي ليست متطابقة⁽¹⁾؛ لذا يجب على الدول أن تتوخى الحذر عند تطبيق قوانينها وسياساتها الوطنية الخاصة بالمنافسة على قطاع الخدمات الجوية الدولية؛ والسبب الرئيس وراء ذلك هو أن سوق النقل الجوي أصبح يعتمد على مبادئ السوق الحر؛ لذا سيكون من غير الطبيعي أن تواجه الدول الممارسات المنافسة للمنافسة العادلة والمنصفة من خلال قوانين المنافسة الوطنية.

وهذا ما أكد عليه المؤتمر الثالث للنقل الجوي الدولي عام ١٩٨٥م؛ حيث جاء في التوصية الخامسة الصادرة عنه أن على الدول أن تضمن تطبيق قوانينها الوطنية في مادة المنافسة على النقل الجوي الدولي بطريقة لا تتضارب

(1) Hany Dowidar, The Evolution of the Air Carrier's Liability: From Warsaw 1929 to Montreal 1999, Twenty International Annual Conference :Civil Aviation Laws under the National Legislations and the International Conventions, College of Law, United Arab Emirates University, Dubai 23-25 April 2012, p.9.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

مع الالتزامات التي قطعتها على نفسها بموجب اتفاقات الخطوط الجوية أو بموجب اتفاقية شيكاغو، وبطريقة لا تقضي إلى تطبيق تلك القوانين خارج إقليمها بدون اتفاق سابق من الدول المعنية^(١).

كما أن القرار رقم (A36-15) الصادر عن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي يؤكد على القيود الاقتصادية والمالية والتشغيلية المطبقة من جانب واحد على المستوى الوطني تؤثر على استقرار النقل الجوي الدولي، وتتحو إلى ممارسات تجارية تمييزية مجحفة في هذا المجال، وتتنافى مع المبادئ الرئيسية لاتفاقية شيكاغو، كما أنها تشكل عائقاً أمام تطور النقل الجوي الدولي؛ لذا حثت الجمعية العمومية الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني والدول المتعاقدة على تجنب اتخاذ تدابير انفرادية تؤثر على تطور النقل الجوي الدولي بانتظام وتناسق، وأن تضمن عدم تطبيق السياسات والتشريعات المحلية على النقل الجوي الدولي بدون المراعاة الواجبة لسماته الخاصة^(٢).

(١) International Civil Aviation Organization, Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport, op.cit, p.132.

(٢) International Civil Aviation Organization, Resolutions adopted at the 36th Session of the Assembly, A36-15: Consolidated statement of continuing ICAO policies in the air transport field, op.cit, p.47.

فمن ناحية لا يمكن الاعتماد كليةً على الأنظمة الوطنية للمنافسة لحماية سوق النقل الجوي الدولي من الممارسات المنافسة للمنافسة العادلة؛ فكل دولة لها أنظمتها الخاصة التي تتفق مع ظروفها وقطاعات طيرانها؛ لذلك يعد التعاون بين الدول في هذا السوق المحرر أمراً لازماً، خاصة بين الهيئات المعنية بتنظيم المنافسة، فالدول يجب أن تتسق فيما بينها، وتحاول أن توافق بين أحكام المنافسة المطبقة على الطيران الدولي؛ وذلك لتجنب حالات التعارض الصارخ للالتزامات المفروضة على شركات الطيران، ومن ناحية أخرى هناك العديد من الدول لا زالت لا تملك قوانين خاصة بالمنافسة، كما أن غالبية الاتفاقات الثنائية الخاصة بالخدمات الجوية غالباً ما تتضمن تنظيمات لمسائل عدة، مثل: تحديد السعة والسعر، وهو ما يتنافى مع قوانين المنافسة الوطنية التي تُحظر تماماً تحديد الأسعار أو تقسيم الأسواق بين المنافسين⁽¹⁾.

لذلك جاء ضمن التوصيات الصادرة عن المؤتمر الخامس للنقل الجوي الدولي عام ٢٠٠٣م بشأن المنافسة والتعاون أن قيام الدول بسن تشريعات للمنافسة وتطبيقه يعد ضماناً مهمة للمنافسة الشريفة مع تقدم الدول صوب سوق نقل جوي محررة، مع ضرورة التعاون بين الدول لنفاذي الخلافات المتعلقة بالمنافسة، وكذلك تجنب الدول القيام باتخاذ تدابير انفرادية تؤثر على

(1) International Civil Aviation Organization, Fair competition in international air transport, op.cit, p.3.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

تنظيم وتنسيق تطور النقل الجوي الدولي، كما أن الدول يجب أن تضمن عند تطبيق القوانين المحلية على النقل الجوي الدولي مراعاة سماته الخاصة التي يتمتع بها^(١).

أولاً . قوانين المنافسة الوطنية في مواجهة الاحتكار التعسفي داخل قطاع النقل الجوي الدولي:

بادئ ذي بدء، يجوز لكل دولة عضو - وفقاً للقسم الخامس من المادة الأولى من اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية أو اتفاق الحريتين^(٢) الذي صدقت عليه أغلبية دول العالم - أن تعلق أو تلغي أي شهادة أو ترخيص ممنوح لشركة نقل جوي تابعة لدولة أخرى داخل إقليمها، في حالة إخفاق هذه

(١) International Civil Aviation Organization, Declaration of Global Principles for the Liberalization of International Air Transport, The Fifth Worldwide air transport conference, op.cit, P.59.

(٢) International Air Services Transit Agreement, signed at Chicago, on 7 December 1944. Article I, Section 5: Each contracting State reserves the right to withhold or revoke a certificate or permit to an air transport enterprise of another State in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in nationals of a contracting State, or in case of failure of such air transport enterprise to comply with the laws of the State over which it operates, or to perform its obligations under this Agreement. Available at: <https://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944b.pdf>

الشركة في الامتثال للقوانين الوطنية، خاصة قانون حماية المنافسة، والتي سنتناولها على النحو التالي.

موقف قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري من الممارسات الاحتكارية التعسفية لشركات الطيران الدولية:

نظم المشرع المصري المنافسة في قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥^(١)، وتضمنت أحكامه نصوصاً تدخل في صلب تنظيم المنافسة العادلة ومنع الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات الطيران، لاسيما اتفاقات الكارتل التي تتم بين شركات الطيران المتحالفة، وتهدف إلى فرض الأسعار وتقسيم الأسواق، وكذلك إساءة هذه التحالفات استغلال المركز المسيطر لها في السوق المعنية لإغلاق الأسواق أمام المنافسين.

حيث تعرّض المشرع المصري للاتفاقات والتعاقدات التي تتم بين المنافسين في السوق المعنية - الكارتل - وتمنع حرية المنافسة أو تقييد منها؛ فقد حظرت المادة (٦) من القانون على المتنافسين في السوق المعنية القيام

(١) قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥، الجريدة

الرسمية، العدد ٦ مكرر، ١٠ فبراير سنة ٢٠٠٥م.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

باتفاقات أو تعاقدت تؤدي إلى إحداث نتائج معينة تضر بالمنافسة^(١)، ودون أن يضع معياراً محدداً للوقوف على مدى اعتبار اتفاق الكارتل مانعاً أو مقيداً للمنافسة في السوق المعنية، بل اكتفى بتعدد أربعة نتائج، إذا حدث أي منها نتيجة لإبرام اتفاق الكارتل^(٢) كان الاتفاق مخالفاً لقانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، ويقترّب هذا الحكم من النهج الذي سار عليه المشرع الفرنسي في حكم المادة (L420-1) من قانون التجارة الفرنسي، التي حظرت قيام تحالفات أو اتفاقات خارج فرنسا، سواء كانت صريحة أو ضمنية، طالما كان الهدف منها أو كان لوجودها تأثير مباشر أو غير مباشر على منع أو

(١) تنص المادة (٦) من قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥م على أنه: "يحظر الاتفاق أو التعاقد بين أشخاص متنافسة في أية سوق معنية إذا كان من شأنه إحداث أي مما يأتي: (أ) رفع أو خفض أو تثبيت أسعار البيع أو الشراء للمنتجات محل التعامل. (ب) اقتسام أسواق المنتجات أو تخصيصها على أساس المناطق الجغرافية، أو مراكز التوزيع، أو نوعية العملاء، أو السلع، أو المواسم، أو الفترات الزمنية. (ج) التنسيق فيما يتعلق بالتقدم أو الامتناع عن الدخول في المناقصات والمزايدات والممارسات وسائر عروض التوريد. (د) تقييد عمليات التصنيع أو التوزيع أو التسويق أو الحد من توزيع الخدمات أو نوعها أو حجمها أو وضع شروط أو قيود على توفيرها".

(٢) وفقاً للمادة (١٠) من اللائحة التنفيذية رقم ١٣١٦ لسنة ٢٠٠٥م لقانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥م، تشمل الاتفاقات والتعاقدات التي تتم في السوق المعنية، الاتفاقات والتعاقدات المكتوبة والشفوية.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

تقييد أو تشويه المنافسة في السوق الفرنسية، خاصة عندما تؤدي هذه التحالفات أو الاتفاقات إلى تقييد الدخول إلى السوق أو حرية المنافسة من قبل المشروعات الأخرى، أو اصطناع زيادة أو خفض في الأسعار لإعاقة تحديد السعر من قبل قوى السوق، وكذلك تقييد أو التحكم في الإنتاج أو الأسواق أو الاستثمارات أو التقدم التقني أو تقسيم الأسواق ومصادر التوريد⁽¹⁾.

وبناء على ذلك يكون محظوراً وفقاً لقانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري قيام تحالفات بين شركات الطيران أيضاً كان شكل التحالف . مشاركة بالرمز، أو حجز مقاعد، أو أي ترتيبات أخرى أكثر تعقيداً - إذا ترتب عليه رفع أو خفض أو تثبيت أسعار بيع الخدمات الجوية

(¹) Voir : Article L420-1, Code de commerce, Version en vigueur au 9 juillet 2015: « Sont prohibées même par l'intermédiaire direct ou indirect d'une société du groupe implantée hors de France, lorsqu'elles ont pour objet ou peuvent avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence sur un marché, les actions concertées, conventions, ententes expresses ou tacites ou coalitions, notamment lorsqu'elles tendent à : 1° Limiter l'accès au marché ou le libre exercice de la concurrence par d'autres entreprises ; 2° Faire obstacle à la fixation des prix par le libre jeu du marché en favorisant artificiellement leur hausse ou leur baisse ; 3° Limiter ou contrôler la production, les débouchés, les investissements ou le progrès technique ; 4° Répartir les marchés ou les sources d'approvisionnement.»

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

داخل السوق المصرية(مادة ٦/أ)، أو اقتسام سوق الخدمات الجوية المصري على أساس المناطق الجغرافية أو مراكز التوزيع أو نوعية العملاء أو المواسم أو الفترات الزمنية(مادة ٦/ب)، وكذلك تقييد إتاحة أو توزيع أو تسويق الخدمات الجوية داخل السوق المصرية(مادة ٦/د).

ومن ناحية أخرى لم يورد المشرع المصري تعريفاً للاحتكار التعسفي القائم على إساءة استغلال المركز المسيطر في السوق، إلا أنه أورد في المادة (٨) من قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥م صوراً للأفعال التي يحظر على من تكون له السيطرة على سوق معينة القيام بها^(١)، وهو أيضاً موقف المشرع الفرنسي في المادة (L420-2)،

(١) تنص المادة (٨) من قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥م على أنه: "يحظر على من تكون له السيطرة على سوق معينة القيام بأي مما يأتي: (أ) فعل من شأنه أن يؤدي إلى عدم التصنيع أو الإنتاج أو التوزيع لمنتج لفترة أو فترات محددة. (ب) الامتناع عن إبرام صفقات بيع أو شراء منتج مع أي شخص أو وقف التعامل معه على نحو يؤدي إلى الحد من حريته في دخول السوق أو الخروج منه في أي وقت. (ج) فعل من شأنه أن يؤدي إلى الاقتصار على توزيع منتج دون غيره، على أساس مناطق جغرافية، أو مراكز توزيع، أو عملاء، أو مواسم، أو فترات زمنية، وذلك بين أشخاص ذوي علاقة رأسية. (د) تعليق إبرام عقد أو اتفاق بيع أو شراء لمنتج على قبول التزامات أو منتجات تكون بطبيعتها أو بموجب الاستخدام التجاري للمنتج غير مرتبطة به مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

حيث، لم تتضمن المادة تعريفاً محدداً لفكرة إساءة استغلال المركز المسيطر في السوق، بل عدت الأفعال التي يقوم بها المشروع المسيطر في السوق مستغلاً مركزه المهيمن على السوق المحلي أو لجزء كبير منه لعرقلة المنافسين والتأثير

أو بمحل التعامل الأصلي أو الاتفاق. (هـ) التمييز بين بائعين أو مشتريين تتشابه مراكزهم التجارية في أسعار البيع أو الشراء أو شروط التعامل. (و) الامتناع عن إنتاج أو إتاحة منتج شحيح متى كان إنتاجه أو إتاحتها ممكنة اقتصادياً. (ز) أن يشترط على المتعاملين معه ألا يتيحوا لشخص منافس له استخدام ما يحتاجه من مرافقهم أو خدماتهم، رغم أن إتاحة هذا الاستخدام ممكن اقتصادياً. (ح) بيع منتجات بسعر يقل عن تكلفتها الحدية أو متوسط تكلفتها المتغيرة. (ط) إلزام مورد بعد التعامل مع منافس.

ويرى الباحث أنه كان من الأفضل للمشرع المصري أن يضع معياراً عاماً للاحتكار التعسفي القائم على إساءة استغلال المركز المسيطر، على أن ترد الأفعال آفة الذكر كأمثلة لما يعد تطبيقاً من تطبيقات إساءة استغلال المركز المسيطر في السوق؛ وذلك لضمان إحاطة النص بما قد يظهر من ممارسات مستقبلية قد تتطوي على إساءة لاستغلال المركز المسيطر في السوق المصرية، أو على الأقل توضيح أن الأفعال المحظورة في المادة وردت على سبيل المثال، وبالتالي تمكين القضاء من التصدي لأي ممارسات جديدة في المستقبل قد تمثل إساءة لاستغلال المركز المسيطر في السوق المعنية، ولو لم ترد ضمن الصور التي وردت في القانون، وهو النهج الذي اتبعه المشرع الأوروبي في المادة (١٠٢) من معاهدة عمل الاتحاد الأوروبي عام ٢٠١٢م، والمتعلقة بتنظيم حظر إساءة استغلال المركز المسيطر في السوق الأوروبية.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

على هيكل المنافسة في السوق الفرنسية، مثل: رفض البيع أو البيع المقترن بشروط تمييزية، أو إنهاء العلاقات التجارية بسبب رفض الشريك الخضوع لشروط تجارية لا مبرر لها^(١).

ومن الأهمية بمكان بيان أن المشرع المصري اعتبر المشروع في مركز مسيطر داخل السوق المصرية إذا كانت حصته في السوق تزيد على (٢٥%) من تلك السوق، مع قدرته على إحداث تأثير فعال على الأسعار أو حجم المعروض بها، دون أن تكون لمنافسيه القدرة على الحد من ذلك (م٤ من قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية). فالسيطرة وفقاً للقانون المصري تتحقق بتوافر ثلاثة عناصر: أ) زيادة حصة الشخص عن (٢٥%) من السوق المعنية، ويكون حساب هذه الحصة على أساس المنتجات المعنية

(^١) Voir : Article L420-2, Code de commerce, Version en vigueur au 9 juillet 2015: « Est prohibée, dans les conditions prévues à l'article L. 420-1, l'exploitation abusive par une entreprise ou un groupe d'entreprises d'une position dominante sur le marché intérieur ou une partie substantielle de celui-ci. Ces abus peuvent notamment consister en refus de vente, en ventes liées ou en conditions de vente discriminatoires ainsi que dans la rupture de relations commerciales établies, au seul motif que le partenaire refuse de se soumettre à des conditions commerciales injustifiées».

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

والنطاق الجغرافي خلال فترة زمنية معينة^(١). (ب) قدرة الشخص على إحداث تأثير فعال في أسعار المنتجات أو في حجم المعروض منها بالسوق المعنية.

(١) انتقد جانب من الفقه موقف المشرع المصري لتبنيه المعيار الحسابي كأسس لتحقيق المركز المسيطر المشروع في السوق المعنية، حيث إن المشرع المصري افترض أن القدرة على إحداث تأثير فعال في الأسعار لا تتوافر إلا للمشروع الذي تزيد حصته السوقية على ٢٥% من السوق المعنية، على الرغم من أنه لا يوجد ما يمنع من وجود مشروع في مركز مسيطر، وتكون حصته السوقية أقل من النسبة التي حددها المشرع المصري بسبب ظروف وخصائص السوق المعنية؛ فمقدار الحصة لا يصلح وحده أن يكون معياراً للسيطرة، حيث توجد العديد من العوامل الأخرى التي تساعد على نشأت المركز المسيطر، مثل: انتماء المشروع لمجموعة قوية تيسر له الحصول على المواد الأولية، أو مساعدته في توزيع منتجاته، أو تقديم خدماته في السوق المعنية، وكذلك شهرة منتجاته بفضل تميزها بخصائص فنية عالية أو ضعف منافسيه، أو لوجود حواجز تمنع دخول منافسين جدد للسوق المعنية خاصة الحواجز التكنولوجية؛ لذلك يفضل عند الوقوف على المركز المسيطر الأخذ بمعيار موضوعي واقعي، يسمح للجهات المتخصصة بتقدير مدى قدرة المشروع على إحداث تأثير فعال في السوق دون أن يكون لمنافسيه أو عملائه أو مستهلكيه القدرة على الحد من ذلك، راجع: د. على سيد قاسم، دراسة انتقادية لمشروع قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية الضارة، المؤتمر التاسع لكلية الحقوق جامعة المنصورة، بعنوان "تنظيم المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية الضارة"، في الفترة من ٢٩ إلى ٣٠ مارس ٢٠٠٥م، ص ١٠؛ د. حسين الماحي، حماية المنافسة، مرجع سابق، ص ٩٩؛ د. سامي عبد الباقي أبو صالح، إساءة استغلال المركز المسيطر في العلاقات التجارية، مرجع سابق، ص ١٩٦. مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

ج) عدم قدرة الأشخاص المنافسين للشخص على الحد من تأثيره الفعال على الأسعار، أو على حجم المعروض من المنتجات في السوق المعنية^(١).
وبذلك يكون المشرع المصري قد اعتد بصفة أساسية عند اعتبار مشروع ما في وضع مسيطر من عدمه على حصة المشروع في السوق المعنية، ووضع قرينة على ذلك، هي: استحواذ المشروع على نسبة تتجاوز (٢٥%) من حجم السوق، بالإضافة لضرورة مراعاة عدة اعتبارات أخرى تتعلق بتركيبة السوق، ووضع المشروع بالنسبة لباقي المنافسين، وتصرفاته في السوق المعنية^(٢)، ويمكن قياس الحصة السوقية للمشروع بأحد أسلوبين: الأول - يعول على حجم مبيعات المشروع عدداً أو قيمة. الثاني - يعول على الطاقة الإنتاجية للمشروع، ويميل الباحث مع الاتجاه الفقهي^(٣) الذي يؤيد اعتماد الأسلوب الأول لحساب الحصة السوقية للمشروع، كونه أكثر تعبيراً عن

(١) المادة (٧) من اللائحة التنفيذية رقم ١٣١٦ لسنة ٢٠٠٥م لقانون حماية المنافسة ومنع

الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥.

(٢) د. أسامة فتحي عبادة، النظام القانوني لعمليات التركيز الاقتصادي في قانون المنافسة،

مرجع سابق، ص ٣١٩.

(٣) د. حسين الماحي، حماية المنافسة، مرجع سابق، ص ٧٣؛ د. أحمد عبد الرحمن الملحم،

الاحتكار والأفعال الاحتكارية، دراسة تحليلية مقارنة في القانون الأمريكي والأوروبي

والكويتي، مطبوعات جامعة الكويت، الطبعة الأولى ١٩٩٧م، ص ٥٦.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

حقيقة المقدرة الاقتصادية الفعلية للمشروع ومدى تأثيرها في السوق المعنية، بخلاف الأسلوب الثاني الذي قد يعيبه عدم الدقة، فقد يكون إنتاج أحد المشروعات كبيراً، لكنه ينتج أكثر من حاجة السوق؛ وبالتالي يخفق في تسويق كل إنتاجه، فلا يمكن أن نأخذ في الحسبان حجم إنتاجه غير الموزع عند حساب حصته السوقية.

وقد اعتبر المشرع المصري أن الشخص يكون ذا تأثير فعال على أسعار المنتجات أو حجم المعروض منها في السوق المعنية، إذا كانت له القدرة من خلال ممارساته المنفردة على تحديد أسعار تلك المنتجات أو حجم المعروض منها بهذه السوق، دون أن تكون لمنافسيه القدرة على منع هذه الممارسات، وذلك بمراعاة عدة عوامل هي: (أ) حصة الشخص في السوق المعنية ووضع النسبة لباقي المنافسين. (ب) تصرفات الشخص في السوق المعنية في الفترة السابقة. (ج) عدد الأشخاص المتنافسين في السوق المعنية وتأثيرها النسبي على هيكل السوق. (د) مدى قدرة كل من الشخص ومنافسيه على الوصول إلى المواد اللازمة للإنتاج. (هـ) وجود عقبات لدخول أشخاص آخرين السوق المعنية^(١).

(١) المادة (٨) من اللائحة التنفيذية رقم ١٣١٦ لسنة ٢٠٠٥م لقانون حماية المنافسة ومنع

الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥م.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

وفيما يخص موضوع البحث يمكننا أن نتوقف عند صورة من الأفعال التي حظر فيها المشرع المصري على صاحب المركز المسيطر القيام بها، وهي التي جاءت في الفقرة (ح) وحظرت على صاحب المركز المسيطر بيع منتجات بسعر يقل عن تكلفتها الحدية أو متوسط تكلفتها المتغيرة، وهذه الصورة ما هي إلا تطبيق لقاعدة اريدا تيرنر Areeda-Turner rule السابق الإشارة إليها بشأن التسعير الافتراضي، فوفقاً لقانون حماية المنافسة المصري إذا قام تحالف لشركات الطيران - مركز مسيطر جماعي - في السوق المعنية ببيع تذاكر طيران لخط جوي معين بتكلفة أقل من التكلفة الحدية أو متوسط تكلفتها المتغيرة، يكون قد أساء استغلال مركزه المسيطر باستخدامه أسلوب التسعير الافتراضي، وهو ما يمثل ممارسة احتكارية تعسفية لشركات الطيران المتحالفة وفقاً لقانون المنافسة المصري، بعد إجراء فحص متعمق للظروف الواقعية المرتبطة بالاتفاق، وعلى رأسها هيكل السوق، وسلوك شركات الطيران أطراف الاتفاق.

وهذا ما أكدت عليه اللائحة التنفيذية لقانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم ١٣١٦ لسنة ٢٠٠٥م، فوفقاً للفقرة (ح) من المادة

(١٣) من اللائحة يراعى عند تحديد ما إذا كان المنتج^(١) يتم بيعه بسعر يقل عن تكلفته الحدية أو متوسط تكلفته المتغيرة^(٢) - التسعير الافتراضي - عدة أمور هي: (١) ما إذا كان البيع يؤدي إلى إخراج أشخاص منافسين للشخص المسيطر من السوق. (٢) ما إذا كان البيع يؤدي إلى منع أشخاص منافسين للشخص المسيطر من الدخول إلى السوق. (٣) ما إذا كان يترتب على البيع قدرة الشخص المسيطر على رفع الأسعار بعد إخراج الأشخاص المنافسين له من السوق. (٤) ما إذا كانت الفترة الزمنية لبيع المنتج بسعر يقل عن تكلفته الحدية أو متوسط تكلفته المتغيرة تؤدي إلى تحقيق، أي: مما سبق.

- موقف القانون الأمريكي لحماية المنافسة **Antitrust Law** من الممارسات الاحتكارية التعسفية لشركات الطيران الدولية:

(١) وفقاً للفقرة (ب) من المادة (٢) من قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري المنتج يشمل السلع والخدمات؛ لذلك فإن النص يشمل الخدمات التي تقدمها شركات النقل الجوي.

(٢) وفقاً للفقرة (ح) من المادة (١٣) من اللائحة التنفيذية رقم ١٣١٦ لسنة ٢٠٠٥م لقانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥م، ويقصد بالتكلفة الحدية: نصيب الوحدة من المنتجات من إجمالي التكاليف خلال فترة زمنية محددة، كما يقصد بالتكلفة المتغيرة: التكلفة التي تتغير بتغيير حجم ما يقدمه الشخص من منتجات خلال فترة زمنية محددة، ويقصد بمتوسط التكلفة المتغيرة: إجمالي التكاليف المتغيرة مقسوماً على عدد وحدات من المنتجات.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

يمكن القول بأنه يوجد لدى الولايات المتحدة الأمريكية قانونان أساسيان يحكمان تنظيم المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية التي تقيد حرية التجارة في مجال النقل الجوي هما^(١): قانون شيرمان Sherman Antitrust Act، وقانون كلايتون Clayton Antitrust Act؛ وقد عالج القانون الأول الاتفاقات المقيدة للمنافسة، مثل: اتفاقات تثبيت الأسعار أو تقسيم الأسواق، أما الثاني فقد جاء ليسد الثغرات التي وجدت في القانون الأول، وعلى رأسها تجريم

(١) لن نتناول في هذا الخصوص قانون لجنة التجارة الفيدرالية Federal Trade Commission Act، الذي أقره الكونجرس الأمريكي في ٢٩ سبتمبر ١٩١٤م بهدف إنشاء لجنة تختص بالرقابة على الممارسات التجارية غير العادلة، لها سلطة منع المشروعات من استخدام أساليب المنافسة غير العادلة التي من الممكن أن تؤثر على حرية التجارة، وتسبب ضرراً جوهرياً بالمستهلكين، والعلة في ذلك أن المشرع الأمريكي استثنى في المادة (٢/أ) من القسم الخامس من القانون شركات النقل الجوي الوطنية والأجنبية من الخضوع لرقابة هذه اللجنة، انظر:

Federal Trade Commission Act 1914, 15 U.S. Code § 45, SEC.5; (a) (1) Unfair methods of competition in or affecting commerce, and unfair or deceptive acts or practices in or affecting commerce, are hereby declared unlawful. (2) The Commission is hereby empowered and directed to prevent persons, partnerships, or corporations, except banks, savings and loan institutions described in section 18(f)(3)..., common carriers subject to the Acts to regulate commerce, air carriers and foreign air carriers subject to the Federal Aviation Act of 1958,....

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

حالات الاندماج أو الاستحواذ التي تضر بالمنافسة، والتي كانت مشروعة في حد ذاتها وفقاً لقانون شيرمان، طالما تمت بدون نية احتكار السوق؛ ليكتمل بذلك منظومة حماية المنافسة ومنع الاحتكار وفقاً لسياسة المنافسة الأمريكية. وما يهمننا في هذا الصدد هو قانون شيرمان لمكافحة الاحتكار، فوفقاً للقسم الأول منه أي شخص يبرم عقداً أو أن يشترك في تحالف أو أن يتآمر مع آخرين بغية إعاقة التجارة داخل الولايات المتحدة أو مع الدول الأجنبية يُعد مرتكباً لجناية عقوباتها الغرامة التي لا تزيد عن مائة مليون دولار إذا كان المدان شركة، أو مليون دولار إذا كان المدان شخصاً طبيعياً، أو السجن مدة لا تزيد عن عشر سنوات، أو بالعقوبتين كليهما وفقاً لتقدير المحكمة⁽¹⁾؛ لذا يدخل تحت طائلة التجريم أي عقد أو تحالف أو تواطؤ بين شركات الطيران، من شأنه أن يقيد من المنافسة الحرة في سوق النقل الجوي الأمريكي، سواء

(¹) The Sherman Antitrust Act, 15 U.S. Code § 1: «Every contract, combination in the form of trust or otherwise, or conspiracy, in restraint of trade or commerce among the several States, or with foreign nations, is declared to be illegal. Every person who shall make any contract or engage in any combination or conspiracy hereby declared to be illegal shall be deemed guilty of a felony, and, on conviction thereof, shall be punished by fine not exceeding \$100,000,000 if a corporation, or, if any other person, \$1,000,000, or by imprisonment not exceeding 10 years, or by both said punishments, in the discretion of the court».

كان الاتفاق صريحاً أو ضمناً، مثل: الاتفاق على خفض أو رفع أو تثبيت أسعار الرحلات الجوية، أو الاتفاق على تقسيم الأسواق بين شركات الطيران أطراف الاتفاق.

وفيما يخص إساءة استغلال المركز المسيطر في القانون الأمريكي، فوفقاً للقسم الثاني من قانون شيرمان يُحظر على المشروعات احتكار أو محاولة احتكار أو التآمر لاحتكار أي جزء من التجارة داخل الولايات المتحدة الأمريكية أو مع الدول الأجنبية، حيث يعد مرتكباً لجناية عقوبتها الغرامة أو الحبس أو بالعقوبتين كليهما كل شخص استخدم أي سلوك منافٍ للمنافسة، بهدف اكتساب أو الحفاظ على القوة الاحتكارية^(١)؛ وبذلك يكون المشرع الأمريكي قد اشترط لتطبيق هذا النص أن تكون الشركات المتورطة في هذا

(^١) The Sherman Antitrust Act, 15 U.S. Code § 2: «Every person who shall monopolize, or attempt to monopolize, or combine or conspire with any other person or persons, to monopolize any part of the trade or commerce among the several States, or with foreign nations, shall be deemed guilty of a felony, and, on conviction thereof, shall be punished by fine not exceeding \$100,000,000 if a corporation, or, if any other person, \$1,000,000, or by imprisonment not exceeding 10 years, or by both said punishments, in the discretion of the court».

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

النوع من الممارسات الاحتكارية التعسفية في موضع احتكاري فعلاً أو في طريقها لأن تصبح محتكرة^(١).

ومن الجدير بالذكر أن قانون شيرمان لم يضع معياراً عاماً للمركز المسيطر في السوق، وترك ذلك للمحاكم الأمريكية، وبالرجوع إلى الأخيرة نجد أن أشهر الأحكام الأمريكية التي تناولت إساءة استغلال المركز المسيطر، انتهت فيها المحاكم إلى أن المركز الاحتكاري المسيطر لا ينشأ إلا إذا كان لدى أحد المشروعات المقدرة على رفع الأسعار أو تفادي المنافسة عند الرغبة في ذلك^(٢)، كما ذهب المحكمة الأمريكية العليا في حكم آخر إلى أن جريمة إساءة استغلال المركز المسيطر وفقاً للقسم الثاني من قانون شيرمان تتطلب توافر عنصرين: الأول - أن يكون المشروع المدان في مركز المسيطر فعلاً، ولديه القوة الاحتكارية التي تمكنه من الهيمنة على معظم إنتاج السوق المعنية. الثاني - أن يصدر عن صاحب المركز المسيطر ممارسات عمدية إقصائية للمنافسين Exclusionary أو افتراضية Predatory أو مانعة للمنافسة في

(١) د. حسين محمد فتحي، الممارسات الاحتكارية والتحالفات لتقويض حريتي التجارة والمنافسة، دراسة لنظام الأنترنت في النموذج الأمريكي، دار النهضة العربية ١٩٩٨م، ص ٧٤.

(٢) United States Supreme Court, United States v. American Tobacco Co., 221 U.S. 106, May 29, 1911.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

السوق Anticompetitive، بهدف الحفاظ على مركزه المسيطر في السوق المعنية^(١).

- موقف القانون الأوروبي لحماية المنافسة Le droit antitrust européen من ممارسات الاحتكار التعسفي لشركات الطيران الدولية:

يقوم النظام الاقتصادي في السوق الأوروبية على مبدأ السوق المفتوح والمنافسة الحرة، فمنذ معاهدة روما الموقعة عام ١٩٥٧م وقيام الجماعة الاقتصادية الأوروبية، كان الهدف الرئيس للسوق الأوروبية المشتركة هو تحقيق الاستقرار الاقتصادي للجماعة الأوروبية من خلال توثيق العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية بين الدول الأعضاء، وتنمية الأنشطة الاقتصادية للدول الأعضاء بشكل منسق ومتوازن، في ظل وجود نظام فعال لحماية المنافسة^(٢)، وهو ما يمكن أن نستنتجه مما ورد في المادة (٤) من الاتفاقية التي تقضي بأن على الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي اعتماد سياسات اقتصادية تقوم على التنسيق بين الدول الأعضاء بشأن السوق الداخلية وتحديد الأهداف المشتركة، وأن يتم ذلك وفقاً لمبدأ اقتصاد السوق

(١) United States Supreme Court, Aspen Skuing co V. Aspen Highlands Skuing Corp, 472 U.S. 585, June 19, 1985. Available at: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/472/585/>

(٢) Xavier vives, Competition policy in the EU, fifty years on from the treaty of Rome, Oxford university press 2009, p.2.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

المفتوح والمنافسة الحرة^(١)، كما أن المادة (١/٣) من معاهدة روما نصت على ضرورة إقامة نظام لضمان المنافسة لا يشوه السوق المشتركة^(٢).

وقد تكفلت المواد (من ٨١ إلى ٨٩) من المعاهدة بتجسيد السياسة الأوروبية تجاه تنظيم المنافسة داخل دول الاتحاد الأوروبي، التي تركز لقمع كل الممارسات المنافية للمنافسة، ومنع استغلال المركز المهيمن في السوق^(٣)، فوفقاً للمادتين (٨١ و ٨٢) من معاهدة روما، يكون متعارضاً مع السوق المشتركة ويحظر بموجب المعاهدة إبرام أي اتفاق بين المشروعات أو أي ممارسات تؤثر على التجارة بين الدول الأعضاء، ويكون الغرض منها أو نتائجها منع أو تقييد أو تشويه المنافسة داخل السوق المشتركة، لاسيما الاتفاقات التي تهدف إلى جعل أسعار البيع أو الشراء ثابتة بشكل مباشر أو غير مباشر، أو الاتفاق على تقييد بيع منتج بآخر، أو الاتفاق على تقسيم

(١) Article (4) de traité instituant la communauté européenne signé à Rome le 25 mars 1957 version consolidée.

(٢) Article (3/1g) de traité instituant la communauté européenne signé à Rome le 25 mars 1957 version consolidée.

(٣) Joseph Wilson, Globalization and the limits of national merger control laws, International Competition Law Series, Kluwer Law International 2003, p.130.

الأسواق، أو أي اتفاق يكون الهدف منه الحفاظ على الوضع المسيطر في السوق المشتركة عن طريق تقييد المنافس^(١).

وذلك يُظهر بوضوح أن اتفاقية روما بشأن إنشاء الاتحاد الأوروبي جاءت متأثرة بقانون شيرمان الأمريكي للحد من السلوك التنافسي غير المشروع بين الشركات، وإن كان هناك فارق في الهدف لكل منهما؛ فقانون شيرمان في الولايات المتحدة الأمريكية كان يهدف في المقام الأول الدفاع عن المنافسة الحرة، أما النصوص التي جاءت في معاهدة روما بخصوص تنظيم المنافسة كان الهدف منها تعزيز حماية المستهلك الأوروبي.

ومن الأهمية بمكان الإشارة إلى أن القانون الأوروبي لحماية المنافسة عام ٢٠٠٤م شهد عدة إصلاحات هامة بشأن تطبيق المادتين (٨١ و ٨٢) من معاهدة روما، وذلك بصدور اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٣/١ بشأن تنفيذ قواعد المنافسة المنصوص عليها في المادتين ٨١ و ٨٢ من معاهدة روما، والتي دخلت حيز التنفيذ في الأول من مايو ٢٠٠٤م^(٢)، وأهم ملامح هذه

(١) Article 81 et Article 82 du Traité de Rome Instituant la Communauté européenne, signé à Rome en 1957. Disponible sur : <http://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/IMG/pdf/tce.pdf>

(٢) Règlement (CE) No 1/2003 du conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité, Journal FR officiel de l'Union européenne, L 1/1, 4.1.2003. Disponible sur : [http://eur-](http://eur-مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية)
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

الإصلاحات هي^(١): أولاً- إنشاء نظام لا مركزي بشأن تطبيق المادتين ٨١ و ٨١ من معاهدة روما، بحيث أصبح من حق المحاكم الوطنية في الدول الأعضاء تطبيق هاتين المادتين بعدما كان الأمر مقصوراً على محاكم وسلطات الاتحاد الأوروبي، في ظل القواعد المنصوص عليها في اللائحة التي تسمح بالتطبيق المتوازي لقواعد القانون الأوروبي والقواعد الوطنية المتعلقة بالمنافسة، وتتسق بين السلطات القضائية الوطنية والسلطات القضائية للاتحاد الأوروبي، وهذا ما أكدت عليه محكمة العدل الأوروبية^(٢) في حكم حديث لها عندما قضت بأنه: يجوز للمفوضية الأوروبية أن ترفض التعامل مع شكوى بشأن ممارسة مقيدة للمنافسة، طالما أن ذات الشكوى قد تم التعامل معها من قبل سلطات المنافسة الوطنية، تأسيساً على المادة (١٣) من اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٣/١ م.

lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003R0001&from=FR

(١) د. سامي عبد الباقي أبو صالح، إساءة استغلال المركز المسيطر في العلاقات

التجارية، مرجع سابق، ص ١٦ وما بعدها.

(٢) Cour de justice des Communautés européennes, Affaire T-355/13, easyJet Airline Co. Ltd contre Commission des Communautés européennes, communiqué de presse n° 7/15, Luxembourg, le 21 janvier 2015. Disponible sur : <http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2015-01/cp150007fr.pdf>

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

ثانياً- بعد صدور اللائحة أصبح كل اتفاق تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة (٣/٨١)^(١) يُعد صحيحاً بمجرد إبرامه دون حاجة إلى إخطار المفوضية الأوروبية للمنافسة به والحصول على شهادة منها بأنه لا يخالف الحظر المنصوص عليه في المادة (١/٨١)، وفي حالة المنازعة في صحة الاتفاق يجب على أطرافه أن يثبتوا توافر الشروط المنصوص عليها في المادة (٣/٨١)، وعلى كل من يدعي مخالفة الاتفاق للمادة السابقة أن يثبت هذه المخالفة^(٢).

(١) وفقاً للمادة (٣/٨١) من معاهدة روما يستثني من تطبيق أحكام المادة (١/٨١) من المعاهدة أية اتفاقات تتم بين مشروعات أو قرارات أو ممارسات تصدر عنها تسهم في تحسين الإنتاج أو توزيع السلع أو تعزيز التقدم التقني والاقتصادي مع تحويلها نصيب عادل من الفوائد الناتجة عنها للمستهلكين، وبدون: (أ) أن تفرض على المشروعات المعنية أي قيود لا تكون حتمية لبلوغ الأهداف السابقة. (ب) أن تمنح هذه المشروعات القدرة على إمكانية استبعاد المنافسة بشأن نسبة كبيرة من المنتجات المعنية.

(٢) Larry Bumgardner, Antitrust Law in the European Union, Graziadio Business Review 2006, volume 8, Issue 3.
مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

ثالثاً - دعم سلطات المفوضية الأوروبية للمنافسة^(١) فيما يخص مراقبة تطبيق المادتين ٨١ و ٨٢ من معاهدة روما، وبحث مدى توافر شروطهما بشأن أي اتفاق له علاقة بالسوق الأوروبية المشتركة، ومن ثم رفع الأمر لمحكمة العدل الأوروبية إذا ما تأكدت المفوضية من وقع انتهاكات للأحكام المنظمة للمنافسة في السوق الأوروبية المشتركة^(٢).

(١) لمزيد من التفاصيل حول الإطار المؤسسي لحماية المنافسة في الاتحاد الأوروبي، راجع: د. عمر محمد حماد، الاحتكار والمنافسة غير المشروعة . دراسة تحليلية مقارنة، دار النهضة العربية ٢٠٠٩م، ص ٤٠٦ وما بعدها.

(٢) من أهم التطبيقات القضائية على دعم سلطات المفوضية الأوروبية للمنافسة بشأن الممارسة المنافية للمنافسة العادلة في السوق الأوروبية المشتركة؛ الدعوى التي تقدمت بها المفوضية الأوروبية للمنافسة ضد شركة ميكروسوفت أمام المحكمة الأوروبية، والتي قضت فيها الأخيرة بتغريم شركة ميكروسوفت ٦٠٠ مليون دولار لارتكابها سلوكاً منافياً للمنافسة العادلة قائماً على إساءة استخدام الوضع المهيمن؛ حيث إن الدعوى انتهت بأن شركة ميكروسوفت أساءت استعمال المركز المهيمن، كونها أصدرت نظام التشغيل ويندوز ملحقاً به برنامج ويندوز ميديا بلاير المشغل للوسائط، مما أثر على وضع المنافسين المنتجين لهذه النوعية من البرامج؛ لذلك أمرت المحكمة الشركة بالإضافة للغرامة تعديل نظام التشغيل ويندوز وإنتاج نسخة جديدة خلال ٩٠ يوماً لا تتضمن برنامج ويندوز ميديا بلاير، مع السماح لنظام الويندوز بالتشغيل البيني للبرامج البديلة المشغلة للوسائط، للاطلاع على الحكم راجع:

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

أما فيما يخص السياسة الأوروبية الحالية تجاه المنافسة فإنها تقوم على الإطار التنظيمي الذي أنشئ بموجب اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٤/١٣٩ المتعلقة برقابة التركزات بين المشروعات^(١)، وأيضاً معاهدة عمل الاتحاد الأوروبي عام ٢٠١٢ Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne^(٢)، والتي تضمنت ثلاثة مجالات رئيسة مرتبطة بتنظيم المنافسة في السوق الأوروبية المشتركة هي:

- تدابير ضد التكتلات الاقتصادية أو الكارتلات le dispositif contre les ententes وقد نظمها المادة (١٠١) من الاتفاقية.

Microsoft Corp, v Commission of the European Communities, Judgment of the Court of First Instance (Grand Chamber), 17 September 2007, Case T-201/04, European Court Reports 2007 II-03601. Available at:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62004TJ0201>

(¹) Règlement (CE) No 139/2004 du conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises, Journal officiel de l'Union européenne, L 24/1, 29.1.2004. Disponible sur :

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:024:0001:0022:FR:PDF>

(²) Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, Journal FR officiel de l'Union européenne, C 326/47, 26.10.2012. Disponible sur

[:http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=FR](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=FR)

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

- تدابير ضد إساءة استعمال المركز المسيطر le dispositif contre les abus de position dominante وقد نظمتها المادة (١٠٢) من الاتفاقية.

- رقابة المساعدات الحكومية le contrôle des aides d'Etat وقد نظمتها المادة (١٠٧) من الاتفاقية.

ويتضح من هذه الآليات التي أقرها الاتحاد الأوروبي بشأن تنظيم المنافسة أن دول الاتحاد الأوروبي اتفقت على حماية هيكل السوق المشترك وبنيته الاقتصادية من التركزات المنافية للمنافسة العادلة، كما أن السيطرة على المعونات التي تقدمها الدول للمشروعات كان الهدف منه حماية المنافسة العادلة من تحيز الدولة تجاه بعض المشروعات، الأمر الذي قد ينتهي بحدوث اضطرابات في السوق.

ووفقاً للمادة (١٠١) من معاهدة عمل الاتحاد الأوروبي يمكن للمفوضية الأوروبية للمنافسة أن تراقب أية ممارسات تقيد أو تشوه المنافسة داخل السوق الأوروبية المشتركة، ويتم ذلك من خلال تحليل النتائج المترتبة على المشاورات والتعهدات التي تتم بين المشروعات بشأن التكتل فيما بينها، ومدى احتمال أن يمثل ذلك تقييداً للمنافسة وحرية التجارة بين الدول الأعضاء،

ولو لم ترق هذه التعهدات لمرتبة العقد كما أكدت محكمة العدل الأوروبية^(١)؛ فإذا ثبت للمفوضية أن الاتفاق الذي سينتج عن المشاورات التي تمت بين المشروعات غير مقيدة للمنافسة، فيتوقف دور المفوضية عند هذا الحد باعتبار أن الاتفاق المزمع إبرامه لا يخالف الحظر المنصوص عليه في المادة (١٠١)، أما إذا ثبت للمفوضية أن هذا الاتفاق إذا أبرم فسيكون مقيداً للمنافسة في السوق الأوروبية، فيمكن للمفوضية الأوروبية أن تتدخل لإيقافه، وإذا أبرم فيكون باطلاً بقوة القانون.

وتجدر الإشارة إلى أن الأفعال التي عدتها المادة (١٠١/١) واعتبرتها مقيدة ومشوهة للمنافسة، وهي: تثبيت الأسعار، أو الحد والسيطرة على الإنتاج، أو الفرص السوقية، أو التطور التقني، أو الاستثمار، أو تقسيم الأسواق، أو مصادر التوريد، وكذلك تطبيق شروط مختلفة بشأن الصفقات المماثلة، أو تضمين العقود التزامات إضافية ليس لها علاقة بموضوع العقد أو معاملة العملاء معاملة تمييزية غير عادلة، جميعها ممارسات وردت على سبيل المثال وليس الحصر، حيث إشارات المادة أنفة الذكر لتلك الممارسات بعبارة "وعلى

(١) Cour de justice des Communautés européennes, Affaire C-41/69, ACF Chemiefarma NV contre Commission des Communautés européennes, Arrêt de la Cour du 15 juillet 1970. Disponible sur : <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=fr&jur=C,T,F&num=41/69&td=ALL>

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

وجه الخصوص تلك "et notamment ceux qui يحق للمفوضية الأوروبية للمنافسة وهي تراقب الأعمال المقيدة للمنافسة وفقاً للمادة (١٠١) أن تجري قياساً على الممارسات السابقة، لكي تحول دون وقوع أي اتفاقات تتم بين المشروعات وتؤدي إلى تقييد وتشويه المنافسة في السوق الداخلية^(١).

وفي كل الأحوال يجب على المفوضية الأوروبية للمنافسة في سبيلها لتحقيق المنافسة العادلة في السوق الأوروبية المشتركة، إذا ما توصلت إلى أن هناك اتفاقاً مقيداً للمنافسة أن توازن بين اعتبار هذا الاتفاق باطلاً وبين الاستثناءات التي جاءت بها المادة (٣/١٠١)، فالأخيرة اعتبرت أن الاتفاقات التي تتم بين المشروعات تظل مشروعة ولو تضمنت قيوداً للمنافسة في السوق الأوروبية المشتركة طالما كانت هذه الاتفاقات تسهم في تحسين الإنتاج أو توزيع السلع أو تعزيز التقدم التقني والاقتصادي، مع تخويلها نصيب عادل من الفوائد الناتجة عنها للمستهلكين، وبدون: أ) أن تفرض على المشروعات المعنية أي قيود لا تكون حتمية لبلوغ الأهداف السابقة. ب) أن تمنح هذه

(١) وفقاً للمادة (26/2) من معاهدة عمل الاتحاد الأوروبي السوق الداخلية للاتحاد الأوروبي Le marché intérieur تتضمن المساحات بلا حدود داخلية، والتي يكون فيها حرية حركة البضائع والأشخاص والخدمات ورؤوس الأموال مكفولاً وفقاً للأحكام المنصوص عليها في المعاهدة.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

المشروعات القدرة على إمكانية استبعاد المنافسة بشأن نسبة كبيرة من المنتجات المعنية.

أما فيما يخص حماية المنافسة في السوق الأوروبية من الممارسات المرتبطة بإساءة استغلال المركز المسيطر، فوفقاً للمادة (١٠٢) من معاهدة عمل الاتحاد الأوروبي يكون من غير المتوافق مع السوق الأوروبية المشتركة، ويحظر القيام به بخصوص التجارة بين الدول الأعضاء، أي فعل من شخص أو أكثر يمثل إساءة استخدام لمركزه المسيطر في السوق الداخلية للاتحاد الأوروبي أو في جزء كبير منها.

وعلى الرغم من أن المعاهدة اعتبرت أن إساءة استغلال المركز المسيطر من الأفعال التي تمثل قيداً على المنافسة وتشويهاً لها في السوق الأوروبية المشتركة، وعددت أمثلة على الممارسات التي تشكل إساءة لاستغلال المركز المسيطر، إلا أنها لم تتعرض لمفهوم المركز المسيطر؛ لذلك تصدت محكمة العدل الأوروبية^(١) لبيان المقصود بالمركز المسيطر في السوق

(١) Cour de justice des Communautés européennes, Affaire C-85/76, Hoffmann-La Roche & Co. AG contre Commission des Communautés européennes, Arrêt de la Cour du 13 février 1979. Disponible sur : <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=fr&jur=C,T,F&num=85/76&td=ALL>

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

الأوروبية، واعتبرته حالة تنم عن قوة اقتصادية لأحد المشروعات، تمكنه من وضع عقبات أمام الحفاظ على المنافسة الفعالة في السوق المعنية، مما يتيح له فرصة للتصرف باستقلالية بشكل كبير في مواجهة منافسيه وعملائه والمستهلكين؛ ووفقاً لما جاءت به محكمة العدل الأوروبية من تحديد للمركز المهيمن أو المسيطر في السوق، لن يكون هناك انتهاك للمادة (١٠٢) من المعاهدة، إلا إذا كان هناك مشروع قادر على العمل في السوق بطريقة منعزلة عن البيئة المحيطة به، نظراً لما له من قوة اقتصادية، سببها حيازته لحصص سوقية هامة في السوق المعنية.

ويُعد من أهم الممارسات التي ضمنتها المعاهدة، وتمثل إساءة لاستغلال المركز المسيطر في السوق الأوروبية المشتركة؛ (١) أن يفرض المشروع صاحب المركز المسيطر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة أسعار الشراء أو البيع، أو أن يفرض شروطاً أخرى غير عادلة للمعاملات التجارية. (٢) الحد من الإنتاج أو الفرص السوقية أو التطور التقني على نحو يضر بمصالح المستهلكين. (٣) تطبيق شروط مختلفة بشأن الصفقات المماثلة التي يبرمها مع الشركاء التجاريين، مما يجعلهم في وضع تنافسي غير متكافئ. (٤) تضمين العقود التزامات إضافية ليس لطبيعتها أو بحسب الأعراف التجارية علاقة بموضع العقود.

ومن الملاحظ أن الأمثلة التي نصت عليها المادة (١٠٢) بشأن إساءة استغلال المركز المسيطر تشكل خروجاً فعلياً عن ممارسات المنافسة العادلة، فالأخيرة في حد ذاتها تُعدّ أمراً مشروعاً حتى لو كانت صادرة عن مشروع في موضع مسيطر داخل السوق كرد فعل على ظهور منافس جديد، مثال ذلك: أن يبادر المشروع صاحب المركز المسيطر بتحسين نوعية المنتجات أو الخدمات التي يقدمها، أو أن يتوصل إلى ابتكارات تسهم في تقديمه لمنتجات وخدمات جديدة، أو أن يطور الخدمات التي يقدمها للعملاء أثناء تأدية الخدمة أو بعدها، إلى آخره من ممارسات تتفق مع أسس المنافسة الموضوعية.

وأخيراً فضلاً عن انفراد الاتحاد الأوروبي بتنظيم أحكام لرقابة المساعدات التي تقدمها الحكومات للمشروعات في المواد من (١٠٧) إلى (١٠٩) من معاهدة عمل الاتحاد الأوربي، والتي قد تؤدي إلى تشويه المنافسة في السوق الأوروبية المشتركة، يعتبر من أهم دعائم النظام الجديد لحماية المنافسة ومنع الاحتكار التعسفي في الاتحاد الأوروبي اللائحة الأوربية رقم ٢٠٠٤/١٣٩ المتعلقة برقابة التركزات بين المشروعات، والتي تهدف إلى رقابة وحظر تكوين التركزات الضارة بالمنافسة في السوق الأوروبية المشتركة؛ حيث أكد المشرع الأوروبي في اللائحة على أنه يحظر الاندماجات التي من شأنها أن تعوق بشكل كبير المنافسة الفعالة في السوق المشتركة أو في جزء كبير

منها، لاسيما التي تؤدي إلى إنشاء أو تعزيز مركز مسيطر؛ حيث إنه يجب أن يعلن أنها تتعارض مع السوق الأوروبية المشتركة^(١).

ثانياً . نظرية التطبيق الممتد لقوانين المنافسة الوطنية على تحالفات شركات الطيران الدولية:

يمكن التسليم بأنه لا يوجد نظام دولي موحد لحماية المنافسة، وأن قوانين المنافسة الوطنية قد تتباين فيما بينها، فضلاً عن أن هناك دولاً لم تسن تشريعات خاصة بحماية المنافسة؛ لذا قد تجد الدول مبرراً كافياً لمد نطاق تطبيق قوانين المنافسة لديها على الممارسات التي تحدث خارج حدودها الوطنية؛ مراعاة لمصالحها الاقتصادية المشروعة.

وتقوم فكرة تطبيق قوانين المنافسة الوطنية على الاتفاقات والممارسات

المنافسة للمنافسة العادلة التي تتم بالخارج على نظرية الآثار Effects Theory^(٢)، والتي بمقتضاها يمكن مد تطبيق قوانين المنافسة الوطنية على

(١) L'article 2/3 du Règlement (CE) No 139/2004 du conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises, Journal officiel de l'Union européenne, L 24/1, 29.1.2004.

(٢) يعود الفضل لظهور مبدأ الآثار ومد تطبيق القوانين الوطنية على الممارسات

التي تقع في الخارج للقضاء الأمريكي؛ حيث كان أول مرة يطبق فيها هذا المبدأ

عام ١٩١١م في دعوى شهيرة أمام المحكمة الأمريكية العليا عرفت بقضية التبغ

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

شركات الطيران الأجنبية في الخارج التي ارتكبت ممارسات مقيدة للمنافسة بشأن أحد الخطوط الجوية، طالما كانت لهذه الممارسات المقيدة للمنافسة آثاراً واضحةً على السوق الوطنية^(١).

- يتضمن قانون الطيران الفيدرالي في الولايات المتحدة الأمريكية أحكاماً معينة بتنظيم المنافسة في قطاع النقل الجوي الداخلي والدولي، تمكن هيئة الطيران المدني Civil Aeronautics Board من مواجهة الممارسات غير العادلة بين المتنافسين في سوق النقل الجوي، سواء محلياً أو دولياً،

الكبرى؛ حيث تم التواطؤ بين شركة التبغ الأمريكية وشركة التبغ البريطانية على احتكار سوق التبغ في الولايات المتحدة الأمريكية واقتسام باقي أسواق العالم، وفيها رفضت المحكمة دفاع الشركة البريطانية المبني على أن قانون شيرمان ليس له آثار خارج حدود الولايات المتحدة الأمريكية، ولا يطبق على التواطؤ الذي تم في الخارج، وقررت تطبيق قانون شيرمان على الدعوى؛ استناداً على أن هذه الممارسات المقيدة للمنافسة وإن كانت ارتكبت في الخارج، إلا أنها أضرت بسوق المنافسة الأمريكية، راجع:

United States Supreme Court, United States v. American Tobacco Co., 221 U.S. 106, May 29, 1911.

(١) Sato chie, Extraterritorial application of EU competition law: Is it possible for Japanese companies to steer clear of EU competition law?, Journal of Political Science & Sociology 2010, Issue 11, p.30. see also; Lucia Bonova, The international Merger control regime: building cooperation without harmonization, institute of comparative law, thesis, McGill university, Canada 2005, p.20.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

لتحقيق المصلحة العامة^(١)؛ حيث يحق للمجلس وتحقيقاً للصالح العام - سواء من تلقاء نفسها أو بناء على شكوى مقدمة من أي ناقل جوي وطني أو أجنبي أو وكالة لبيع تذاكر السفر - أن تجري تحقيقاً لتحديد ما إذا كان الناقل الجوي المشكو في حقه قد ارتكب أو شارك في ارتكاب أفعال خادعة أو غير عادلة للمنافسة في سوق النقل الجوي، فإذا ما تأكدت من ارتكابه مثل هذه الأفعال فإنها تلتزمه بالتوقف عن القيام بهذه الممارسات المنافسة للمنافسة العادلة^(٢).

كما أن قانون تحسين مكافحة الاحتكار بشأن التجارة الخارجية الصادر عام ١٩٨٢م^(٣) قد أعطى الاختصاص للمحاكم الأمريكية للنظر في الأفعال

(١) The Federal Aviation Act, PUBUC LAW 85-726, 23 August 1958, section 102.

(٢) The Federal Aviation Act, PUBUC LAW 85-726, 23 August 1958, section 411 "The Board may, upon its own initiative or upon complaint by any air carrier, foreign air carrier, or ticket agent, if it considers that such action by it would be in the interest of the public, investigate and determine whether any air carrier, foreign air carrier, or ticket agent has been or is engaged in unfair or deceptive practices or unfair methods of competition in air transportation or the sale thereof. If the Board shall find, after notice and hearing, that such air carrier, foreign air carrier, or ticket agent is engaged in such unfair or deceptive practices or unfair methods of competition, it shall order such air carrier, foreign air carrier, or ticket agent to cease and desist from such practices or methods of competition".

(٣) Foreign Trade Antitrust Improvements Act of 1982, 15 U.S.C. § 6a.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثانی ٢٠١٦ المجلد الثانی

الاحتكارية المقيدة للمنافسة الصادرة من شركات أجنبية في الخارج، والتي تؤثر تأثيراً مباشراً وكبيراً على التجارة المحلية داخل الولايات المتحدة الأمريكية؛ لذلك وبمقتضى هذا القانون يحق للمحاكم الأمريكية أن تفرض غرامات على شركات الطيران الأجنبية التي تبرم اتفاقات مع بعضها تتضمن ممارسات مقيدة للمنافسة، وأثرت بشكل مباشر على المنافسة في سوق النقل الجوي الأمريكي، كما لو أدت هذه الممارسات إلى رفع تذاكر طيران أحد الخطوط الجوية⁽¹⁾، طالما أن شركات الطيران المعنية لم تحصل من وزارة النقل الأمريكية The U.S. Department of Transportation على تحصين للاتفاق ضد تطبيق قوانين المنافسة ومنع الاحتكار الأمريكية وفقاً للشروط المقررة لذلك⁽²⁾.

لذا قررت محكمة مقاطعة بنسلفانيا في الولايات المتحدة الأمريكية في دعوى تم رفعها ضد عدة شركات طيران أجنبية . Lufthansa, Air France, KLM, and Alitalia . تطبيقاً لقانون مكافحة الاحتكار بشأن التجارة الخارجية، أنه على الرغم من أن شركات الطيران الأجنبية المتهمه اتفقت فيما

(¹) Rene H. Dubois, Understanding the Limits of the Foreign Trade Antitrust Improvement Act Using Tort Law Principles as a Guide, New York Law School, Law Review 2013, Volume 58, p. 710.

(²) William Gillespie and Oliver M. Richard, Antitrust Immunity and International Airline Alliances, Economic Analysis Group, Antitrust Division, U.S. Department of Justice, Washington D.C, 23 February 2011, p.3.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

بينها على تثبيت أسعار رحلات معينة بين أوروبا واليابان، وأن هذا الاتفاق تم خارج الولايات المتحدة الأمريكية، إلا أنه إذا شكل مخالفة صريحة لقانون مكافحة الاحتكار الأمريكي (شيرمان)، فيمكن مد تطبيقه على هذه الشركات- وفقاً لقانون مكافحة الاحتكار بشأن التجارة الخارجية- إذا ثبت أن الممارسات المقيدة للمنافسة الناتجة عن هذا الاتفاق كان لها تأثير مباشر على سوق خدمات الطيران الأمريكي^(١).

- أخذ القانون الأوروبي تدريجياً بنظرية الآثار للاعتراف بالتطبيق الممتد لقانون المنافسة الأوروبي خارج حدود الاتحاد الأوروبي، حيث ترددت المحاكم الأوروبية بداية في الاعتراف بتطبيق القانون الأوروبي على وقائع تمت خارج نطاق اختصاص القضاء الأوروبي، ثم انتقلت إلى مرحلة تطبيق نظرية الآثار المشروطة، بحيث يمكن تطبيق القانون الأوروبي على المشروعات الأجنبية التي ارتكبت ممارسات تتطوي على تأثير مباشر وحال داخل الاتحاد الأوروبي، بشرط أن يكون لتلك الممارسات تطبيق فعلي داخل السوق الأوروبية، وأخيراً أصبح القانون الأوروبي يأخذ بنظرية الآثار على إطلاقها، وظهر ذلك جلياً في قرار المفوضية الأوروبية الشهير الذي قضى

(^١) *McLafferty v. Deutsche Lufthansa A.G ant others, United States District Court Eastern District of Pennsylvania, Civil Action No. 08-1706, October 16, 2009.*

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

بمنع صفقة استحواذ شركة جنرال اليكتريك على شركة هانويل عام ٢٠٠١م، بصرف النظر عن جنسية الشركات المعنية أو مكان عملها، كونها ستجعل الشركة المستحوذة في مركز المسيطر داخل السوق العالمي لمحركات الطائرات التجارية الكبيرة، بما سيضر بالمنافسة في السوق الأوروبية المشتركة^(١).

أما على صعيد النقل الجوي تحديداً، فقد تبلور هذا الوضع في الاتحاد الأوروبي بشأن مدى اختصاص المفوضية الأوروبية للمنافسة بالنظر في الممارسات المقيدة للمنافسة الصادرة عن شركات طيران خارج الاتحاد الأوروبي، بصدور اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٤/٤١١ بشأن النقل الجوي بين الاتحاد الأوروبي الدول الأخرى^(٢)، حيث مدت تطبيق قواعد الاتحاد الأوروبي للمنافسة ليطبق ليس على اتفاقات الخدمات الجوية داخل الاتحاد الأوروبي فقط، بل على اتفاقات الخدمات الجوية التي تتم بين الدول الأوروبية وأي دولة

(١) European Commission, Commission Decision of 03/07/2001, declaring a concentration to be incompatible with the common market and the EEA Agreement, Case No COMP/M.2220 - General Electric/Honeywell.

(٢) Règlement (CE) No 411/2004 du conseil du 26 février 2004 abrogeant le règlement (CEE) no 3975/87 et modifiant le règlement (CEE) no 3976/87 ainsi que le règlement (CE) no 1/2003, en ce qui concerne les transports aériens entre la Communauté et les pays tiers.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

أخرى، وأعطت للمفوضية الأوروبية للمنافسة صلاحيات تنفيذية للتصدي لأي اتفاقات أو ممارسات منافية للمنافسة العادلة تتم خارج الاتحاد الأوروبي، وكان لها شأن بالخدمات الجوية التي تتم بين نقاط داخل الاتحاد الأوروبي ونقاط خارجية، طالما سيتأثر بذلك السوق المشتركة للاتحاد الأوروبي^(١).

- أما عن الوضع في مصر ففي قانون المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥م نجد أن المادة (٥) تمثل تجسيداً فعلياً لنظرية امتداد تطبيق قوانين المنافسة في الخارج؛ فوفقاً للمادة آفة الذكر تسري أحكام قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية على الأفعال التي ترتكب خارج مصر إذا ترتب عليها منع حرية المنافسة أو تقييدها أو الإضرار بها في مصر، وتشكل جرائم طبقاً لهذا القانون^(٢).

(١) Considérant n°(3) du Règlement (CE) No 411/2004 « Les pratiques anticoncurrentielles dans le domaine des transports aériens entre la Communauté et les pays tiers sont susceptibles d'affecter le commerce entre États membres. Comme les mécanismes prévus par le règlement (CE) no 1/2003 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité conviennent également à l'application des règles de concurrence aux transports aériens entre la Communauté et les pays tiers, le champ d'application de ce règlement devrait être étendu à ce type de transports aériens ».

(٢) انتقد جانب من الفقه . وبحق . الصياغة التشريعية للمادة الخامسة من قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية؛ حيث استلزم المشرع لمد تطبيق أحكام مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الإسكندرية العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

وهذا ما أوضحته تفصيلاً المادة (٣) من اللائحة التنفيذية لقانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم ١٣١٦ لسنة ٢٠٠٥م، والتي نصت على أنه: "تسري أحكام القانون وهذه اللائحة على الأفعال، بما فيها الممارسات أو العقود أو الاتفاقات، التي تشكل جرائم طبقاً للقانون، والتي ترتكب في الخارج إذا ترتب عليها منع حرية المنافسة أو تقييدها أو الإضرار بها في مصر".

وبناء على ذلك يمكن مد تطبيق قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري على أي ممارسات أو اتفاقات تتم بين شركات الطيران خارج مصر، إذا توافرت الشروط التالية: (١) إذا ترتب على هذه الممارسات أو العقود أو الاتفاقات التي تتم بين شركات الطيران منع حرية المنافسة أو تقييدها أو الإضرار بها في مصر. (٢) أن تشكل تلك الممارسات

قانون المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية على الأفعال المرتكبة في الخارج أن تشكل جرائم طبقاً لهذا القانون، مع العلم أن مصطلح الجريمة له معنى محدد في قانون العقوبات، الأمر الذي قد يحد من فعالية النص ويحول دون تحقيق الهدف منه؛ لذلك كان من الأنسب أن يستعاض عن مصطلح الجريمة بمصطلح الإخلال بأحكام هذا القانون، راجع: د. على سيد قاسم، دراسة انتقادية لمشروع قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية الضارة، المؤتمر التاسع لكلية الحقوق جامعة المنصورة، بعنوان "تنظيم المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية الضارة"، مرجع سابق، ص ١٩.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

أو العقود أو الاتفاقات التي تتم بين شركات الطيران في الخارج جرائم يعاقب عليها وفقاً لهذا القانون.

- تطبيقات قضائية بشأن ممارسات الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات الطيران الدولية:

وبعد هذا التحليل المقارن للمبادئ الرئيسة التي يقوم عليها التنظيم القانوني للمنافسة في الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي ومصر، نجد أنه يمكن بتطبيق هذه القوانين الوطنية للحد من هذه الممارسات الاحتكارية التعسفية لشركات الطيران الدولية، حيث أثبت الباحث أن غالبية الاتفاقات الشائعة بين شركات النقل الجوي للسيطرة على الأسواق قد تتضمن - صراحةً أو ضمناً - العديد من الممارسات المنافية للمنافسة العادلة في سوق النقل الجوي الدولي، وذلك على النحو الآتي:

(أ) اتفاقات الكارتلات: وهي قريبة بدرجة كبيرة للاتفاقات المبرمة بين شركات الطيران بشأن تقاسم الرموز وفرض الأسعار، وتحديد سعة المقاعد، ومثل هذه الاتفاقات قد يترتب عليها تقييد للمنافسة في السوق المعنية، إذا نتج عنها، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إخراج أحد المنافسين من السوق، أو استبعاد دخول منافسين محتملين إلى السوق، خاصة في ظل غياب البدائل الواقعية، ويمكن إثبات ذلك من خلال الوقوف على الأثر

التنافسي لاتفاق الكارتل المبرم بين شركات الطيران عن طريق فحص العوامل المؤثرة في السوق المعنية، كحركة المرور للخط الجوي خاصة بين المطارات المحورية، وأعداد الركاب أو حجم البضائع التي يستحوذ عليها التحالف، وأوقات الرحلات التي ستشغلها ناقلات الشركات المتحالفة، والتي قد تظهر شركات الطيران أطراف الاتفاق في موضع المحتكر، الذي كان هدفه من اتفاق الكارتل السيطرة على السوق دون مراعاة لاعتبارات المنافسة العادلة.

وبصفة عامة تدخل اتفاقات الكارتل التي تتم بين شركات الطيران ضمن الممارسات الاحتكارية التعسفية التي تقيد من حرية المنافسة في سوق النقل الجوي إذا ترتب على الاتفاق تقسيم للأسواق بين الشركات المتعاقدة من خلال تخصيص السعة أو الخدمات أو المناطق الجغرافية، أو اشتمل على تثبيت الأسعار، أو فرض لأسعار افتراضية لأحد الخطوط الجوية.

وفي دعوى ترجع وقائعها إلى قيام شركة صن إير اسكندنافية Sun-Air of Scandinavia وهي شركة طيران دنمركية صغيرة منحتها الخطوط الجوية البريطانية امتيازاً للقيام ببعض الرحلات بين الدنمارك وعدة مطارات بريطانية بالتقدم بشكوى أمام المفوضية الأوروبية ضد شركة الخطوط الجوية الاسكندنافية Scandinavian Airlines System وشركة مارسيك

Maersk Air A/S، مدعية بأن الاتفاق الموقع بينهم على تقاسم الرموز، والذي دخل حيز التنفيذ بتاريخ ٢٨ مارس ١٩٩٩م، يتضمن العديد من الأنشطة التجارية المقيدة للمنافسة سمحت لتلك الشركات الطيران المتحالفة بأن تكون هي المشغل الوحيد لعدة خطوط جوية، مما يؤدي إلى تقسيم السوق المعنية بين الشركات المتحالفة، وهو ما يشكل سلوكاً مناهضة للمنافسة العادلة في السوق الأوروبية^(١).

لذلك قررت المفوضية الأوروبية عام ٢٠٠١م بعد إجراء التحقيقات اللازمة حظر اتفاق الكارتل القائم على أسلوب تقاسم الرموز بين شركة الخطوط الجوية الاسكندنافية المكونة من اتحاد يسيطر عليها ثلاثة شركات من الدنمارك والنرويج والسويد، وشركة الطيران الدنمركية، تأسيساً على أن الشركتين عندما أخطرا المفوضية باتفاق تقاسم الرموز المبرم بينهم، لم يتضمن الإخطار المعلومات الصحيحة حول حقيقة التعاون والترتيبات التجارية بينهم، وأن النتائج التي أظهرتها التحقيقات أثبتت أن الاتفاق الحقيقي يسمح للشركات

(^١) Européen Commission, Décision de la Commission, du 18 juillet 2001 relative à une procédure d'application de l'article 81 du traité CE et de l'article 53 de l'accord EEE (Affaire COMP.D.2 37.444 — SAS/Maersk Air et affaire COMP.D.2 37.386 — Sun-Air contre SAS et Maersk Air), Journal officiel des Communautés européennes, N° L 265/15, 5 octobre 2001.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

المتحالفة باحتكار القيام برحلات على عدة خطوط جوية، وهو ما يشكل انتهاك لقواعد المنافسة العادلة الواردة في المعاهدة الأوروبية، حيث إنها تتضمن تقييداً للمنافسة، وتقسيماً للسوق المعنية بين الأطراف المتعاقدة؛ لذلك فرضت المفوضية الأوروبية غرامة قدرها ٣٩٣٧٥٠٠٠ يورو على شركة الخطوط الجوية الاسكندنافية، وغرامة قدرها ١٣١٢٥٠٠٠ على شركة مارسك للخطوط الجوية، على أن تُدفع تلك الغرامات خلال ثلاثة أشهر من تاريخ إبلاغ الأطراف المعنية بقرار المفوضية الأوروبية.

كما انتهت المفوضية الأوروبية للمنافسة فيما يخص اتفاقات الكارتل التي تتم بين شركات الطيران بشأن تثبيت الأسعار إلى فرض غرامات على إحدى عشرة شركة طيران للشحن الجوي^(١)، تعد أعلى غرامة تفرضها المفوضية منذ بدء عملها، حيث وصل مجموع قيمتها إلى ما يقرب من ٨٠٠ مليون يورو عام ٢٠١٠م، تأسيساً على أن شركات الطيران المعنية أعضاء اتفاق الكارتل *cartel de compagnies aériennes* ارتكبت أحد الممارسات الضارة بالمنافسة العادلة في سوق النقل الجوي، بأن قامت بالتنسيق مع

(١) ضم اتفاق الكارتل إحدى عشرة شركة طيران دولية، أهمها:

Air France-KLM . British airways . Singapore Airlines .

Quantas . Japan Airlines . scandinave SAS . Air Canada.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

بعضها على مدار ست سنوات من ديسمبر ١٩٩٩م إلى فبراير ٢٠٠٦م، باتخاذ تدابير - فرض رسوم إضافية على الوقود وزيادة التكاليف الأمنية - تهدف لتثبيت أسعار الشحن الجوي في مختلف أنحاء العالم، الأمر الذي أثر على خدمات الشحن الجوي في المنطقة الاقتصادية الأوروبية^(١).

(ب) إساءة استغلال المركز المسيطر: وهو ما نجده في حالة شركات الطيران التي تسيطر على أحد الأسواق بفضل هيمنتها على تقديم الخدمات الجوية لخطوط معينة دون غيرها، وعلى الرغم من صعوبة إثبات أن أحد شركات الطيران الدولية أساءت استغلال مركزها المسيطر على أحد الخطوط الجوية، وأن السوابق القضائية المرتبطة بهذا النوع من الاحتكار التعسفي لشركات الطيران قليلة؛ إلا أن المفوضية الأوروبية عام ١٩٩٢م قررت فرض غرامة على شركة لينغوس AerLingus الأيرلندية للخطوط الجوية لصالح شركة طيران ميدلاند British Midland البريطانية تأسيساً على قيام الأولى بإساءة استغلال مركزها المسيطر . تهيمن على ٧٥% من عدد الرحلات - بشأن الخط الجوي المنتظم من مطار دبلن الأيرلندي إلى مطار هيثرو بالندن،

(¹) European Commission, The Directorate-General for Competition, Commission decision of 9 November 2010, Cartel Procedure, CASE AT.39258 – AIRFREIGHT. Available at:

http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39258/39258_6547_3.pdf

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

وقامت بتعديل تعريفه الرحلات الجوية على هذا الخط دون الرجوع إلى شركة ميدلاند التي تتشارك معها تقديم الخدمات الجوية على هذا الخط^(١).

وفي عام ١٩٩٧م قضية رفعتها شركة الطيران الهولندية KLM ضد شركة الطيران البريطانية EasyJet - وتم تسويتها - تتهمها بأنها أساءت استغلال مركزها المسيطر، وحاولت أن تفرض سعراً افتراضياً لخط لندن أمستردام بهدف تقويض أسعارها لهذا الخط؛ وبالتالي إخراجها من هذا السوق^(٢).

كما أن ظاهرة إساءة استغلال المركز المهيمن باستخدام أسلوب التسعير الافتراضي كأحد أهم الممارسات المقيدة للمنافسة العادلة، بهدف طرد المنافسين من السوق وعدم السماح للمنافسين الجدد بالدخول إليه، عرفتها سوق النقل الجوي الأمريكية في العديد من قضايا احتكار القلة بدءاً من ثمانينات

(١) Européen Commission, Décision de la Commission, du 26 février 1992, relative à une procédure d'application des articles 85 et 86 du traité CEE (IV/33.544 - British Midland contre AerLingus), Journal officiel des Communautés européennes, N° L 96/34, 10 April 1992.

(٢) Organization for Economic Co-operation and Development, Competition Committee, Latin American Competition forum, Session IV: Competition Issues in the Air Transport Sector, paper n°DAF/COMP/LACF(2011)9, Colombia, 13-14 September 2011, p.7.

القرن الماضي^(١)، تأسيساً على أن سلوك التسعير المفترس ينتهك القسم الثاني من قانون شيرمان للمنافسة، التي تحظر استخدام أي سلوك منافٍ للمنافسة بهدف اكتساب أو الحفاظ على القوة الاحتكارية، وكذلك القسم الأول الذي يدين الاتفاقات التي تتم بين الشركات وتؤدي إلى تقييد غير معقول للتجارة، والتي يأتي على رأسها اتفاقات التسعير الافتراضي لاحتكار السوق، وكانت العقوبة هي الغرامة التي لا تزيد عن مائة مليون دولار أو الحبس مدة لا تزيد عن عشر سنوات أو بالعقوبتين كليهما.

ويعد من أهم التطبيقات القضائية النادرة في هذا الخصوص ما قرره محكمة العدل الأوروبية في قضية أطلق عليها قضية Silver Line من أن تطبيق تعريفه بشأن إحدى الرحلات الجوية المنتظمة نتيجة اتفاق ثنائي أو جماعي بين شركات الطيران الدولية المختلفة، يمكن في ظروف معينة أن يشكل إساءة لاستغلال المركز المسيطر داخل السوق المعنية، لاسيما عندما تنجح الشركة صاحبة المركز المسيطر في فرض تطبيق تعريفات مرتفعة أو

(١) Laker Airways Ltd. v. Pan Am. World Airways, 607 F. Supp. 324, 325 (S.D.N.Y. 1985); Laker Airways Ltd. v. Sabena, Belgian World Airlines, 731 F.2d 909 (D.D.C. 1984); Virgin Ad. Airways Ltd. v. British Airways PLC, 257 F.3d 256, 259 (2d Cir. 2001); United States v. AMR Corp., 335 F.3d 1109, 1111 (10th Cir. 2003).

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

منخفضة جداً على شركات النقل الأخرى، أو نجحت في التطبيق الحصري لتعريفه موحدة لخط جوي معين^(١).

(ج) المساعدات الحكومية State Aid في تمييز شركات الطيران الوطنية للسيطرة على السوق: نظراً لطابع النفع العام لخدمات النقل الجوي نجد أن الدول تلعب دوراً هاماً في قطاع النقل الجوي، ويظهر ذلك جلياً في أن غالبية الدول تمتلك وتسيطر على شركات الطيران والمطارات الوطنية والمشاريع ذات الصلة؛ لذلك لا تتردد العديد من الحكومات في تقديم المساعدات والإعانات المباشرة وغير مباشرة لشركات الطيران الوطنية، والاستثمار في المشاريع المرتبطة بهذا القطاع، لدعم خدمات النقل الجوي لديها، وهو ما نلمسه لحد بعيد بالنسبة لشركات الطيران الخليجية وشركة مصر للطيران للخطوط الجوية، وكذلك استفادة منه شركات طيران أجنبية

(١) Cour de justice des Communautés européennes, Affaire 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen et autres c/ Zentrale zur Bekämpfung unläuterer Wettbewerbs, Arrêt de la Cour du 11 avril 1989. «l'application de tarifs pour vols réguliers résultant de conventions bilatérales ou multilatérales peut, dans certaines circonstances, constituer un abus d' une position dominante sur le marché concerné, en particulier lorsqu' une entreprise en position dominante a réussi à imposer à d' autres entreprises de transport l' application de tarifs excessivement élevés ou réduits, ou encore l' application exclusive d' un seul tarif sur une même ligne».

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

كشركة طيران الخطوط الجوية الأمريكية American Airlines وشركة
يوناييتد الأمريكية للخطوط الجوية United Airlines.

ولكن كما رأينا من قبل أن الدعم الحكومي لشركات الطيران في
ظروف معينة يمكن أن يضع هذه الشركات بموضع احتكاري تعسفي ناجم عن
تأثير المساعدات الحكومية على الفرص المتكافئة بين شركات النقل الجوي؛
وبالتالي منع دخول منافسين جدد للسوق أو إخراج منافسين منه، والتأثير سلباً
على المنافسة العادلة من خلال تشويه الأسعار والعبث بمؤشرات سوق النقل
الجوي.

ومن الأهمية بمكان التأكيد على أن الاتحاد الأوروبي انفرد عن باقي
دول العالم حتى عن الولايات المتحدة الأمريكية بتنظيم مسألة تأثير سوق
المنافسة بالمساعدات الحكومية، ووضع قواعد ومبادئ لرقابة مساعدات الدول
للشركات بما لا يؤثر على المنافسة العادلة، الأمر الذي يجعل هذه التجربة
مثالاً يحتذى به^(١)؛ حيث يُعد من أسس الحفاظ على نظام منافسة متكامل خالٍ

(١) أصدرت المفوضية الأوروبية مبادئ توجيهية بشأن مساعدات الدول في قطاع النقل
الجوي تحديداً، وركزت على تنظيم تمويل الحكومات الأوروبية للمطارات وشركات
الطيران الوطنية، يمكن الاطلاع على هذه التوجيهات على الرابط الإلكتروني
التالي:

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

من التقييد أو التشويه للمنافسة العادلة تفعيل رقابة حقيقية على المساعدات التي تقدمها الحكومات لمشروعاتها الوطنية بطريقة تمييزية تجعل تلك المشروعات في موضع احتكاري تعسفي بما يخل بمبادئ المنافسة العادلة؛ لذلك خصت المادة (١/١٠٧) من اتفاقية عمل الاتحاد الأوروبي لتضع التدابير الملائمة لرقابة المساعدات الحكومية لمشروعات دول الاتحاد الأوروبي.

ووفقاً للمادة آنفة الذكر تعتبر متعارضة مع أهداف السوق الأوروبية المشتركة ومؤثراً على حرية التجارة بين الدول الأعضاء، المساعدات المقدمة من الدولة أو من خلال مواردها بأي شكل من الأشكال بما يشوه أو يهدد بتشويه المنافسة داخل السوق الأوروبية بسبب تفضيل مشاريع أو منتجات معينة^(١).

Guidelines on state aid in the air transport sector, European Commission. Available at:

http://www.eipa.nl/UserFiles/File/state_aid/State_Aid_in_the_Transport_Sector.pdf

- (^١) Article (87) de traité instituant la communauté européenne signé à Rome le 25 mars 1957 version consolidée « Sauf dérogations prévues par le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

وبهدف تفعيل الرقابة على المساعدات الحكومية لدول الاتحاد الأوروبي التي قد تشوه المنافسة داخل السوق الأوروبية، يحق للمفوضية الأوروبية وفقاً للمادة (١٠٨) من الاتفاقية بالتعاون مع الدول الأعضاء أن تستعرض بصفة مستمرة أنظمة المساعدات الحكومية للمشروعات الموجودة لدى الدول الأعضاء، وأن تعرض الاقتراحات المناسبة في هذا الشأن، والتي يتطلبها سير العمل في السوق الأوروبية ونموه التدريجي، وإذا ما توصلت المفوضية الأوروبية إلى أن المساعدات الحكومية التي تقدمها دولة من دول الاتحاد مباشرة أو عن طريق أحد مواردها غير متوافق مع أهداف السوق الأوروبية وفقاً للمادة (١٠٧)، أو أن هذه المساعدات يساء استخدامها، فإنها تلزم الدولة المعنية بإلغاء المساعدات أو تعديلها خلال مدة معينة تحددها المفوضية، فإذا لم تلتزم الدولة المعنية بقرار المفوضية، جاز للأخيرة أو لأي دولة أخرى المعنية الرجوع مباشرة إلى محكمة العدل الأوروبية^(١).

qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».

(^١) L'article 108/2, Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. «Si, après avoir mis les intéressés en demeure de présenter leurs observations, la Commission constate qu'une aide accordée par un État ou au moyen de ressources d'État n'est pas compatible avec le marché intérieur aux termes de l'article 107, ou que cette aide est appliquée de façon abusive, elle décide que l'État intéressé doit la supprimer ou la modifier dans le délai

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

فوفقاً لهذا التنظيم القانوني الوارد في معاهدة عمل الاتحاد الأوروبي بشأن المساعدات التي تمنحها الدول للمشروعات الوطنية، يمكن للمفوضية الأوروبية للمنافسة إذا ارتأت أن المساعدات الحكومية التي قدمتها إحدى دول الاتحاد لشركات خدمات النقل الجوي بصورة مباشرة أو غير مباشرة سيقيد من حرية المنافسة في السوق الأوروبية، ويجعل الشركات المستفيدة من الإعانات الحكومية في وضع احتكاري تعسفي أن تحظر تقديم هذه المساعدات أو أن توافق عليها وفقاً لشروط تفرض على الشركات المستفيدة من تلك المساعدات تحول دون تشويه المنافسة.

وتطبيقاً لذلك انتهت المفوضية الأوروبية في قرارها الصادر بتاريخ ١٧ سبتمبر ٢٠٠٨م إلى أن المساعدات الممنوحة من الحكومة اليونانية لشركة أولمبيك للخطوط الجوية Olympic Airlines في صورة تسديد للضرائب والتأمينات الاجتماعية المستحقة على الشركة تعد مساعدات حكومية غير قانونية، يترتب عليها تشويه للمنافسة العادلة داخل السوق الأوروبية، وتشكل مخالفة صريحة للمعاهدة الأوروبية؛ لذلك أمرت المفوضية الأوروبية الحكومة اليونانية بأن توقف فوراً أي مساعدات أخرى للشركة المستفيدة، وأن تسترد كافة

qu'elle détermine. Si l'État en cause ne se conforme pas à cette décision dans le délai imparti, la Commission ou tout autre État intéressé peut saisir directement la Cour de justice de l'Union européenne, par dérogation aux articles 258 et 259».

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

المساعدات التي منحتها للشركة مضافاً إليها الفوائد القانونية، وأن يتم تنفيذ ذلك خلال أربعة أشهر من تاريخ إبلاغ الحكومة اليونانية بالقرار^(١).

والجدير بالذكر أن المعاهدة اعتبرت المساعدات الحكومية للمشروعات الوطنية أمراً يتفق مع مبادئ السوق الأوروبية في عدة حالات استثنائية، ومن أهم تلك الاستثناءات المرتبطة بسوق النقل الجوي، الحالة التي تكون فيها المساعدات الممنوحة من الحكومة متناسبة مع الغرض المخصصة له، وأن تكون قدمت وفقاً لشروط وظروف مشابهة لتلك التي كان يمكن أن يقبلها مستثمر من القطاع الخاص يعمل في الظروف الاقتصادية العادية للسوق، أي: أن الحكومة حلت محل المستثمر من القطاع الخاص^(٢).

لذلك في دعوى رفعتها شركة المملكة المتحدة للخطوط الجوية Air UK وعدة شركات طيران أوروبية بدعم من الحكومة البريطانية ضد المفوضية الأوروبية والحكومة الفرنسية وشركة الطيران الوطنية الفرنسية Air France بشأن عدم قانونية المساعدات المقدمة من الحكومة الفرنسية لشركة الخطوط الجوية الفرنسية، والتي وافقت عليها المفوضية الأوروبية، قضت محكمة العدل

(١) European Commission, Commission Decision of 17/09/2008, on State aid C 61/2007 – Greece Olympic Airways Services/Olympic Airlines.

(٢) Organisation for Economic Co-operation and Development, Competition Committee, op.cit, p.33.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

الأوروبية بأن المساعدات التي قدمتها الحكومة الفرنسية إلى شركة الخطوط الجوية الفرنسية ووافقت عليها المفوضية الأوروبية لا تخالف المعاهدة الأوروبية، طالما لا تؤثر سلباً على الأوضاع التجارية في السوق الأوروبية، ولا تشكل تعارضاً مع المصالح الأوروبية المشتركة، ولم يترتب عليها أي تمييز لشركة الطيران الفرنسية ضد شركات النقل الجوي المنافسة^(١).

وأخيراً فيما يخص الدور الذي تلعبه المطارات لتكريس هيمنة شركات الطيران الوطنية على أحد الخطوط الجوية كآلية للممارسات الاحتكارية لشركات النقل الجوي، يمكن مجابته قانوناً بأمرين: الأول - ما ورد في المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو التي تلزم مطارات الدول المتعاقد بأن تؤدي جميع تسهيلات الملاحة الجوية بشروط موحدة لجميع طائرات الدول المتعاقدة دون زيادة في الرسوم عن الرسوم التي تدفعها الطائرات الوطنية^(٢).

(١) Cour de justice des Communautés européennes, Affaire T-371/94, Air UK Ltd et autres contre Commission des Communautés européennes et République française et Compagnie nationale Air France, Arrêt de la Cour du 25 juin 1998.

(٢) تنص المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م على أنه: "كل مطار موجود في دولة متعاقدة ومفتوح للاستعمال العام أمام طائراتها الوطنية يجب مع مراعاة المادة الثامنة والستين أن يفتح على النحو ذاته وبشروط موحدة أمام طائرات جميع الدول المتعاقدة الأخرى، وكذلك تطبق شروط موحدة على استعمال طائرات كل دولة

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

الأمر الثاني - البند الثاني من القسم الرابع من اتفاق عبور الخطوط

الجوية الدولية أو اتفاق الحريتين أحد اتفاقات مؤتمر شيكاغو ١٩٤٤م، والذي صدقت عليه أغلب دول العالم؛ حيث بلغ عدد الدول المصدقة على هذا الاتفاق إلى ١٣٥ دولة عام ٢٠٠٨م^(١)؛ حيث ينص هذا البند على أنه: يجوز

متعاقدة لجميع تسهيلات الملاحة الجوية، بما في ذلك خدمات الاتصالات اللاسلكية والأرصاد الجوية، المقدمة لأغراض الاستعمال العام من أجل سلامة الملاحة الجوية وسرعة حركتها، وأي رسوم تفرضها أو تسمح بفرضها دولة متعاقدة نظير استخدام تلك المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية بواسطة طائرات أي دولة متعاقدة أخرى يجب ألا تزيد على، (أ) بالنسبة للطائرات غير المستخدمة في خطوط جوية منتظمة، عن الرسوم التي تدفعها طائراتها الوطنية من نفس النوع والمستخدم في عمليات مماثلة. (ب) بالنسبة للطائرات المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة، عن الرسوم التي تدفعها طائراتها الوطنية المستخدمة في خطوط جوية مماثلة، وتنتشر جميع هذه الرسوم وتبلغ بها منظمة الطيران المدني الدولي، مع العلم بأنه بناء على طلب من الدولة المتعاقدة صاحبة الشأن، فإن الرسوم المفروضة مقابل استخدام المطارات والتسهيلات الأخرى تخضع للبحث من المجلس، الذي عليه أن يقدم تقريراً أو يوجه توصيات في هذا الشأن إلى الدولة أو الدول التي يعينها الأمر، ولا يجوز لأي دولة متعاقدة أن تفرض رسوماً أو ضرائب أو فرائض أخرى تتعلق فقط بحق عبور أي طائرة تابعة لدولة متعاقدة فوق إقليمها أو دخولها أو خروجها، أو تتعلق بأشخاص أو أموال على متنها".

(١) إحصائية صادرة عن المنظمة الدولية للطيران المدني (الأيكاو)، يمكن الإطلاع عليها

من الرابط التالي:

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

لكل دولة متعاقدة رهناً بأحكام هذا الاتفاق أن تفرض رسوماً عادلة ومعقولة أو تسمح بفرضها على أي من تلك الخطوط نظير استخدام تلك المطارات وغيرها من التجهيزات، ويجب ألا تتجاوز هذه الرسوم ما تدفعه طائرتها الوطنية المشغلة في خطوط دولية مماثلة لقاء استخدام تلك المطارات والتجهيزات، ويمكن لأي دولة متعاقدة أن تتقدم بطلب إلى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي لكي يعيد النظر في هذه الرسوم المفروضة لاستعمال المطارات والتجهيزات الأخرى، على أن يقدم المجلس للدول المعنية توصياته بهذا الشأن^(١).

http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf

- (^١) International Air Services Transit Agreement, signed at Chicago, on 7 December 1944. Article I, Section 4/2: Impose or permit to be imposed on any such service just and reasonable charges for the use of such airports and other facilities; these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services: provided that, upon representation by an interested contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council of the International Civil Aviation Organization established under the above-mentioned Convention, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned. Available at:

<https://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944b.pdf>

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

كما أن أغلب قوانين المنافسة الوطنية تعتبر الأنشطة التمييزية للمطارات لصالح شركات الطيران الوطنية من الممارسات المناهضة للمنافسة العادلة؛ لذلك قررت إحدى المحاكم الأمريكية أن تخويل وزارة النقل الأمريكية اتخاذ الإجراءات المناسبة للقضاء على نشاط حكومة دولة أجنبية يشكل نوعاً من الممارسات المقيدة للمنافسة العادلة ضد الناقلات الأمريكية، بعد أن انتهت إلى أن الرسوم التي يفرضها مطار بوينس آيرس الأرجنتيني على شركات الطيران الأمريكية، والتي تعد أعلى ثلاث مرات من الرسوم التي تدفعها شركات الطيران الوطنية في الأرجنتين، يمثل تمييزاً غير معقول ضد ناقلات الولايات المتحدة الأمريكية يندرج تحت الممارسات المقيدة للمنافسة، ويضع شركات الطيران الأرجنتينية في موضع احتكاري تعسفي، وهو ما يخالف قانون حماية المنافسة الأمريكي، واتفاقية الخدمات الجوية المبرمة بين الولايات المتحدة الأمريكية والأرجنتين في ٢٢ أكتوبر ١٩٨٥م^(١).

المطلب الثاني

الترتيبات الدولية للسيطرة على الممارسات الاحتكارية التعسفية لتحالفات

شركات الطيران الدولية

(١) AerolinasArgentians S.A. v. U.S. Department of Transportation, U.S. Court of Appeals for the District of Columbia Circuit, 415 F.3d 1, Decided July 8, 2005.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

نوقش موضوع حماية المنافسة في سوق النقل الجوي الدولي لأول مرة في الدورة الرابعة والعشرين للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي التي اعتمدت القرار (A24-14) بشأن التدابير الانفرادية التي تؤثر على النقل الجوي الدولي، والذي أدمج بعد ذلك في القرار (A36-15)⁽¹⁾. كما تم مناقشته أيضاً في مناسبات دولية عديدة؛ حيث طرح أمام المؤتمرات الثالث والرابع والخامس للنقل الجوي الدولي، التي انتهت بالموافقة على بند نموذجي بشأن الضمانات ضد الممارسات المضادة للمنافسة العادلة، لتستخدمها الدول اختياريًا في اتفاقاتها المتعلقة بالخطوط الجوية⁽²⁾.

أولاً . مراعاة المنافسة المنصفة في الاتفاقات الثنائية لتحرير الخدمات الجوية:

يشكل مبدأ السماوات المفتوحة قيمة اقتصادية كبيرة لسوق النقل الجوي؛ كونه عاملاً مؤثراً في حركة التجارة الدولية ونقل السلع بين مختلف

(1) International Civil Aviation Organization, Resolutions adopted at the 36th Session of the Assembly, A36-15: Consolidated statement of continuing ICAO policies in the air transport field, Montréal, 18–28 September 2007, P.43. Available at: http://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2036th%20Session/a36_res_prov_en.pdf

(2) Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, op.cit, p.131.

دول العالم، كما أنه يعزز حركة السياحة؛ وبالتالي يساهم في خلق فرص عمل في السوق المحلية، بالإضافة إلى أن التنافس في سوق النقل يصب في النهاية لمصلحة المستهلك الجوي الذي سيحصل على أفضل الخدمات وبأرخص الأسعار، نظراً لتعدد الرحلات وتواترها^(١).

وفي الحقيقة نجد حكماً في قانون الطيران المدني المصري خاص بالحالة التي تخالف فيها شركة طيران تابعة لدولة أجنبية أحكام اتفاقية ثنائية موقعة مع مصر من قبل هذه الدولة؛ حيث تنص مادة (١٥٨) على أنه: "في حالة مخالفة الشركة الأجنبية أحكام اتفاقيات النقل الجوي الثنائية المبرمة بين مصر والدولة التي تتبعها الشركة أو مخالفة التراخيص أو التصاريح الصادرة لها تلتزم الشركة المخالفة بأن تؤدي لسلطة الطيران المدني المصري مبلغاً يعادل ضعف أعلى أجر نقل شامل عن عدد الركاب المنقولين بالمخالفة ويحسب الأجر على أساس ما تحصل عليه إحدى الشركات العاملة على نفس الخط الجوي أو الخطوط الجوية المماثلة".

وعلى الرغم من ذلك، وكما رأينا أن الحلول الأحادية المطلقة Unilatéralisme absolu لتنظيم المنافسة في سوق النقل الجوي، من خلال

(١) د. سيدي محمد بن سيد أبه، مفهوم الأجواء المفتوحة وسيادة الدول، مرجع سابق، ص ٤٩.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

تطبيق القوانين الوطنية للمنافسة على شركات النقل الجوي الدولي قد يؤدي في الغالب إلى نشوب خلافات بين الدول؛ لذا أصبح من السمات الرئيسية داخل سوق النقل الجوي، أن معظم الاتفاقيات الثنائية Accords bilatéraux التي أبرمت في الآونة الأخيرة تضمنت بنوداً متعلقة بالمنافسة العادلة؛ فمثلاً نجد المادة (١٤) من اتفاق الخدمات الجوية المبرم بين الاتحاد الأوروبي وكندا عام ٢٠٠٩م تؤكد على أن إنشاء بيئة تنافسية عادلة في مجال الخدمات الجوية هو هدف مشترك للأطراف^(١)، وهو أيضاً حال اتفاق الخدمات الجوية المبرم بين الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي عام ٢٠٠٧م والمعدل عام ٢٠١٠م والذي أطلق عليه Cielouvert II^(٢)؛ حيث تكرر المادة (٢٠) منه لمفهوم المنافسة العادلة؛ وذلك بالنص على أن أطراف الاتفاق يدركون أهمية

(١) Article 14, Accordsurletransportaérienentre le Canadaet la Communauté européenneet ses Etats membres, signé à Bruxelles le 17 décembre 2009.Disponible sur:
<http://www.assemblee-nationale.fr/14/pdf/projets/pl0009.pdf>

(٢) Pour savoir plus; voir: Grard Loïc, Les accords de ciel ouvert. Vers un ordre juridique aérien international “post-bermudien”. Bientôt un ordre juridique “post-bilatéral”, Revue Française de Droit Aérien et Spatial 2004, n°2.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

دور المنافسة المنصفة بين شركات النقل الجوي العاملة بين ضفتي المحيط الأطلسي . بين أوروبا وأمريكا - في إنفاذ هذه الاتفاقية^(١).

وفي الاتفاقية الثنائية المبرمة بين الاتحاد الأوروبي والبرازيل بشأن تحرير الخدمات الجوية بين الطرفين، نجد أن الطرفين اتفقا على ضرورة تجنب قيام أحد منهم بممارسات تؤثر سلباً على الفرص العادلة والمتساوية بين شركات النقل الجوي العاملة في السوق المعنية، ويحق لكل طرف يجد في أي ممارسة يقوم بها الطرف الآخر ما يضر بالفرص المتكافئة بين شركات الطيران أن يرسل للطرف الآخر ملاحظاته بشأن هذه الممارسات، فإذا لم ترد الدول المعنية على هذه الملاحظات، يجوز للطرف المتضرر رفع الأمر على اللجنة المشتركة التي أنشئت بمقتضى الاتفاقية؛ لتتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة، ورفع الضرر عن شركات الطيران التي تأثرت من الممارسات المقيدة للمنافسة^(٢).

(١) Article ٢٠, Accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, Décision 2007/339/CE, Journal officiel de l'Union européenne, 25 mai 2007, Disponible sur:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:32007D0339>

(٢) Organisation for Economic Co-operation and Development, Competition Committee, op.cit, p.3٦.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

وكذلك على مستوى الترتيبات الإقليمية، نجد أن العديد من الدول لجأت إلى وضع أحكام بشأن المنافسة العادلة، ومنها الاتحاد الأفريقي، والهيئة العربية للطيران المدني، ورابطة أمم جنوب شرق آسيا، ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، واستعانة في ذلك بالإرشادات التي وضعتها الايكاو فيما يخص المنافسة المنصفة في مجال النقل الجوي الدولي⁽¹⁾.

ثانياً . دور الايكاو في التوفيق بين إنفاذ القوانين الوطنية للمنافسة والطبيعة الخاصة لسوق النقل الجوي الدولي:

على الرغم من الدور الجوهرى التي يمكن للقوانين الوطنية بشأن تنظيم المنافسة أن تلعبه لحماية سوق النقل الجوي الدولي من الممارسات الاحتكارية التعسفية؛ بيد أن طبيعة هذا السوق المتحررة تجعل من الصعوبة بمكان تنفيذ القوانين الوطنية على شركات الطيران الدولية دون توقع حدوث خلافات بين الدول المعنية؛ لذلك تدخلت منظمة الطيران المدني الدولي في محاولة للتوفيق بين مسألة إنفاذ القوانين الوطنية للمنافسة والممارسات المرتبطة بها، والطبيعة

(1) International Civil Aviation Organization, Worldwide air transport conference, Montréal, 18 to 22 March 2013, working paper: Fair competition in international air transport, Presented by the Secretariat, p.1. Available at:
http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp004_en.pdf

الخاصة لسوق النقل الجوي الدولي، من خلال إصدار خطوط إرشادية بشأن تجنب وفض الخلافات حول تطبيق قوانين المنافسة على النقل الجوي الدولي، وكذلك وضع بند نموذجي بشأن تطبيق قوانين المنافسة الوطنية.

(أ) الخطوط الإرشادية بشأن تجنب وفض الخلافات حول تطبيق قوانين المنافسة الوطنية على النقل الجوي الدولي:

أصدرت منظمة الطيران المدني الدولي ICAO عام ١٩٨٩م كتاب دوري يحمل رقم 215-AT/85 متضمناً الخطوط الإرشادية غير ملزمة موجهة للدول من شأنها أن تساعد على تنظيم المنافسة في سوق النقل الجوي، من خلال تجنب وفض الخلافات التي تنشأ حول تطبيق القوانين والسياسات والممارسات الوطنية للمنافسة على النقل الجوي الدولي، لاسيما عندما تؤثر هذه القوانين على أحكام الاتفاقات الثنائية للخطوط الجوية أو عند محاولة تطبيقها خارج الحدود الوطنية؛ وأهم تلك الخطوط التوجيهية هي^(١):

• التوجيهات الصادرة بشأن تجنب الخلافات بين الدول عند تطبيق القوانين والممارسات الوطنية على تنظيم المنافسة في سوق النقل الجوي الدولي:

(^١) International Civil Aviation Organization, Guidance Material on the Avoidance or Resolution of Conflicts over the Application of Competition Laws to International Air Transport, Circular 215-AT/85, published in 1989.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

١- ينبغي على الدول ضمان أن قوانينها وسياساتها وممارساتها المتعلقة بالمنافسة وأساليب تطبيقها على النقل الجوي الدولي متوافقة مع الالتزامات التي تعهدت بها بموجب الاتفاقات الدولية ذات الصلة، وفيما يتعلق بإصدار هذه القوانين أو تعديلها ينبغي على الدول أن تتيح الفرص لتلقي آراء أي طرف أجنبي ذي مصلحة، وأن تبادر بناء على طلب أي دولة أو دول أخرى إلى توضيح مدى احتمال تأثير قوانين وممارسات تنظيم المنافسة لديها على أنشطة شركات الطيران الدولي التابعة لتلك الدول.

٢- يجب على الدول عندما تطبق قوانينها الوطنية لتنظيم المنافسة أن تنظر بعين الاعتبار إلى آراء الدول التي قد تتأثر مصالحها الأساسية في مجال النقل الجوي الدولي من جراء تطبيق هذه القوانين والسياسات، كما يجب على تلك الدول أن تراعي مبادئ المجاملة والاعتدال في العلاقات الدولية، والتي تعد من أهم السمات الرئيسة التي تحكم الدول في مجال النقل الجوي الدولي.

• التوجيهات الصادرة بشأن فض المنازعات التي تنشأ بين الدول بشأن تطبيق القوانين والممارسات الوطنية على تنظيم المنافسة في سوق النقل الجوي الدولي:

١- إذا أدى تطبيق القوانين والسياسات الوطنية المتعلقة بتنظيم المنافسة إلى خلافات فعلية أو احتمالية بشأن علاقاتها في مجال النقل الجوي الدولي، ينبغي على الدول المعنية أن تعقد مشاورات فيما بينها للتفاهم على القوانين والسياسات والممارسات المتعلقة بالمنافسة والمطبقة في مجال النقل الجوي، بما يوفر لشركات الطيران الدولية أكبر قدر ممكن من الوضوح القانوني يحول دون وقوع الخلافات.

٢- عندما يؤدي تطبيق القوانين والسياسات الوطنية المتعلقة بتنظيم المنافسة على النقل الجوي الدولي إلى نشوء خلافات بين الدول حول مسائل الاختصاص القانوني، ينبغي على الدول أن تراعي التزاماتها الدولية ذات الصلة، وكذلك الممارسات المتبعة في العلاقات الدولية، مثل: الإبلاغ والتشاور والمجاملة والتعاون، كما ينبغي على الدول تزن بعناية مصالح الدول الأخرى في مثل هذه المسائل.

٣- بدون الإخلال بحق أي دولة في حماية مصالحها، عندما ينشأ خلاف حول تطبيق إحدى الدول لقوانينها وسياساتها الوطنية المتعلقة بالمنافسة على مسائل تتعلق بتنفيذ اتفاق النقل الجوي المبرم مع دولة أخرى، ينبغي أن تلجأ الدولتان المعنيتان إلى استخدام ترتيبات التشاور المنصوص

عليها في الاتفاق الثنائي قبل أن تتخذ أي منهما أي إجراء انفرادي قد يؤدي إلى تفاقم الخلاف.

(ب) بند الايكاو النموذجي بشأن تطبيق قوانين المنافسة:

تهدف الايكاو من هذا البند أن يكون مرشداً شاملاً وقابلاً للتكيف لأي دولتين عقدتا اتفاقاً ثنائياً أو تعترضان عقده، وواجهتا صعوبات في علاقاتهما في مجال النقل الجوي من جراء تطبيق القوانين الوطنية في مادة المنافسة، ويعود للدولتين المعنيتين البت في إدراج أو عدم إدراج هذا البند في اتفاقهما الثنائي؛ إذ إنه لن يكون لاستخدامه أي معنى مثلاً إذا أيد الطرفان الممارسات التعاونية بين شركات الطيران، أو لم يكن لدى أي منهما قوانين للمنافسة من الأصل؛ فهو يهدف بوجه عام إلى تعزيز آلية العمل الثنائي لتفادي الخلافات وفضها، ووضع المسائل المرتبطة بتطبيق قوانين المنافسة على النقل الجوي في الإطار الثنائي، ويتضمن هذا البند النموذجي عشر مواد هي^(١):

١. على كل طرف أن يعلم الطرف الآخر بما لديه من قوانين وسياسات وممارسات تتعلق بالمنافسة، وبما يستجد عليها من تغييرات، وبما لها من أهداف خاصة يمكن أن تؤثر في تشغيل خطوط النقل الجوي

(١) International Civil Aviation Organization, Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport, model clause on competition laws, op.cit, p.178.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

بموجب الاتفاق الثنائي، وعلى كل طرف أن يعين السلطات المسؤولة عن تنفيذ هذه القوانين والسياسات والممارسات.

٢. على كل طرف أن يساعد شركات طيران الطرف الآخر بقدر ما تسمح به قوانينه وقواعده، وذلك بتقديم الإرشاد بشأن مدى توافق أي ممارسة مقترحة من شركات الطيران مع قوانين وسياسات وممارسات المنافسة السارية لديه.

٣. إذا رأى أحد الطرفين تعارضاً بين قوانينه وسياساته وممارساته المتعلقة بالمنافسة والمسائل المتعلقة بتنفيذ هذا الاتفاق، فعليه إبلاغ الطرف الآخر بذلك، واتباع إجراءات التشاور المنصوص عليها في هذا الاتفاق إذا طلبها أحد الطرفين لتحديد ما إذا كان التعارض موجوداً، وإيجاد السبل لفضه أو التقليل منه إلى أدنى حد.

٤. على كل طرف إبلاغ الطرف الآخر بنيته في اتخاذ الإجراءات القانونية ضد أي شركة طيران تابعة لذلك الطرف الآخر، وبأي دعاوى قانونية خاصة علم أنها مرفوعة بموجب قوانينها المتعلقة بالمنافسة.

٥. بدون الإخلال بحق أي من الطرفين في التصرف، تتبع إجراءات التشاور المنصوص عليها في الاتفاق الثنائي كلما طلبها أحد الطرفين،

- وينبغي أن يكون هدفها تحديد مصالح كل من الطرفين، وتحديد الآثار التي يربح أن تنشأ من الإجراء المتخذ بموجب قانون المنافسة.
٦. يحاول الطرفان بلوغ اتفاق خلال هذه المشاورات، مع إقامة الاعتبار الواجب لمصالح كل منهما وللوسائل البديلة التي قد تؤدي إلى تحقيق الأغراض المتوخاة من الإجراءات المتخذة بموجب قوانين المنافسة.
٧. إذا تعذر الاتفاق فعلى كل طرف وهو ينفذ قوانينه وسياساته المتعلقة بالمنافسة أن ينظر بعين الاعتبار التام والتعاطف في الآراء التي يعرب عنها الطرف الآخر، وأن يراعي المجاملة والاعتدال والتلطف في العلاقات الدولية.
٨. على الطرف الذي ترفع الدعوى القانونية بموجب قوانين المنافسة السارية لديه أن يسهل اتصال الطرف الآخر بالهيئة القضائية المختصة أو تزويد هذه الهيئة بالمعلومات أو الاثنتين معاً حسبما هو ملائم، ويمكن أن تشمل تلك المعلومات بيان المصالح المترتبة على علاقاتها الخارجية، وبيان مصالح الطرف الآخر حسبما أبلغه بها، وإن أمكن نتائج المشاورات التي تكون قد عقدت مع الطرف الآخر بخصوص الدعوى.

٩. على الطرفين أن يتعاونوا طبقاً لأي التزامات دولية منطبقة، وبالحد الذي لا يخل بالقوانين والسياسات الوطنية لكل منهما، من أجل السماح لناقليها الجوبين أو غيرهم من مواطنيها بتقديم المعلومات ذات الصلة بالدعوى المرفوعة بموجب قانون المنافسة إلى السلطات المختصة، بشرط ألا يتعارض ذلك التعاون أو هذا الإقضاء مع المصالح الوطنية الأساسية.

١٠. ما دام الإجراء الذي اتخذته السلطات المسؤولة عن قانون المنافسة في أراضي أحد الطرفين موضع تـشاور مع الطرف الآخر، ينبغي للطرف موطن الإجراء أن يتمتع عن المطالبة بإقضاء المعلومات الموجودة في أراضي الطرف الآخر، وينبغي لذلك الطرف الآخر أن يتمتع عن اللجوء إلى تطبيق أي من تشريعات الإعاقة.

ثالثاً . دور الايكاو في منع الاحتكار التعسفي في سوق النقل الجوي:

في البداية أشير إلى أن هناك العديد من الجهات الدولية التي تساهم بطريقة أو بأخرى في عملية تنظيم المنافسة في سوق التجارة الدولية، ففي عام ١٩٩٥م اعتمدت منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية OECD توصية بشأن تعاون أعضاء المنظمة للقضاء على الممارسات المقيدة للمنافسة، وتعزيز

التعاون وتجنب الخلافات بين الدول في مجال إنفاذ قوانين حماية المنافسة^(١)، وكذلك يوجد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD الذي يعد بمثابة الجهة المختصة بتنظيم المنافسة داخل المجتمع الدولي، حيث صدر عنه مجموعة من المبادئ في صورة مدونة سلوك غير ملزمة تنظم الممارسات التجارية التقييدية، بالإضافة لدوره في نشر ثقافة المنافسة بين الدول^(٢)، وأخيراً يوجد منظمة التجارة العالمية، والتي أنشأت في اجتماعها في سنغافورة عام ١٩٩٦م فريق عمل مهمته إحداث تفاعل بين مسائل التجارة الدولية وسياسات

(١) لمزيد من المعلومات عن دور منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في تعزيز التعاون الدولي بشأن إنفاذ قوانين المنافسة، راجع التقرير التالي:

Challenges of International Co-operation in Competition Law Enforcement, Organisation for Economic Co-Operation and Development 2014. Available at: <http://www.oecd.org/daf/competition/Challenges-Competition-Internat-Coop-2014.pdf>

(٢) The Set of Multilaterally Agreed Equitable Principles and Rules for the Control of Restrictive Business Practices approved by the United Nations Conference on Restrictive Business Practices, adopted by the General Assembly, at its thirty-fifth session in its resolution 35/63 of 5 December 1980. Available at:

<http://ec.europa.eu/competition/international/legislation/unctad.pdf>

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

المنافسة، وإعداد التقارير السنوية عن الممارسات المقيدة للمنافسة في أسواق التجارة الدولية^(١).

وبالرغم من هذه الجهود الدولية لتنظيم المنافسة في المجتمع الدولي؛ تظل منظمة الطيران المدني الدولي صاحبة الدور الجوهري في منع المنافسة غير العادلة وممارسات الاحتكار التعسفي لشركات الطيران في سوق النقل الجوي، ويظهر ذلك جلياً في القسم الأول من المادة الثانية من اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية أو اتفاق الحريتين؛ الذي يعطي الحق لأي دولة طرف في الاتفاق تعتبر تصرف أي دولة أخرى متعاقدة يسبب لها إجحافاً أو مشقة أن تطلب من مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بحث الموقف والتحري عنه، فإذا فشل التشاور بين الدولتين في حل المشكلة، جاز للمجلس أن يصدر توصياته للدول المعنية، وفي حال عدم قيام الدولة المعنية باتخاذ التدابير المناسبة لتصحيح تصرفاتها، جاز للمجلس أن يوصي الجمعية العمومية للمنظمة بتعليق حق الدولة في التمتع بالحقوق والمزايا المنصوص عليها في اتفاق الحريتين إلى أن تتخذ تلك التدابير، كما يجوز للجمعية العمومية بعد

(١) Andreas Heinemann, la nécessité d'un droit mondial de la concurrence, Revue internationale de droit économique 2004, n° 3, p.301 et suivant.

موافقة أغلبية الثلثين أن تعلق حق تلك الدولة المتعاقدة في التمتع بعضوية المنظمة إلى أن تتخذ تلك الدولة الإجراءات التصحيحية^(١).

ويتضح من ذلك أنه في حالة قيام إحدى شركات الطيران تابعة لدولة موقعة على اتفاق الحريتين بممارسات مقيدة للمنافسة أو أفعال احتكارية، تسبب في وضع شركة طيران تابعة لدولة أخرى متعاقدة في وضعية مجحفة بسبب هذه الممارسات غير العادلة، وثبت ذلك في حقها أمام مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني، قد ينتهي الأمر بحرمانها من المزايا المنصوص عليها

(¹) International Air Services Transit Agreement, signed at Chicago, on 7 December 1944. Article II, Section 1: A contracting State which deems that action by another contracting State under this Agreement is causing injustice or hardship to it, may request the Council to examine the situation. The Council shall thereupon inquire into the matter, and shall call the States concerned into consultation. Should such consultation fail to resolve the difficulty, the Council may make appropriate findings and recommendations to the contracting States concerned. If thereafter a contracting State concerned shall in the opinion of the Council unreasonably fail to take suitable corrective action, the Council may recommend to the Assembly of the above-mentioned Organization that such contracting State be suspended from its rights and privileges under this Agreement until such action has been taken. The Assembly by a two-thirds vote may so suspend such contracting State for such period of time as it may deem proper or until the Council shall find that corrective action has been taken by such State. Available at:

<https://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944b.pdf>

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

في اتفاق الحرّيتين؛ أي: أنها ستعيش في عزلة تجارية، نتيجة حرمان طائراتها المدنية من حرية الطيران فوق أقاليم الدول المتعاقدة؛ وبالتالي استحالة تسير خطوطها الجوية.

إلى جانب ذلك يُعد من أهم الآليات التي تساهم في السيطرة على الممارسات الاحتكارية التعسفية التي قد تصدر عن تحالفات شركات الطيران وتقيّد من سوق المنافسة، بند الايكاو النموذجي بشأن الضمانات ضد ممارسات المنافسة غير العادلة في ما تيرمه من اتفاقات بشأن الخدمات الجوية، فضلاً عن ما جاء به المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي عام ٢٠٠٣م من اقتراحات تنظم مسألة كيفية ضمان المنافسة العادلة في بيئة تحررية لسوق النقل الجوي.

(أ) توصيات المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي بشأن ضمانات المنافسة العادلة في السوق التحرري للنقل الجوي:

ناقش المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي الذي عقد بمدينة مونتريال بكندا في الفترة من ٢٤ إلى ٢٨ مارس ٢٠٠٣م أهم ضمانات المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي، باعتبارها من أهم القضايا التنظيمية الرئيسة المرتبطة بتحرير سوق النقل الجوي؛ لذلك تم تخصيص البند رقم (٢)، (٣) من أجندة المؤتمر لبحث سبل تأمين المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي في ظل

التحديات الجديدة التي تولدت عن نمو البيئة التحررية لهذا السوق، وتحالف العديد من شركات الطيران، وظهور شركات الطيران ذات الخدمات منخفضة التكلفة، بالإضافة لدعم العديد من الحكومات لشركات الطيران الوطنية بشكل قد يرهق سوق المنافسة.

وخلص المؤتمر إلى أنه يجب على شركات الطيران في ظل تحرر سوق النقل الجوي، أن تتقيد بعدة ضوابط تهدف إلى تأمين المنافسة العادلة في هذا السوق الذي يتمتع بمكانة متميزة في المجتمع الدولي، وتلك الضوابط تتمثل في⁽¹⁾:

- أن عملية تحرير سوق النقل الجوي لا بد أن تتم بالتوازي مع وضع تدابير وقائية مناسبة تضمن وجود منافسة عادلة بين شركات الطيران، والمشاركة الفعالة والمستدامة بين جميع الدول، وهذه التدابير لا بد أن تكون جزءاً لا يتجزأ من عملية تحرير سوق النقل الجوي، وأن تكون متفقة مع احتياجاته، وما يمر به من مراحل تحررية متلاحقة، على نحو لا يضر بتحرير التجارة الدولية، فيجب أن تراعي هذه التدابير

(¹) International Civil Aviation Organization, Report of The Fifth Worldwide Air Transport Conference: Challenges and Opportunities of Liberalization, Montréal, 24 to 28 March 2003, Agenda Item 2.3, P.34. Available at:

http://www.icao.int/meetings/atconf6/documents/doc9819_en.pdf

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

التقدم التدريجي لمسألة تحرير النقل الجوي، وقوانين المنافسة العامة، وكذلك حماية الطيران بصفة خاصة.

• أن قوانين المنافسة العامة المطبقة في غالبية الدول تكون لها فعالية في مواجهة أغلب الممارسات المقيدة للمنافسة في سوق النقل الجوي، ولكن نظراً لوجود اختلافات بين أنظمة المنافسة، وتفاوت درجات تحرر النقل الجوي بين الدول، وللطبيعة الخاصة للإطار التنظيم للنقل الجوي الدولي، تظهر الحاجة لوضع ضمانات خاصة بالطيران، للحد من ممارسات المنافسة غير العادلة والقضاء عليها في سوق النقل الجوي الدولي.

• في الحالات التي يتم فيها تطبيق قوانين المنافسة الوطنية على النقل الجوي الدولي ينبغي الحرص على عدم اتخاذ إجراءات من جانب واحد؛ لذلك يجب أن يتم التعامل مع قضايا المنافسة التي يكون أحد أطرافها شركة نقل جوي أجنبية، بشكل يولي الاعتبار الواجب لمصالح تلك الأطراف المشاركة؛ بالتعاون بين الدول أو بين السلطات المنظمة للمنافسة لكل دولة مع بعضها، أو بينها وبين سلطات الطيران، يعد أمراً لا غنى عنه لتسهيل تحرير النقل الجوي، وتجنب المنازعات.

• أن عملية الموازنة بين أنظمة حماية المنافسة المختلفة يمثل تحدياً كبيراً للعاملين في سوق النقل الجوي، خاصة في الحالات التي تنشأ فيها منازعات بين الدول ناتجة عن تطبيق قوانين المنافسة على شركات الطيران؛ لذا يجب على الدول أن تسعى لحل تلك المنازعات الخاصة بتطبيق قوانين المنافسة الوطنية على شركات الطيران عن طريق التشاور، وباللجوء إلى آليات تسوية المنازعات المنصوص عليها في اتفاقات الخدمات الجوية المبرمة بينهم، وبالاستفادة من توجيهات منظمة الطيران المدني الدولي الخاصة بقوانين المنافسة، والواردة في السياسات والمواد الإرشادية التي اعتمدها المنظمة بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي.

• أن مد تطبيق قوانين حماية المنافسة الوطنية على شركات النقل الجوي الأجنبية يمكن أن يؤثر على الترتيبات التعاونية بين الدول، التي تعتبر أمراً جوهرياً لكفاءة وانتظام وسلامة النقل الجوي الدولي؛ لذلك يجب أن تطبق قوانين حماية المنافسة ومنع الاحتكار بمراعاة هذه الترتيبات والحاجة الملحة للتعاون بين شركات النقل الجوي والربط المواصل بينهم، بما يعود بالنفع على جمهور المستخدمين وشركات الطيران على حد سواء.

• أنه يقع على عاتق منظمة الطيران المدني الدولي رصد التطورات بشأن المنافسة، وأن تحدث توجيهاتها فيما يخض ضمانات المنافسة العادلة بين شركات الطيران، على ضوء نمو السوق التحررية للنقل الجوي.

ويتضح من هذه الضوابط أن أغلبية المشاركين في المؤتمر كانوا حريصين على استمرار توجه سوق النقل الجوي نحو التحرر، وإن كانت هناك حاجة للوقوف في مواجهة الممارسات الاحتكارية والمقيدة للمنافسة في هذا السوق، فيجب في كل الأحوال ألا تشكل التدابير المعتمدة لضمان حرية المنافسة في حد ذاتها قيوداً تعوق تحرر هذا السوق الهام لكل دول العالم، وفي سبيل ذلك يجب الاتفاق على وضع مجموعة من القواعد تكون بمثابة حائط صد للممارسات المنافية للمنافسة العادلة، وتمثل الحد الأدنى المتفق عليه، بحيث يمكن لكل دولة استخدامها، وأن تعدل فيها أو تضيف إليها عند الضرورة، كأساس للعمل التنظيمي في بيئة النقل الجوي الدولي.

(ب) بند الايكاو النموذجي بشأن منع الممارسات المنافية للمنافسة العادلة في اتفاقات تحرير الخدمات الجوية:

رأينا في التوصيات التي خرج بها المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي فيما يخص المنافسة العادلة بين شركات النقل الجوي أن الدول تحاول

أن توازن بين تحرير سوق النقل وحماية المنافسة العادلة بين الناقلين الجويين، بحيث لا تتخذ الدول تدابير انفرادية لحماية شركات النقل الوطنية تؤثر بالسلب على نمو سوق النقل الجوي وتحرره.

لذا اقترح المؤتمر على الدول أن تضع شرطاً نموذجياً خاص بحماية المنافسة العادلة بين شركات النقل الجوي، تستخدمه الدول في اتفاقات الخدمات الجوية، وينص هذا الشرط على أنه⁽¹⁾:

١- اتفق الأطراف على أن الممارسات التالية لشركات الطيران يمكن اعتبارها ممارسات تنافسية غير عادلة، وتستحق دراسة دقيقة من قبل الأطراف؛ وتلك الممارسات هي؛

أ) فرض أسعار وأجور للسفر على الطرق الجوية على مستويات لا تكفي في مجموعها لتغطية تكاليف الخطوط المعنية.

ب) إضافة سعة مفرطة أو الإكثار من عدد الرحلات.

ت) القيام بممارسات في مسألة معينة بطريقة مستمرة بدلاً من القيام بها بصورة مؤقتة.

(1) International Civil Aviation Organization, Report of The Fifth Worldwide Air Transport Conference: Challenges and Opportunities of Liberalization, Montréal, 24 to 28 March 2003, Agenda Item 2.3, P.34. Available at:

http://www.icao.int/meetings/atconf6/documents/doc9819_en.pdf

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

ث) الممارسات المتبعة في مسألة معينة، ويكون لها تأثير اقتصادي سلبي حقيقي أو تلحق ضرراً اقتصادياً جسيماً بناقل آخر.

ج) الممارسات المتبعة في مسألة معينة وتعكس نية واضحة أو لديها تأثير محتمل لإعاقة أو استبعاد أو التحكم في ناقل آخر في السوق.

ح) السلوك الذي يدل على إساءة استعمال المركز المهيمن على أحد خطوط الطيران.

٢- إذا اعتبرت سلطات الطيران المدني لدى أحد الأطراف أن العملية أو العمليات المقصودة أو التي تم إجراؤها من قبل شركة الطيران المحددة من قبل الطرف الآخر قد تشكل إحدى سلوكيات المنافسة غير العادلة وفقاً للمؤشرات المنصوص عليها في الفقرة الأولى، فيمكنها أن تطلب التشاور مع الطرف الآخر وفقاً للمادة (التشاور) بغية حل هذه المشكلة، ويجب أن يرفق أي طلب للمشاركة بإشعار يتضمن أسباب طلب التشاور، ويجب أن تبدأ المشاورات خلال ١٥ يوماً من تاريخ الطلب.

٣. إذا فشل الأطراف في التوصل إلى حل للمشكلة من خلال المشاورات، يجوز لأبي من الطرفين اللجوء إلى آلية تسوية المنازعات المنصوص عليها في المادة.....(تسوية الخلافات) لحل النزاع.

ومن جهة أخرى، واستكمالاً لهذا البند النموذجي الذي اقترحتة الايكاو من خلال المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي بشأن النص على منع الممارسات المنافسة للمنافسة العادلة في اتفاقيات تحرير الخدمات الجوية، يمكن للأطراف المعنية الاستعانة بالتوصية رقم (٢) الصادرة عن الاجتماع التاسع لخبراء تنظيم النقل الجوي، لحل النزاع الناشئ بينهم بخصوص الممارسات غير العادلة في سوق النقل الجوي.

وتقتضي هذه التوصية بأمرين^(١): الأول - أن تقوم الدول الراغبة في تحرير خطوطها الجوية في إطار علاقاتها الثنائية أو الإقليمية بتضمين ترتيباتها، حسب تقديرها، لیتسنى لها التوسط أو حل الخلاف الناشئ عن الممارسات المزعوم أنها غير شريفة أو عن إساءة استغلال المركز المهيمن، حكماً ينص على أحد أو كلا العنصرين التاليين بشأن آلية تسوية الخلافات: أ) عقد اجتماع رفيع المستوي يصل إلى درجة الوزير، ليكون هذا الاجتماع أداة

(١) International Civil Aviation Organization , Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport, op.cit, p.39.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

في يد الأطراف التي لم تتمكن من إيجاد حل بالتشاور لخلافها حول أي ممارسة تنافسية غير شريفة. ب) النص على الاستعانة بوسيط، أو بفريق لتسوية الخلافات يتم اختيار أعضائه من قائمة تستكملها الايكاو بأسماء خبراء الطيران المؤهلين تأهيلاً مناسباً، ويفضل أن يكون قرار هذا الفريق المعني بتسوية الخلافات ملزماً للأطراف، وينبغي لفريق تسوية الخلافات أن يتمكن من وضع حل مؤقت يتمشى مع الآليات المنصوص عليها في المؤتمر العالمي للنقل الجوي لتسوية الخلافات، سواء بتجميد الممارسات أو العودة إلى الوضع السابق عليها أو الحكم بالتعويض عن الأضرار إذا لم يكن العودة للوضع السابق ممكناً، وينبغي على الأطراف المعنية أن تتفق مسبقاً على عدة أمور هي: ١-صلاحيات فريق تسوية الخلافات، وإجراءاته، ومبادئه التوجيهية أو المعايير، وطريقة اللجوء إليه (بما في ذلك حق الطرفين وحدهما في اللجوء إليه أو حق أي مصالح خاصة أخرى في اللجوء إليه، مثل: شركات الطيران) مع مراعاة هدف وضرورة التوصل إلى إنهاء القضية ببساطة واستجابة وسرعة. ٢- كيفية تنفيذ أي قرار يصدره فريق خبراء تسوية الخلافات أو كيفية تنفيذ أي حل قد يضعه هذا الفريق.

الأمر الثاني - أن تضع الايكاو قائمة بخبراء النقل الجوي لأغراض حل تسوية المنازعات المتعلقة بالممارسات التنافسية غير الشريفة، وتستكملها لبتاح تعيينهم كوسطاء أو أعضاء في فرق خبراء تسوية الخلافات.

رابعاً . إنشاء إدارة إقليمية لمنع ممارسات الاحتكار التعسفي في مجال النقل الجوي الدولي:

يعتبر من أهم آليات مكافحة الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات الطيران الدولية قيام كل تجمع إقليمي بإنشاء إدارة لحماية المنافسة العادلة ضمن هيكله التنظيمي للنقل الجوي الدولي، بهدف رصد ممارسات الاحتكار التعسفي لشركات الطيران الدولية فيما يخص السوق المعنية لذلك التجمع، على أن تكون تلك الإدارة بمثابة اللبنة الأساسية للتعامل مع قضايا الاحتكار التعسفي لشركات الطيران، والجهة المنوط بها اتخاذ الإجراءات المناسبة لحماية النقل الجوي الدولي من الممارسات المنافية للمنافسة العادلة.

وقد أخذت بعض التجمعات الإقليمية على عاتقها النظر في وجود مثل هذه الإدارة كآلية لحماية المنافسة في سوق النقل الجوي الدولي، فقد نوقشت هذه الآلية مؤخراً أمام الهيئة العربية للطيران المدني^(١)، واقترح البعض^(١) أن

(١) الهيئة العربية للطيران المدني، الاجتماع الرابع والثلاثون للجنة النقل الجوي، المملكة

المغربية، الرباط من ١٧ إلى ١٨ مارس ٢٠١٥م.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

يكون هناك جهاز عربي يطلق عليه (جهاز التنقيش الاقتصادي العربي)، بهدف ضمان تمتع شركات النقل الجوي العربي بفرص المنافسة العادلة، والمشاركة بفاعلية في توفير الخدمات الجوية وفق قواعد المنافسة العالمية، على أن تكون مهام الجهاز: (١) إعداد تشريعات موحدة للدول العربية فيما يخص حماية المنافسة ومنع الاحتكار. (٢) وضع رؤية موحدة لمواجهة التحديات الخاصة بالمنافسة العادلة والتنسيق مع التكتلات الإقليمية الأخرى. (٣) متابعة سوق النقل الجوي العربي، ورصد حالات الاحتكار التعسفي مع ضمان السرية في التعامل، سواء للشركات الأجنبية أو العربية. (٤) تلقي الشكاوى والبلاغات من الدول العربية حول الممارسات المضرة بالمنافسة العادلة، وإجراء التحقيقات فيها، لرفعها لسلطات حماية المنافسة المختصة في الدول المعنية. (٥) تقديم المشورات للدول العربية فيما يخص منع الاحتكار التعسفي لشركات الطيران. (٦) تنفيذ أي مهام تطلبها الهيئة العربية للطيران المدني فيما يخص حماية المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي.

(١) د. مازن أحمد غانم، المنافسة العادلة والتحديات وطرق مواكبتها، الفريق والجهاز العربي للتنقيش الاقتصادي، ورقة عمل مقدمة للهيئة العربية للطيران المدني، الاجتماع الرابع والثلاثون للجنة النقل الجوي، المملكة المغربية، الرباط من ١٧ إلى ١٨ مارس ٢٠١٥م، ص ٢٤.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

الخاتمة

سمحت هذه الدراسة بإلقاء الضوء على إحدى الإشكاليات الجديدة التي طرأت على سوق النقل الجوي الدولي بسبب تحول الاقتصاديات إلى التحرر والعالمية، ألا وهي ظهور الممارسات الاحتكارية التعسفية لشركات الطيران الدولية المتحالفة للسيطرة على أسواق النقل الجوي الدولي، في ظل اشتعال سوق المنافسة بين شركات الطيران الدولية.

حيث أثبتت الدراسة أن إطلاق المنافسة بين شركات الطيران الدولية يحتاج لضوابط قانونية توازن بين ظهور تحالفات شركات الطيران الدولية، كنتيجة لرغبة شركات الطيران في السيطرة على أسواق النقل الجوي من جهة، والحيلولة دون قيام هذه التحالفات بممارسات احتكارية تعسفية تهدد المنافسة العادلة في هذا السوق الحيوي من جهة أخرى.

ورأينا أنه على الرغم من أن أغلبية دول العالم لديها قوانين لحماية المنافسة، إلا أن تطبيق هذه القوانين الوطنية على شركات الطيران الأجنبية المتحالفة قد يثير العديد من المشاكل القانونية بين الدول، تأسيساً على أن سوق النقل الجوي يعد عاملاً رئيساً في تشجيع وتعزيز التنمية الاقتصادية للدول؛ وبالتالي يجب عدم المساس به بإخضاع شركات الطيران الوطنية لقوانين المنافسة للدول المختلفة.

لذلك جاءت هذه الدراسة لتؤكد على أن ظاهرة تحالفات شركات الطيران الدولية هي حقيقة واقعية تتفق مع تغيرات تحرر تجارة الخدمات الجوية، وترسخ لمجموعة من القواعد التي تحمي حرية المنافسة بين هذه التحالفات، بالشكل الذي يضمن وجود منافسة عادلة بينها، وبعيداً عن تشويه المنافسة بالممارسات الاحتكارية التعسفية، وانتهت الدراسة لعدة نتائج أهمها:

. أن أهم أشكال تحالفات شركات الطيران الدولية تأخذ في الغالب صورة اتفاقات لتقاسم الرموز والسعة، وقد يتم الاتفاق على ترتيبات أكثر تعقيداً من ذلك لتقترب من التركيز الاقتصادي القائم على الاندماج أو الاستحواذ.

. أن المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي تحتاج من الدول تشجيع التعاون فيما بينها، خاصة في إطار إقرار التحالفات، للوصول إلى بيئة تنافسية أفضل للنقل الجوي الدولي.

. أن الممارسات الاحتكارية التعسفية لتحالفات شركات الطيران تظهر في صورة اتفاقات مقيدة للمنافسة بشأن فرض الأسعار أو السعة، أو في صورة ممارسات قائمة على إساءة استغلال المركز المسيطر لأحد تحالفات شركات الطيران لإغلاق الأسواق أمام المنافسين، وكذلك قد يأخذ صورة دعم حكومي لإحدى شركات الطيران الوطنية يكرس للممارسات الاحتكارية التعسفية.

. أنه لا حديث عن ممارسات احتكارية تعسفية لتحالفات شركات الطيران إلا بعد تحديد السوق المعنية ذات الصلة بنشاط الخدمات الجوية التي تقدمها شركات الطيران المتحالفة.

- أن تنظيم سوق المنافسة بين شركات الطيران يتطلب من الدول الالتزام بإرشادات الايكاو بشأن المنافسة العادلة عند اتفاقات الخدمات الجوية، وعند وضع قوانين المنافسة الوطنية.

- ينبغي على الدول أن تتخذ التدابير المناسبة لضمان المنافسة العادلة بين شركات الطيران، وذلك من خلال سن قوانين فعالة للمنافسة يمكن تطبيقها على النقل الجوي الدولي، وأن تنظم قواعد للمعونات الحكومية لشركات الطيران بشكل يجعلها تتسم بالوضوح والشفافية والصرامة، مع وضع الآليات المناسبة لحل المنازعات التي قد تثور بهذا الشأن، ومن خلال التنسيق المشترك، وأهم هذه الآليات نوردتها في التوصيات الآتية:

■ **حث المشرع المصري على تعديل قانون الطيران المدني واللوائح المرتبطة بخدمات النقل الجوي الدولي، التي تقيد من المنافسة الحرة والعادلة في السوق المصرية، وبما يواكب التغيرات العالمية الجديدة بشأن تجارة الخدمات الجوية المتحررة.**

■ حماية المنافسة العادلة في السوق المتحررة للنقل الجوي الدولي يحتاج إلى وضع نظام قانوني متكامل لمنع الاحتكار التعسفي لشركات الطيران الدولية، يكون تحت مظلة المنظمة الدولية للنقل الجوي الدولي. ■ أن تتضمن جميع اتفاقات الخدمات الجوية الثنائية بنوداً لتنظيم المنافسة العادلة، مع الاعتماد على بند الايكوا النموذجي بشأن منع الممارسات المناهضة للمنافسة العادلة في اتفاقات تحرير الخدمات الجوية.

■ إنشاء إدارة داخل كل تجمع اقتصادي إقليمي لحماية المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي، يكون دورها رصد ممارسات الاحتكار التعسفي لشركات الطيران الدولية، وإتخاذ التدابير القانونية المناسبة حيالها، في ضوء التوجيهات الصادرة من منظمة الطيران المدني الدولي.

■ وأخيراً، دعوة فقهاء القانون التجاري الدولي وفقهاء القانون الدولي العام إلى إجراء دراسات قانونية مشتركة تهدف لإيجاد نظام قانوني دولي يحكم المنافسة في سوق التجارة الدولية، تحت رعاية منظمة التجارة العالمية.

قائمة المراجع^(١)

أولاً . المراجع العربية:

. مراجع عامة ومتخصصة ورسائل الدكتوراه:

▪ د. أحمد عبد الرحمن الملحم،

- الاحتكار والأفعال الاحتكارية، دراسة تحليلية مقارنة في القانون الأمريكي والأوروبي والكويتي، مطبوعات جامعة الكويت، الطبعة الأولى ١٩٩٧م.

▪ د. أحمد محمد محرز،

- الحق في المنافسة المشروعة في مجالات النشاط الاقتصادي، الصناعة . التجارة . الخدمات، منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٩٤م.

▪ د. أسامة فتحي عبادة،

(١) مرتبة ترتيباً أبجدياً.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

- النظام القانوني لعمليات التركيز الاقتصادي في قانون المنافسة .

دراسة تحليلية مقارنة، دار الفكر والقانون ٢٠١٤م.

■ د. أمل محمد شلبي،

- الحد من آليات الاحتكار، منع الإغراق والاحتكار من الواجهة

القانونية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ٢٠٠٦م.

■ د. حسام الدين عبد الغني الصغير،

- النظام القانوني لاندماج الشركات، دار الفكر الجامعي، الطبعة

الثانية ٢٠٠٤م.

■ د. حسين الماحي،

- حماية المنافسة . دراسة مقارنة في ضوء أحكام القانون المصري رقم

٣ لسنة ٢٠٠٥م ولوائحته التنفيذية، المكتبة العصرية، الطبعة الأولى

٢٠٠٧م.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الإسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

▪ د. حسين محمد فتحي،

- الممارسات الاحتكارية والتحالفات لتقويض حريتي التجارة والمنافسة،
دراسة لنظام الأنترنت في النموذج الأمريكي، دار النهضة العربية
١٩٩٨م.

▪ د. خليل فيكتور تادرس،

- المركز المسيطر للمشروع في السوق المعنية على ضوء قوانين
حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، دار النهضة العربية،
٢٠٠٧م.

▪ د. خيرى الحسيني،

- التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام بظهور مؤسسات
النقل الجوي الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة
١٩٧٦م.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

■ د. سامي عبد الباقي أبو صالح،

- إساءة استغلال المركز المسيطر في العلاقات التجارية، القانون رقم ٣ لسنة ٢٠٠٥م الخاص بحماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية .
- دراسة تحليلية مقارنة، دار النهضة العربية ٢٠٠٥م.

■ د. سيدي محمد بن سيد أبيه،

- مفهوم الأجواء المفتوحة وسيادة الدول، مكتب نائب رئيس مجلس الوزراء لشؤون الإعلام، الإمارات العربية المتحدة، أبوظبي ٢٠٠٦م.

■ د. عمر محمد حماد،

- الاحتكار والمنافسة غير المشروعة . دراسة تحليلية مقارنة، دار النهضة العربية ٢٠٠٩م.

■ د. ليلى حسن زكي،

- قانون حماية المنافسة ومنع الاحتكار . دراسة مقارنة في القانون المصري والفرنسي والأوروبي، دار النهضة العربية ٢٠٠٦م.

▪ د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي،

- القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ٢٠١٠م.

▪ د. مغاوري شلبي علي،

- حماية المنافسة بين النظرية والتطبيق، دار النهضة العربية ٢٠٠٥م.

. مقالات علمية متخصصة:

▪ د. أحمد عبد الرحمن الملحم،

- الاحتكار والمحظور ومحظورات الاحتكار في ظل نظرية المنافسة

التجارية، مجلة القانون والاقتصاد للبحوث القانونية والاقتصادية،

العدد الثالث والستون، ١٩٩٣م، ص ٢٦ وما بعدها.

▪ د. صبري محمد السنوسي،

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

- تعليق على قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، المؤتمر التاسع لكلية الحقوق جامعة المنصورة، بعنوان " تنظيم المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية الضارة"، في الفترة من ٢٩ إلى ٣٠ مارس ٢٠٠٥م، ص ٤.

■ د. صفاء العيساوي،

- المفهوم القانوني للاستعمال غير المشروع للمركز المتحكم في السوق . دراسة مقارنة، مجلة واسط للعلوم الإنسانية، العدد الثالث والعشرون، المجلد التاسع ٢٠١٤، ص ٥١.

■ د. عبد الله عناني،

- اتفاقية دمشق ٢٠٠٤ . تحرير النفاذ للأسواق وقواعد الملكية للناقلات العربية، مجلة الطيران العربي، الهيئة العربية للطيران المدني، العدد ٢٢، ديسمبر ٢٠١٤م، ص ٥٥ وما بعدها.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

▪ د. على سيد قاسم،

- التجمع ذو الغاية الاقتصادية، مجلة القانون والاقتصاد ١٩٨١م،
السنة ٥١، ص ٢٩١.

- دراسة انتقادية لمشروع قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات
الاحتكارية الضارة، المؤتمر التاسع لكلية الحقوق جامعة المنصورة،
بعنوان " تنظيم المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية الضارة"، في
الفترة من ٢٩ إلى ٣٠ مارس ٢٠٠٥م، ص ١٠.

▪ د. مازن أحمد غانم،

- المنافسة العادلة التحديات وطرق مواكبتها، الفريق والجهاز العربي
للتفتيش الاقتصادي، ورقة عمل مقدمة للهيئة العربية للطيران المدني،
الاجتماع الرابع والثلاثون للجنة النقل الجوي، المملكة المغربية، الرباط
من ١٧ إلى ١٨ مارس ٢٠١٥م، ص ٢٤.

▪ د. محمد محمد عبد اللطيف،

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

- الأشخاص العامة وقانون المنافسة، المؤتمر التاسع لكلية الحقوق جامعة المنصورة، بعنوان "تنظيم المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية الضارة"، في الفترة من ٢٩ إلى ٣٠ مارس ٢٠٠٥م، ص ١٨ وما بعدها.

▪ د. نادية محمد معوض،

- المشاركة بالرمز وتحالف شركات الطيران، مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، السنة الحادية والعشرون، العدد الأول، يناير ٢٠١٣، ص ٤٤.

ثانياً - المراجع الأجنبية:

- مراجع عامة ومتخصصة ورسائل دكتوراه:

▪ Angela Cheng-Jui Lu,

- International Airline Alliances: EC competition law/US antitrust law and international air transport, Kluwer Law International, October 2002.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

- **Jean GABSZEWICZ,**
 - La concurrence imparfaite, Collection Repères, édition La Découverte 2003.
- **Joseph Wilson,**
 - Globalization and the limits of national merger control laws, International Competition Law Series, Kluwer Law International 2003.
- **Lucia Bonova,**
 - The international Merger control regime: building cooperation without harmonization, institute of comparative law, thesis, McGill University, Canada 2005.
- **Ruwantissa Abeyratne,**
 - Aeronomics and Law, Fixing Anomalies, Springer 2012.
- **William Gillespie and Oliver M. Richard,**

- Antitrust Immunity and International Airline Alliances, Economic Analysis Group, Antitrust Division, U.S. Department of Justice, Washington D.C, 23 February 2011.
- **Xavier vives,**
 - Competition policy in the EU, fifty years on from the treaty of Rome, Oxford University press 2009.

- مقالات علمية متخصصة:

- **Andreas Heinemann,**
 - la nécessité d'un droit mondial de la concurrence, Revue internationale de droit économique 2004, n° 3, p.301
- **Anne-Lise SIBONY,**

- Retour sur la méthode de qualification des prix prédateurs, Revue Lamy de la concurrence, septembre 2007, N°12, p.18.
- **Antonio Bosch and José García-Montalvo,**
 - Free and Nondiscriminatory Access to Airports: A Proposal for Latin America, working paper published by Inter-American Development Bank, May 2003, pp.24-29.
- **Arlette MARTIN-SERF,**
 - Aides publiques nationales et droit de la concurrence, Revue de jurisprudence commerciale, 2000, P.97.
- **C. Newton,**
 - Do predators need to be dominant?, European Competition Law Review 1999, No.20, 127.
- **Catherine PRIETO,**

- Les restrictions de concurrence des compagnies aériennes, Dalloz, 26 août 2004, Cahier Droit des affaires, chronique, p.2134.
- **Christopher R. Leslie,**
 - Predatory pricing and recoupment, Columbia Law Review, November 2013, volume 113, n°7, p.1695.
- **Daniel A. Cranet,**
 - The paradox of predatory pricing, Cornell Law Review 2005, volume 91, n°1, p.3
- **Grard Loïc,**
 - Les accords de ciel ouvert. Vers un ordre juridique aérien international “post-bermudien”. Bientôt un ordre juridique “post-bilatéral”, Revue Française de Droit Aérien et Spatial 2004, n°2.
- **Gregory T. Gundlach,**

- Price Predation: Legal Limits and Antitrust Considerations, Journal of Public Policy & Marketing 1995, volume 14, n°2, p.278.

- **Hany Dowidar,**

- The Evolution of the Air Carrier's Liability: From Warsaw 1929 to Montreal 1999, Twenty International Annual Conference :Civil Aviation Laws under the National Legislations and the International Conventions, College of Law, United Arab Emirates University, Dubai 23-25 April 2012, p.9.

- **JAMES L. ROBENALT,**

- Predatory Pricing in the Low-Fare Airline Market: Targeted, Discriminatory, and Achieved with Impunity, Ohio State Law Journal 2007, volume 68, p.642

- **Larry Bumgardner,**

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

- Antitrust Law in the European Union, Graziadio Business Review 2006, volume 8, Issue 3.
- **Paul L.**
 - Joskow and Alvin K. Klevorick, A Framework for Analyzing Predatory Pricing Policy, The Yale Law Journal 1979, volume 89, p.213.
- **Paul Stephen Dempsey,**
 - Predatory Practices & Monopolization in the Airline Industry: A Case Study of Minneapolis/St. Paul, Transportation Law Journal, Spring 2002 , volume 29, n° 129, P.129.
- **Phillip Areeda and Donald F. Turner,**
 - Predatory Pricing and Related Practices under Section 2 of the Sherman Act, Harvard Law Review 1975, Volume 88, n°4, pp.697-733.
- **Rene H. Dubois,**

- Understanding the Limits of the Foreign Trade Antitrust Improvement Act Using Tort Law Principles as a Guide, New York Law School, Law Review 2013, Volume 58, p. 710.
- **Sato chie,**
 - Extraterritorial application of EU competition law: Is it possible for Japanese companies to steer clear of EU competition law?, Journal of Political Science & Sociology 2010, Issue 11, p.30.
- **Tengku Akbar Tengku Abdullah,**
 - Competition in the airline industry: The case of price war between Malaysia Airlines and AirAsia, Central Asia Business Journal 2010, volume 3, p.69.

ثالثاً - تقارير عربية وأجنبية:

- السماوات المفتوحة، صراع السياحة والطيران المزمّن، مقال منشور

بجريدة الأهرام المصرية، بتاريخ ٦ فبراير ٢٠١٤م.

- دراسة بشأن قطاع النقل الجوي الداخلي المنتظم للركاب في جمهورية

مصر العربية في ضوء أحكام قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات

الاحتكارية، جهاز حماية المنافسة المصري ٢٠٠٩م، ص ٣، الدراسة

متاحة على الموقع الإلكتروني التالي:

<http://www.eca.org.eg/ECA/Publication/View.aspx>

- Aviation: Benefits Beyond Borders, Report prepared by Oxford Economics for AirTransport Action Group, April 2014. Available at:

http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG_AviationBenefits2014_FULL_LowRes.pdf

- Code-Sharing Agreements in Scheduled Passenger Air Transport, The European Competition

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق - جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

Authorities' perspective, European Competition Journal, December 2006, p.270.

- Competition Impact of Airline Code-Share Agreements, European Commission, Directorate-General for Competition, Final Report 2007, p.16.
- Conseil de la Concurrence (commission permanente), Décision n° 01-D-32 du 27 juin 2001 relative à la saisine de M. Henri Faraud dirigée contre des pratiques mises en œuvre dans le secteur des taxis à Saint-Laurent-du-Var, p.8. Disponible sur :
<http://www.autoritedelaconcurrence.fr/pdf/avis/01d32.pdf>
- Declaration of Global Principles for the Liberalization of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, The Fifth Worldwide air transport conference: Challenges and Opportunities of Liberalization, Montréal, 24 to 28 March 2003, P.59.

- European Commission, The Directorate-General for Competition, Commission decision of 9 November 2010, Cartel Procedure, CASE AT.39258 – AIRFREIGHT. Available at:
http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39258/39258_6547_3.pdf
- Européen Commission, Décision de la Commission, du 18 juillet 2001 relative à une procédure d'application de l'article 81 du traité CE et de l'article 53 de l'accord EEE (Affaire COMP.D.2 37.444 — SAS/Maersk Air et affaire COMP.D.2 37.386 — Sun-Air contre SAS et Maersk Air), Journal officiel des Communautés européennes, N° L 265/15, 5octobre 2001.
- Européen Commission, Décision de la Commission, du 26 février 1992, relative à une procédure d'application des articles 85 et 86 du traité CEE (IV/33.544 - British Midland contre AerLingus),

Journal officiel des Communautés européennes, N° L 96/34, 10 April 1992.

- International air transport agreement, signed at Chicago, on 7 December 1944. Available at: <http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944c.pdf>
International Civil Aviation Organization , Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, Doc 9587, Third Edition 2008, P.28. Available at: http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209587_en.pdf
- International Civil Aviation Organization, Report of The Fifth Worldwide Air Transport Conference: Challenges and Opportunities of Liberalization, Montréal, 24 to 28 March 2003, Agenda Item 2.3, P.34. Available at: http://www.icao.int/meetings/atconf6/documents/doc9819_en.pdf

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

- International Civil Aviation Organization, Report of The Fifth Worldwide Air Transport Conference: Challenges and Opportunities of Liberalization, Montréal, 24 to 28 March 2003, Agenda Item 2.3, P.34. Available at: http://www.icao.int/meetings/atconf6/documents/doc9819_en.pdf
- International Civil Aviation Organization, Report of The Sixth Worldwide air transport conference, Montréal, 18 to 22 March 2013, working paper: Fair competition in international air transport, Presented by the Secretariat, p.1. Available at: http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp004_en.pdf
- International Civil Aviation Organization, Resolutions adopted at the 36th Session of the Assembly, A36-15: Consolidated statement of continuing ICAO policies in the air transport

field, Montréal, 18–28 September 2007,

P.43. Available at:

- http://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2036th%20Session/a36_res_prov_en.pdf
- International Civil Aviation Organization, Worldwide air transport conference, Montréal, 18 to 22 March 2013, working paper: Basic principles of fair competition, Presented by Ireland on behalf of the European Union, p.1. Available at: http://www.icao.int/meetings/atconf6/documents/workingpapers/atconf6-wp051_en.pdf
- Manual on the Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, Doc 9626, Second Edition 2004, p.15.
- Open Skies Agreements Fact Sheet, Released by the Bureau of Economic and Business Affairs, Washington, April 14, 2015. Available at:

<http://www.state.gov/documents/organization/206046.pdf>

- Organisation de l'aviation civile internationale, Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international, Troisième édition 2008, P.33. Disponible sur:
http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209587_fr.pdf
- Organisation for Economic Co-operation and Development, Competition Committee, Latin American Competition forum, Session IV: Competition Issues in the Air Transport Sector, paper n°DAF/COMP/LACF(2011)9, Colombia, 13-14 September 2011, p.7.
- Organization for Economic Co-operation and Development, Airline Competition, note is submitted by Switzerland to the Competition Committee, 19 may 2014. Available at:

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

<http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WD%282014%2939&docLanguage=En>

- Organization for Economic Co-operation and Development, Competition Committee, Latin American Competition forum, Session IV: Competition Issues in the Air Transport Sector, paper n°DAF/COMP/LACF(2011)9, Colombia, 13-14 September 2011, p.7.
- Passenger Services Conference Resolutions Manual, The International Air Transport Association, 30th edition, effective 1 June 2010 -31 May 2011, Recommended Practice n°1008, p.759.
- Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, Doc 9587, Third Edition 2008, P.22. Available at:
http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209587_en.pdf

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني

- US carriers discuss Gulf open skies with Obama officials, Flight Global - Aviation connected, 18 Mar 2015. Available at:
<http://www.flightglobal.com/news/articles/analysis-gloves-come-off-in-us-gulf-open-skies-spat-410328/>

رابعاً . الأحكام قضائية:

- Cour de justice des Communautés européennes, Affaire 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen et autres c/ Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs, Arrêt de la Cour du 11 avril 1989.
- Cour de justice des Communautés européennes, Affaire 85/76, Hoffmann-La Roche c/ Commission, Arrêt de la Cour du 13 février 1979.
- Cour de justice des Communautés européennes, Affaire C-333/94P, TetraPak International SA contre Commission des Communautés européennes, Arrêt de la Cour du 14 novembre 1996.

- Cour de justice des Communautés européennes, Affaire C-41/69, ACF Chemiefarma NV contre Commission des Communautés européennes, Arrêt de la Cour du 15 juillet 1970. Disponible sur : <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=fr&jur=C,T,F&num=41/69&td=ALL>
- Cour de justice des Communautés européennes, Affaire C-85/76 , Hoffmann-La Roche & Co. AG contre Commission des Communautés européennes, Arrêt de la Cour du 13 février 1979. Disponible sur : <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=fr&jur=C,T,F&num=85/76&td=ALL>
- Cour de justice des Communautés européennes, Affaire C-95/04 P, British Airways plc contre Commission des Communautés européennes, Arrêt de la Cour du 15 mars 2007.
- Cour de justice des Communautés européennes, Affaire T-355/13, easyJet Airline Co. Ltd contre Commission des Communautés européennes,

communiqué de presse n° 7/15, Luxembourg, le 21 janvier 2015. Disponible sur :

<http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2015-01/cp150007fr.pdf>

- Cour de justice des Communautés européennes, Affaire T-371/94, Air UK Ltd et autres contre Commission des Communautés européennes et République française et Compagnie nationale Air France, Arrêt de la Cour du 25 juin 1998.
- Laker Airways Ltd. v. Pan Am. World Airways, 607 F. Supp. 324, 325 (S.D.N.Y. 1985); Laker Airways Ltd. v. Sabena, Belgian World Airlines, 731 F.2d 909 (D.D.C. 1984); Virgin Ad. Airways Ltd. v. British Airways PLC, 257 F.3d 256, 259 (2d Cir. 2001); United States v. AMR Corp., 335 F.3d 1109, 1111 (10th Cir. 2003).
- McLafferty v. Deutsche Lufthansa A.G ant others, United States District Court Eastern District of

Pennsylvania, Civil Action No. 08-1706, October 16, 2009.

- Microsoft Corp, v Commission of the European Communities, Judgment of the Court of First Instance (Grand Chamber), 17 September 2007, Case T-201/04, European Court Reports 2007 II-03601. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62004TJ0201>
- United States Supreme Court, Aspen Skuing co V. Aspen Highlands Skuing Corp, 472 U.S. 585, June 19, 1985. Available at: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/472/585/>
- United States Supreme Court, United States v. American Tobacco Co., 221 U.S. 106, May 29, 1911.
- United States Supreme Court, United States v. American Tobacco Co., 221 U.S. 106, May 29, 1911.

تم بحمد الله وتوفيقه،،،

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق – جامعة الاسكندرية
العدد الثاني ٢٠١٦ المجلد الثاني