

## **ضوابط فرض المنافسة بين شركات النقل الجوي**

**الباحث/ محمد عيسى حسن العضب**

## ضوابط فرض المنافسة بين شركات النقل الجوي الباحث/ محمد عيسى حسن العضب

### ملخص

تعتبر الممارسات المؤثرة على حرية المنافسة في قطاع النقل الجوي من الأمور المنافسة للتجارة غير النزيهة، والتي تتم من خلال مخالفة القانون والتحايل والتدليس بكافة الطرق بقصد الربح غير المشروع في هذا القطاع العريض، لذلك اهتم المشرع الإماراتي بهذه الممارسات التي تؤثر على حرية المنافسة بين شركات النقل الجوي ووضع من أجلها قانون المنافسة والتي نص في المادة (٢) منه على: "أن الحفاظ على التنافس في السوق يجب أن يكون محكوم بالآليات المتبعة في السوق، وبما يتواءم مع مبدأ الحرية الاقتصادية، عن طريق منع الأفعال والممارسات التي يترتب عليها إساءة الوضع المهيمن، ومن خلال وجود آليه لمراقبة العمليات التي تقوم على التركيز الاقتصادي.

وهذه الممارسات التي تؤثر على قطاع النقل الجوي يمكننا أن نحصرها في أولاً: الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي وهو عبارة عن: مساهمة مالية أو عينية تقدمها الحكومة أو أي هيئة عامة لها يتحقق من خلالها منفعة تميز شركة نقل جوي عن شركات نقل جوي أخرى، وقد تأخذ تلك المساهمة أشكالاً عدة منها إعطاء أموال أو من المحتمل إعطاء أموال، أو من خلال إعطاء قروض، أو أن تتنازل الدولة عن جزء من إيرادات الدولة مثل الإعفاءات الضريبية أو الجمركية، أو الشكل المعتاد للدعم وهو دعم الأسعار.

وقد اعتبرت العديد من الدول أن هذا الدعم يمثل إخلالاً بقواعد المنافسة العادلة بين شركات النقل الجوي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وأنه لو لم تحصل شركات الطيران على هذا الدعم القوي لما تمكنت من الوصول إلى الوضع الذي تحتله الآن بين شركات الطيران، وهو ما دعا إلى إبرام بعض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي المنعقدة بين الولايات المتحدة الأمريكية ودول الاتحاد الأوروبي، والتي اعتبرت أن الدعم والإعانات الحكومية المقدمة لشركات النقل الجوي لها أثر كبير على أعمال المنافسة، من خلال نص المادة ١٤ والتي نصت على أن الإعانات والدعم الحكومي قد يؤثران سلباً على الفرص العادلة والمتساوية لشركات الطيران للتنافس في توفير النقل الجوي الدولي الذي تحكمه هذه الاتفاقية.

وعليه إذا رأى أحد الأطراف أن الدعم أو الإعانة الحكومية الذي يتم تقديمه لإحدى شركات الطيران سيؤثر سلباً على هذه الفرصة العادلة والمتساوية لشركات الطيران التابعة للطرف الأول للتنافس، أو يؤثر سلباً على ذلك فإنه يجوز له تقديم ملاحظات إلى هذا الطرف، علاوة على ذلك قد يطلب عقد اجتماع للجنة المشتركة كما هو منصوص عليه في المادة ١٨ من ذات الاتفاقية، للنظر في القضية وتطوير الاستجابات المناسبة للشواغل التي يتبين أنها مشروعة.

**ثم ثانياً:** التحالفات بين شركات النقل الجوي التي لها تأثير كبير على قطاع النقل الجوي بسبب القوة التسويقية التي تمتلكها هذه التحالفات بين شركات النقل الجوي والمنافسة وسيطرتها على أكبر حصة ممكنة من سوق النقل الجوي التي ساعدت على ظهور الشواغل لدى الشركات الصغيرة ومتوسطة الحجم إضافة إلى ظهور خلل واضح فيها فيما يخص قدرتها على البقاء مما جعل تلك الشركات الصغيرة والمتوسطة تسارع إلى تطوير قطاع معين في السوق أو البحث عن المنافسة من خلال تخفيض التكاليف والعمل كشركات تعمل من نقطة إلى نقطة.

لذا كان يجب على جميع الدول إقليمياً ودولياً التدخل لفرض ضوابط المنافسة الشريفة العادلة في قطاع النقل الجوي من خلال أولاً دول الاتحاد الأوروبي الذي أصدر اللائحة رقم ٢٠٠٤/٨٦٨ وكان الهدف من هذه اللائحة حماية شركات الطيران في الاتحاد الأوروبي من دعم شركات الطيران ضد ممارسة التسعير غير العادل.

لذا اقتصر نطاق هذه اللائحة على الإعانات وممارسات التسعير غير العادل بدلاً من اتخاذ الإجراءات أو الممارسات ضد الأفعال التي تشوه المنافسة، ووضع إجراءات لمتابعة النشاطات المشروعة التجارية المخالفة لقواعد المنافسة مثل تقديم الشكوى، والتحقيق، وهناك إجراءات يتم فرضها بعد انتهاء التحقيق.

**ثانياً الهيئة العربية للطيران** والتي اتفقت الدول العربية من خلالها على إبرام إتفاقية تحرير النقل الجوي في دمشق بتاريخ ٢٠٠٤، على وضع قواعد لحماية حق المنافسة بين شركات النقل الجوي، وتحريم كل فعل يضر بالمنافسة العادلة في قطاع النقل الجوي، وتطرقت الاتفاقية إلى الإجراءات المتبعة في حالة ارتكاب أي فعل من الأفعال التي تخل بالمنافسة، والتي سمحت بالاتفاقية لكل طرف من مؤسسات النقل الجوي بالدول العربية بفرص متساوية وعادلة للمنافسة في تقديم خدمات النقل الجوي المحددة

في الاتفاقية، حيث نصت المادة التاسعة والمعنونة بالمنافسة وعدم التمييز بتمتع شركات النقل الجوي المعينة، كما سمحت لكل شركة من شركات النقل الجوي المعينة بتشغيل السعة وعدد الرحلات على النحو الذي تعتبره ملائماً وبأي طراز من الطائرات لتشغيل خدمات جوية بين الدول الأطراف، وعليه لا يجوز لأي دولة طرف أن تحد من جانب واحد من سعة أو عدد الرحلات أو طراز الطائرة أو حقوق النقل الجوي، إلا لاعتبارات بيئية أو تقنية، أو لاعتبارات تتعلق بالسلامة الجوية أو أمن الطيران، وعلى أساس عدم التمييز.

وقد منعت سلطات الطيران المدني الدولة من فرض الممارسات التمييزية لحماية المستهلكين وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، وخاصة الأحكام المتعلقة بالضمانات، وبالمنافسة، على أن يحدد هذا الملحق المعايير والإجراءات التي يجب تطبيقها بخصوص تعريفات النقل الجوي المنتظم بين الدول الأطراف.

واتفقت الدول الأطراف على تجريم أية ممارسات تتعارض مع المنافسة الشريفة في مجال النقل الجوي فيما بينها، كما تعهدت الدول العربية لتحقيق هذه الغاية، تحريم أي عقد أو إتفاق يؤثر سلباً على المنافسة بينها، أو بين شركات النقل الجوي التابعة لها، أو أية تجمعات بين هذه الشركات، أو القيام بأية ممارسات مشتركة تؤثر سلباً على تحرير النقل الجوي بين أقاليم الدول الأطراف والتي تؤدي إلى منع المنافسة الحرة أو تقييدها أو إساءة إستخدامها، يجب على كل دولة طرف إبلاغ الدولة/الدول الأطراف الأخرى بنيتها في اتخاذ أي إجراءات قانونية ضد أية شركة/شركات نقل جوي تابعة لتلك الدولة/الدول الأطراف الأخرى، وبأي دعاوى قانونية خاصة، علم أنها مرفوعة بموجب قوانينه المتعلقة بالمنافسة، ولقد سعت الاتفاقية إلى تسوية المنازعات المتعلقة بالمنافسة.

وقد تبنت العديد من الدول النظم القانونية الوطنية التي تعتمد على إقرار مبدأ حرية التجارة من خلال سن ضوابط لتقرير حق المنافسة في قطاع النقل الجوي، لكي تسود قواعد العدالة المتمثلة في حرية المنافسة بين شركات النقل الجوي، وإزالة جميع القيود التي تساعد الشركات على تقديم أفضل الخدمات الجوية بأقل الأسعار، فنجد دولة الإمارات العربية المتحدة سنت القوانين والتشريعات التي تكفل حرية المنافسة بين شركات النقل الجوي وبما يتواءم مع مقتضيات تحرير النقل الجوي وفتح الأسواق الوطنية أمام شركات النقل الجوي الأجنبية لذلك اصدرت قانوناً لتشجيع المنافسة ومنع الاحتكار وهو القانون الاتحادي رقم (٤) لسنة ٢٠١٢ بشأن المنافسة، حيث نصت المادة الثانية منه

على أن الهدف من هذا القانون هو حماية وتعزيز المنافسة ومكافحة الممارسات الاحتكارية من خلال توفير بيئة محفزة للمنشآت من أجل تعزيز الفاعلية والتنافسية ومصصلحة المستهلك وتحقيق تنمية مستدامة في الدولة، والمحافظة على سوق تنافسية محكومة بآليات السوق بما يتفق مع مبدأ الحرية الاقتصادية من خلال حظر الاتفاقات المقيدة، وحظر الأعمال والتصرفات التي تقضي إلى إساءة استغلال لوضع مهيمن، ومراقبة عمليات التركيز الاقتصادي، وتجنب كل ما من شأنه الإخلال بالمنافسة أو الحد منها أو منعها.

وهو ما سعى إليه العديد من شركات النقل الجوي، لما يحققة هذا النص من حماية حق حرية المنافسة، وخلق بيئة تنافسية عادلة تركز دعائمها على الكفاءة في ممارسة عملية النقل الجوي، وخلق سوق متكاملة للنقل الجوي ومفتوحة تماماً أمام العديد من شركات النقل الجوي المختلفة.

إلا أن المشؤع الإماراتي استثنى قطاع النقل الجوي من تطبيق أحكام القانون الاتحادي رقم (٤) لسنة ٢٠١٢ في شأن تنظيم المنافسة وترك حماية المنافسة فيه إلى الأجهزة القطاعية بالدولة إذ نص على أن يستثنى من تطبيق أحكام هذا القانون أي اتفاق أو ممارسة أو عمل يتعلق بسلعة أو خدمة معينة يمنح قانون أو نظام آخر اختصاص تنظيم قواعد المنافسة الخاصة به إلى أجهزة تنظيمية قطاعية ما لم تطلب تلك الأجهزة التنظيمية القطاعية كتاباً خطياً من الوزارة توليها لهذا الأمر بشكل كامل أو جزئي ووافقت الوزارة على ذلك.

وقد قامت الولايات المتحدة الأمريكية بحماية المنافسة بين شركات النقل الجوي وفقاً للقانون الأمريكي لحماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية لشركات الطيران الدولية وفق قانونان أساسيان هما قانون شيرمان لمكافحة الاحتكار (القانون) هو قانون أمريكي تاريخي، صدر في عام ١٨٩٠، يحظر على أن تتواطأ الشركات أو تندمج لتشكيل احتكار من أجل تثبيت الأسعار في سوق معينة أو تقسيم الأسواق، وكان الغرض من القانون هو تعزيز العدالة الاقتصادية والقدرة التنافسية وتنظيم التجارة بين الولايات، ثم جاء من بعده قانون كلايتون الذي تعامل بشكل حصري مع الحالات التي تركز على التجمعات التي تستهدف نحو الاستحواذ على الأسواق من خلال السيطرة عليها بإنتهاج سياسة الاتحاد التي تسعى إلى تقليص المتنافسين في السوق، حتى تستطيع الشركات الأخرى من الاستفادة من حرية المنافسة لإقصاء شركات الطيران الأخرى، بدل من الانتفاع من قبل عدد كبير من شركات الطيران الأخرى من المنافسة العادلة.

**Controls to impose competition between air carriers****Muhammad Issa Al-Adab****Research Abstract entitled:**

Practices affecting freedom of competition in the air transport sector is considered one of the issues opposing unfair trade, which are made through violation of the law, manipulation and fraud by all means with the intention of illegitimate profit in this broad sector. The UAE legislator has taken interest in these practices that affect freedom of competition between air carriers for which it has promulgated a competition law. Article (2) thereof stipulates as follows: "Maintaining competition in the market must be governed by the mechanisms applicable in the market and in such a manner that corresponds with the principle of economic freedom by way of prohibiting actions and practices that result in the abuse of the prevailing position, and through having a mechanism to monitor operations that are based on economic concentration.

These practices that affect the air transport sector can be confined to the following: Government support for air carriers. It is a sort of financial or in-kind contribution provided by the government or any public body thereof through which a benefit is achieved This contribution may take many forms, including giving money or potentially giving money, or giving loans, or the state giving up part of its revenues, such as tax or customs exemptions, or the usual form of subsidy, which is price support.

Many countries consider that this support represents a breach of the rules of fair competition between air carriers, directly or indirectly, and that if air carriers had not obtained this strong support, they would not have been able to reach the position they now occupy among air carriers. This led to the conclusion of some international agreements related to air transport concluded between the United States of America and the countries of the European Union. They considered that the government subsidies and supports provided to air carriers have a great influence on the business of competition, according to the stipulation of Article (14), which states that subsidies and governmental support may adversely affect fair and equal opportunities for air carriers to

compete in the provision of international air transport governed by this agreement .

Therefore, if one of the parties finds that the government support or aid provided to an air carrier will negatively affect this fair and equal opportunity for first-party air carriers to compete, or adversely affect it, then, it may submit observations to this party, and moreover it may request to convene a meeting of the joint committee as stipulated under Article (18) of the same agreement to consider the issue and develop appropriate responses to the concerns that prove to be legitimate.

Then, secondly: Alliances between air carriers which has a significant influence on the air transport sector due to the marketing power that these alliances possess between air carriers and competition and their control of the largest possible share of the air transport market which helped the emergence of concerns of small and medium-sized companies in addition to the emergence of a clear defect in them regarding their ability to survive. This caused these small and medium companies to accelerate the development of a specific sector in the market or search for competition by reducing costs and working as companies operating from point to point.

Therefore, it is incumbent upon all countries regionally and internationally to intervene to impose fair competition controls in the air transport sector through, first, the countries of the European Union, which promulgated Regulation No. 868/2004. The aim of this regulation was to protect air carriers in the European Union through supporting them against unfair pricing.

The scope of this regulation is limited to subsidies and the practices of unfair pricing, but they do not take actions or practices against the acts which mar the competition, or determine certain procedures to monitor the business enterprise activities which contravene the competition rules. This may be exemplified by the submission of a complaint, investigation, and procedures to be imposed after the investigation.

Secondly, the Arab Aviation Authority, through which the Arab countries agreed to conclude an agreement to liberalize air

transport in Damascus in 2004, to lay down rules to protect the right to competition between air carriers, and to prohibit every act that harms fair competition in the air transport sector. The agreement touched upon the applicable procedures if any acts are committed against competition. The agreement also allowed each of the air transport companies in the Arab countries to have equal and fair opportunities for competition in providing the air transportation services determined in the agreement. Thus, according to the stipulation of Article (9) entitled, “competition and non-discrimination” allowing designated air carriers to enjoy their rights. Each designated air carriers may also operate the capacity and number of flights as it deems appropriate, and the type of aircraft to operate air services between states parties. Accordingly, no state party may unilaterally mitigate the capacity or number of flights, aircraft models, or air transport rights, except for environmental or technical considerations, or for considerations related to air safety or aviation security, and on the basis of non-discrimination.

Civil Aviation Authorities have banned the country of imposing discriminatory practices to protect consumers in accordance with the provisions of this agreement, especially the provisions related to guarantees and competition , provided that this appendix specifies the standards and procedures that must be applied with regard to scheduled air transport tariffs between states parties.

The states parties have agreed to criminalize any practices that conflict with fair competition in the field of air transport between them, and the Arab countries have pledged to achieve this goal, prohibiting any contract or agreement that negatively affects competition between them, or between their affiliated air carriers, or any groupings between these companies, or carrying out any common practices that negatively affect the liberalization of air transport between the territories of the State Parties that lead to prevent, restrict, or abuse free competition. Each state party shall inform the other state/ states parties of its intention to take any legal measures against any air carrier(s) affiliated with that state/ other state parties, and of any private legal claims which it knows

to have been filed under its competition laws. The agreement tried to settle the disputes pertinent to the competition .

Many states have adopted national legal systems which are based on the establishment of the principle of freedom of trade through enactment of controls to determine the competition right in the air transport sector, in order for the rules of justice to prevail, represented in the freedom of competition between air carriers, and to remove all restrictions to held the companies to provide the best air services at the lowest prices. Thus, we find that the United Arab Emirates enacted laws and legislations that guarantee freedom of competition between air carriers in such a manner that the same goes in line with the requirements for liberating the air transport and opening national markets for foreign air carriers. Therefore, it promulgated a legislative law that encourages competition and prevents monopoly. It is the Federal Law No. (4) for the year of 2012 on competition. The second article thereof stipulates that the purpose of this law is to protect and reinforce competition and combat the monopolistic practices through providing an environment that encourages enterprises in order to enhance efficiency, competitiveness, consumer interest, achieve sustainable development in the country, and maintain a competitive market governed by market mechanisms consistent with the principle of economic freedom through banning restrictive agreements, prohibiting actions and behaviors that lead to the exploitation of a prevalent situation, and monitoring the operations of economic concentration, and avoiding anything that would disrupt, limit or prevent competition.

This is what many air carriers have sought due to what this stipulation achieves, including the protection of the right to compete, the creation of fair competitive environment based on efficiency in the practice of air transport, and the creation of an integrated market for air transport and the completely open in front of many different air carriers.

Yet, the UAE project excepts the air transport sector from applying the provisions of Federal Law No. (4) of 2012 for organizing competition and leaving competition protection therein

to the Sectoral bodies in the State. It stipulates that the following are excepted from the application of this law: any agreement, practice or work related to specific goods or service, the regulation of the competition rules of which another law or system grants to sectorial regulatory bodies unless such sectorial regulatory bodies request a written letter from the ministry, assigning this matter to them in whole or in part and the ministry has agreed to do so .

The United States of America protected competition between air carriers in accordance with the US law for protecting competition and preventing monopolistic practices of international air carriers, according to two basic laws, namely The Sherman Antitrust Act (the Act). It is a landmark US law, enacted in 1890, that prohibits companies from colluding or merging to form a monopoly in order to stabilize prices in a particular market or to divide markets. The purpose of the law was to enhance economic justice, competitiveness, and the regulation of trade between the states. Then came Clayton Antitrust Act which dealt exclusively with cases that rely on the rallies which aim to the market acquisition by controlling them pursuing the union policy which seek to cut back on competitors in the market, in order that other companies may benefit from the freedom of competition to exclude other air carriers instead of letting a large number of other air carriers to avail themselves of fair competition.

### مقدمة

يعد مبدأ الفرص العادلة والمتساوية المنصوص عليه في اتفاقية الطيران المدني الدولي اتفاقية شيكاغو، هو المبدأ الذي تتجسد فيه الخطوات الأولى لحماية حق المنافسة في مجال النقل الجوي، الذي تم فيه وضع إطار قانوني مؤسسي يكفل تنفيذه وترسيخ المنظومة القانونية القادرة على تطبيق سياسة تحرير الأجواء والسموات المفتوحة بما يتماشى مع توفير الهياكل والمؤسسات المستقلة المتخصصة المنوطة بالإشراف على هذه المهمة<sup>(1)</sup>.

حيث اتفقت الدول الموقعة على الاتفاقية على أنه يجوز "إنشاء خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص" وعلى "إتاحة فرصة عادلة لكل دولة لاستثمار مؤسسات للنقل الجوي الدولي".

لذلك ساهمت هذه الخطوات القانونية والواقعية في التوفيق بين الدول في ترسيخ مبدأ العدالة التنافسية في سوق النقل الجوي بما يتعارض مع مبدأ السيادة<sup>(٢)</sup> وحرية النقل الجوي الدولي، من خلال العوامل القانونية التي تغير النظرة القانونية للأفعال التي قد تضر بالمنافسة، وبما يتماشى مع التشريعات الوطنية والدولية<sup>(٣)</sup>.

من أجل ظهور النظام العالمي الجديد الذي يسمى بتحرير الأجواء والسموات المفتوحة وما رافقها من تغييرات في حركة النقل الجوي.

من هنا كما لا بد من بحث مدى وجود هذه الضوابط التي تسمح بتوفير كل السبل لتفعيل المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي، وخصوصاً مع وجود كبرى شركات النقل الدولي على مستوى العالم التي تسعى إلى احتكار هذا السوق من خلال جذب أكبر عدد من العملاء بكافة الطرق.

### لذا كان علينا تقسيم هذا البحث إلى مبحثين، وفقاً للخطة التالية:

**المبحث الأول:** الممارسات الضارة بالمنافسة بسوق النقل الجوي.

**المبحث الثاني:** ضوابط فرض ثوابت المنافسة العادلة داخل سوق النقل الجوي.

## **المبحث الأول**

### **الممارسات الضارة بالمنافسة بسوق النقل الجوي**

عند الحديث عن الممارسات المؤثرة على حرية المنافسة بين شركات النقل الجوي فإننا نكون بصدد الحديث عن الممارسات المنافية للتجارة، وهو ما نطلق عليه بالمفهوم الواسع الممارسات التجارية غير النزيهة، حيث تعتمد الكثير من شركات النقل الجوي إلى مخالفة القانون والتحايل والتدليس بكافة الطرق بقصد الربح غير المشروع<sup>(٤)</sup>.

وقد تطرق المشرع الإماراتي إلى الممارسات التي من شأنها أن تؤثر على حرية المنافسة بين شركات النقل الجوي بشأن الهدف الذي وضع من أجله قانون المنافسة في المادة (٢) حيث نصت على: "أن الحفاظ على التنافس في السوق يجب أن يكون محكوماً بالآليات المتبعة في السوق، وبما يتواءم مع مبدأ الحرية الاقتصادية عن طريق

منع الأفعال والممارسات التي يترتب عليها إساءة الوضع المهيمن، ومن خلال وجود آلية لمراقبة العمليات التي تقوم على التركيز الاقتصادي لتجنب كل فعل يترتب إخلالا بأعمال المنافسة أو أن يحد منها أو يمنعها<sup>(٥)</sup>.

وعرف الفقه هذه الممارسات بأنها كل ما هو مخالف للقانون بالمعنى الضيق والمعنى الواسع، بما فيها أعراف التجارة والاتفاقات الخاصة<sup>(٦)</sup>، وقد تكون بشكل صريح أو ضمني وأيا كان الشكل الذي تتخذه فإنه يترتب عليها منع وتقييد حرية المنافسة بين شركات الطيران<sup>(٧)</sup> لتحكم النشاط دون تدخل مباشر من الدولة في تنظيمه، إنما يأتي دور الدولة بصورة غير مباشرة تتمثل في وضع آليات قانونية لضبط عملية حرية المنافسة ومنع التحالفات التي من شأنها أن تخل بمعايير حرية المنافسة، وتحد من عملية الاحتكار في سوق النقل الجوي<sup>(٨)</sup>.

ومما يجدر ذكره أن الاتفاقات الدولية لم تحصر هذه الممارسات المؤثرة في حرية المنافسة بين شركات النقل الجوي، نظرا لتطور هذه الممارسات على النحو الذي يصعب معه تحديدها، رغم وجود بعض الممارسات المستقر على اعتبارها صورا للمنافسة غير العادلة في نطاق النقل الجوي، ويعد ذلك موقفا محمودا لتلك الاتفاقات.

**لذلك سنتناول هذه الممارسات في هذا المبحث وفقا للآتي:**

الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي (كمطلب أول)، ثم التحالفات بين شركات النقل الجوي (كمطلب ثان) والاحتكار بين شركات النقل الجوي (كمطلب ثالث).

### **المطلب الأول**

#### **الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي**

تعد سياسات الدعم الحكومي من أبرز السياسات المعتمدة في دول العالم على حد سواء، رغم اختلاف الأساليب والمنهجية المطبقة، إذ تساهم في التخفيف من الآثار الطارئة التي قد تطرأ على الشركات الوطنية الكبرى في النقل الجوي وخصوصاً في الظروف الاستثنائية.

وقد ذهب قول إلى تعريفها على أنها: "كل ما تقدمه الحكومات لتدعيم الصناعة وتنميتها وجعلها ذات تنافسية أعلى في الأسواق العالمية أو تخفيض سعر سلعة ما"<sup>(٩)</sup>. وفي تعريف آخر هو: "مجموعة السياسات والبرامج التي تنتهجها الحكومة لضمان توفير السلع والخدمات لمنظمات الأعمال والخدمات ويترتب عليها ميزة لتلك المنظمة"<sup>(١٠)</sup>.

لذلك يرى الباحث أن الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي هو عبارة عن: مساهمة مالية أو عينية تقدمها الحكومة أو أي هيئة عامة لها، يتحقق من خلالها منفعة تميز شركة نقل جوي عن شركات نقل جوي أخرى، وقد تأخذ تلك المساهمة أشكالاً عدة منها إعطاء أموال أو من المحتمل إعطاء أموال، أو من خلال إعطاء قروض، أو أن تتنازل الدولة عن جزء من إيرادات الدولة مثل الإعفاءات الضريبية أو الجمركية، أو الشكل المعتاد للدعم وهو دعم الأسعار.

وعلى الرغم من الأهمية الاقتصادية التي يُلقى بظلالها الدعم الحكومي على بعض الشركات والقطاعات، إلا أن لهذا الدعم بعض الانعكاسات الإيجابية وكذلك السلبية التي سبق وأن وضحنا بعضها منها أعلاه، مما جعل رجال الاقتصاد ينقسمون في آرائهم حول فكرة الدعم الحكومي منهم المؤيد الذي ينظر للدعم الحكومي من منظور إيجابي ومن ينظر له بمنظور سلبي لما يلحقه من ضرر ببعض الشركات الصغيرة.

وقد طُرح في هذا السياق نقاشاً حول مسألة الأدبيات التنافسية المتعلقة بالتدخل الحكومي في الاستثمار<sup>(١١)</sup>، فاعتبرها البعض أنها مشابهة لتلك التي تمارسها المنشآت الاقتصادية الخاصة، لكن ذهب البعض الآخر كالإقتصادي الأمريكي "بول أروجمان"<sup>(١٢)</sup> في اتجاه مغاير مفسراً رأيه بأن هذه الأخيرة سوف تخرج من السوق في حال عدم قدرتها على تحسين أدائها، بعكس الحكومات التي تتنافس على السيادة والقوة السياسية والعسكرية، إلا أن هذا الرأي وعلى أهميته لا يمكن الأخذ به بوجه مطلق، حيث أنه لا بد من وجود حد فاصل يبين مفهوم تنافسية الحكومات بشكل واضح، وإلا بقي مفهوماً مضللاً.

وتعد سياسات الدعم من السياسات المهمة التي تستخدم من قبل الأنظمة المختلفة والحكومات لتحقيق أهداف تقصد من خلالها تحقيق التوازن في اقتصاد الدولة أو لتشجيع الاستثمار الخاص في قطاع شركات النقل الجوي<sup>(١٣)</sup>، إلا أن هذا الدعم قد يأخذ منحى آخر غير الذي رسم من أجله وتتأجج بسببه المشكلات التي لم تكن في الحسبان، فبناء على هذا الدعم نشبت حرب المنافسة التجارية بين شركات النقل الجوي، حيث اعتبرت العديد من تلك الشركات والدول والحكومات والمنظمات المهمة بشؤون النقل الجوي أن هذا الدعم يمثل إخلالاً بقواعد المنافسة العادلة بين شركات النقل الجوي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وأنه لو لم تحصل شركات الطيران على هذا الدعم القوي لما تمكنت من الوصول إلى الوضع الذي تحتله الآن بين شركات الطيران.

كما أن عدم حماية قواعد المنافسة العادلة يؤدي إلى تفاوت مستوى المنافسة بين شركات الطيران<sup>(١٤)</sup> حيث أصبح هذا الدعم يمثل حائلاً دون إمكانية دخول العديد من

شركات النقل الجوي الأخرى إلى السوق، وقد يؤدي من ناحية أخرى إلى خروج العديد من الشركات من السوق إذا كانت موجودة بالفعل<sup>(١٥)</sup>.

وقد كان هناك موقفاً للاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي المنعقدة بين الولايات المتحدة الأمريكية ودول الاتحاد الأوروبي، حيث اعتبرت هذه الاتفاقيات أن الدعم والإعانات الحكومية المقدمة لشركات النقل الجوي لها أثر كبير على أعمال المنافسة، حيث نصت المادة ١٤ من الاتفاقية على أن<sup>(١٦)</sup>: "أقر الطرفان بأن الإعانات والدعم الحكومي قد يؤثران سلباً على الفرص العادلة والمتساوية لشركات الطيران للتنافس في توفير النقل الجوي الدولي الذي تحكمه هذه الاتفاقية".

وعليه إذا رأى أحد الأطراف أن الدعم أو الإعانة الحكومية- الذي يتم النظر فيه أو تم تقديمه من قبل أحد أطراف الاتفاقية أو لشركات الطيران التابعة لذلك الطرف الأخر- سيؤثر سلباً على هذه الفرصة العادلة والمتساوية لشركات الطيران التابعة للطرف الأول للتنافس، أو يؤثر سلباً على ذلك فيجوز له تقديم ملاحظات إلى هذا الطرف، علاوة على ذلك قد يطلب عقد اجتماع للجنة المشتركة كما هو منصوص عليه في المادة ١٨ من ذات الاتفاقية، للنظر في القضية وتطوير الاستجابات المناسبة للشواغل التي يتبين أنها مشروعة<sup>(١٧)</sup>.

وقد اتخذت الإعانات والدعم الحكومي لشركات النقل الجوي صوراً متعددة تختلف من دولة إلى أخرى<sup>(١٨)</sup>، إلا أن هدفها الرئيسي هو المحافظة على استمرار ووجود الشركات الوطنية في أسواق النقل الجوي بفاعلية<sup>(١٩)</sup>.

وعلى الرغم من قواعد التسعير المقررة من قبل الاتحاد إلا أن ذلك لا يمنع- من وجهة نظر الباحث- من احتمال تحقق أحد حالات الاندثار السري من إحدى شركات النقل الجوي، وذلك متى انتفت عضوية شركة الطيران في الاتحاد ولم تتمسك حكومة الدولة التابعة لها بقواعد التسعير المعتمدة لدى الاتحاد الدولي للنقل الجوي "IATA"، إلا أنه قد توجد ظروف استثنائية تجبر الدول فيها على تقديم الدعم الحكومي لشركاتها الوطنية لتحقيق منافع اقتصادية أو اجتماعية على الرغم من تأثير ذلك على المنافسة العادلة في السوق<sup>(٢٠)</sup>.

وعليه نرى أن الدعم الحكومي<sup>(٢١)</sup> لشركات النقل الجوي قد يكون بمثابة سلاح ذو حدين، فإتساع الفوارق بين شركات النقل الجوي يعد سبباً للتدخل الحكومي لتحقيق جزء من العدالة بين تلك الشركات، إضافة إلى الحق في زيادة الناتج القومي وكذلك توفير الكثير من فرص العمل واستقرار المجتمع هذا من جانب، ومن جانب آخر ومع مرور

الوقت قد يؤدي الدعم الحكومي إلى نتائج سلبية على بعض شركات النقل الجوي المنافسة الذي يجعل من بعضها أكثر جموداً إضافة إلى أنه قد يؤدي إلى استمرار الضغط على الحكومات في مشاريع لا تعود بالفائدة الاقتصادية للمجتمع بصورة عامة بقدر ما تعود بفائدة تخدم قطاع معين (الطيران) المستفيد من الدعم الحكومي بصورة خاصة.

## المطلب الثاني

### التحالفات بين شركات النقل الجوي

تعد التحالفات بين شركات النقل الجوي من أحدث الظواهر العالمية التي بدأت تتطور وتنمو بشكل سريع يواكب سرعة العصر الذي نعيشه وتطور قطاع الطيران، مما جعلها السمة السائدة في صناعة النقل الجوي، حيث تضطر شركات الطيران إلى القيام بهذه التحالفات من أجل توفير شبكة جوية كبيرة لتغطية الخدمات المطلوبة في شركات النقل الجوي.

وعليه نجد أن شركات النقل الجوي حرصت على وضع ترتيبات تعاونية تجارية متعددة، فمن خلال تلك التحالفات استطاعت شركات النقل الجوي توفير الرحلات الجوية لأكثر عدد من المدن وذلك لتلبية متطلبات الحركة الجوية وبأفضل الأسعار. وقد ذهب البعض إلى تعريف التحالفات بين شركات النقل الجوي على أنها: "اتفاقيات تعاون تقوم من خلالها شركات الطيران بدمج شبكاتها وخدماتها وتعمل كما لو كانت كياناً واحداً (ولكن بدون رجوع ضمني للتركيز) مع الاحتفاظ بهوياتها المؤسسية (كما هو الحال في التحالفات الاستراتيجية بشكل خاص) والتي يتم اكتشافها إما بموجب المادة ٨١ (١) EC و/أو المادة ٥٣ (١) من اتفاقية EEA أو بموجب الأحكام المناظرة في قوانين المنافسة في واحدة أو أكثر من الولايات الوطنية"<sup>(٢٢)</sup>.

وقد تحتوي التحالفات في قطاع النقل الجوي عده عناصر منها: المشاركة في الرموز<sup>(٢٣)</sup> والمجال الجوي المغلق<sup>(٢٤)</sup>، والتعاون في التسويق والتسعير<sup>(٢٥)</sup>، ومراقبة قوائم الجرد<sup>(٢٦)</sup> وبرامج المسافرين المتواتر وتنسيق إعداد الجداول، وتقاسم المكاتب وتجهيزات المطارات والمشاريع المشتركة وحقوق الامتياز.

كما قد تقوم اتفاقات تعاونية بين بعض شركات النقل الجوي، إلا أنها تختلف تماماً عن التحالفات التي درجت بين شركات النقل الجوي في الأونة الأخيرة وإن كان هناك أهدافاً متقاربة فيما بينهما من حيث تحقيق الأفضل لكلا شركتي النقل الجوي.

وقد تختلف التحالفات بين شركات النقل الجوي فقد تكون إما تحالفات داخل الدولة أو تحالفات إقليمية أو تحالفات على المستوى الدولي، ومن أهم هذه التحالفات العالمية على سبيل المثال لا الحصر<sup>(٢٧)</sup>:

تحالف "Alliance Star" تم تأسيسه بعام ١٩٩٧ بين الملاحة الجوية الكندية ولوفتهانزا والملاحة الجوية الاسكندنافية (ساس) الملاحة الجوية التابعة لتايلند وشركة طيران يوناييتد.

تحالف "World One" تم تأسيسه بعام ١٩٩٨ بين طيران أميركان والملاحة الجوية البريطانية وشركة طيران كاثي باسيفيك وكانتاس.

تحالف "Team Sky" أسسته في عام ٢٠٠٠، شركة طيران ايرومكسيكو والخطوط الجوية الفرنسية وشركة طيران دلتا والخطوط الجوية الكورية.

وعليه فإن للتحالفات العالمية بين شركات النقل الجوي تأثيرا كبيرا على صناعتها بسبب القوة التسويقية التي تمتلكها والمنافسة الشديدة والسيطرة على بعض النقاط الرئيسية الأمر الذي ساعد على ظهور الشواغل لدى الشركات الصغيرة ومتوسطة الحجم إضافة إلى ظهور خلل واضح فيها فيما يخص قدرتها على البقاء مما جعل تلك الشركات الصغيرة والمتوسطة تسارع إلى تطوير قطاع معين في السوق أو البحث عن المنافسة من خلال تخفيض التكاليف والعمل كشركات تعمل من نقطة إلى نقطة.

وتدور الاتفاقات التي تتم بين شركات الطيران فيما يتعلق بالتحالفات من أجل المنافسة والسيطرة على أكبر حصة ممكنة من سوق النقل الجوي حول العديد من الترتيبات المتعلقة بعمليات النقل المشتركة التي تتطوى على تضافر قدرات الشركات المتحالفة.

### المطلب الثالث

#### الاحتكار المحظور بين شركات النقل الجوي

يرى جانب من الفقه أن النظام المثالي لحرية التجارة وتحقيق الرخاء الاقتصادي يكمن في حرية المنافسة الكاملة.

إلا أنه ومن خلال الواقع العلمي فإننا نجد من وجهة نظرنا أن هذه الحرية أدت إلى تجاوزات كثيرة أثرت على المنافسة الشريفة وأضررت بالمنافسة الحرة التي قد ينتج عنها وضع مناقض للمنافسة وهو الاحتكار الذي أخذ يتطور مع مرور الوقت الأمر الذي أدى إلى ظهور شركات متعددة الجنسيات بسبب التوسع عن طريق التأثير على المنافسة غير الشريفة وازدياد التكتلات الاحتكارية التي تؤثر عليها<sup>(٢٨)</sup>.

وفي قطاع النقل الجوي تتعد آليات التوصل للاحتكار بين مؤسساته للمحافظة على وجودها وترسيخها في الأسواق المختلفة التي يجمع بينها جميعا رابط مشترك يتمثل في فكرة الإثراء والجشع وهدف واحد هو رفع أرقام المبيعات لشركات النقل الجوي من خلال التحكم في حجم وأجور الرحلات في النقل الجوي، وكذلك فرض أسعار معينة لتحقيق المزيد من الأرباح والمكاسب التي يتم من خلالها تحطيم المنافسين بسبب الإخلال بقواعد المنافسة العادلة<sup>(٢٩)</sup>.

#### - تعريف الاحتكار في القانون الإماراتي والقوانين المقارنة

الجدير بالذكر أن أغلب التشريعات لم يرد في نصوصها القانونية تعريفا صريحا للاحتكار، بل اكتفى أغلب المشرعين بعدم جواز الاحتكار أو محاولة الاحتكار من تعريف وضعية الهيمنة أو المركز الاحتكاري.

وهذا ما قام به المشرع الإماراتي حيث أنه لم يضع تعريفا للاحتكار بل اكتفى بتعريف الوضع المهيمن في قانون تنظيم المنافسة الاتحادي. حيث نص على أن "الوضع المهيمن هو الوضع الذي يُمكن أي منشأة بنفسها أو بالإشتراك مع بعض المنشآت الأخرى من التحكم أو التأثير على السوق المعنية"<sup>(٣٠)</sup>.

#### الاحتكار المحظور في سوق النقل الجوي

قد تهيمن شركة أو أكثر من شركات النقل الجوي على حصة ضخمة من إنتاج السوق من خلال فرض سيطرتها بشكل فعال على مجمل هذا السوق مما يؤدي إلى زيادة أرباحها، وهذا النوع من الهيمنة هو بمثابة الاحتكار المحظور الشائع في سوق النقل الجوي الذي يمنع دخول شركات النقل الجوي المنافسة المحتملين إليه والذي يعد من أهم الممارسات المعرّقة لحرية التجارة والمنافسة في قطاع الطيران. وقد يكون الخشية من التوصل إليه من خلال الممارسات المتنوعة ذات المسميات المختلفة هو السر وراء حظر الاتفاقيات لتلك الممارسات التي تؤدي إلى الاحتكار أو تقيدها حيث يعتبر الاحتكار من أهم الممارسات المقيدة للمنافسة والتجارة وأخطر أشكال التعسف على الإطلاق<sup>(٣١)</sup>.

#### - الاحتكار المحظور بين شركات النقل الجوي

يمكن تعريف الاحتكار المحظور في النقل الجوي بأنه: مجموعة المعوقات التي تفرضها بعض شركات النقل الجوي لتمنع أو تقلل من الحرية التي كانت تتمتع بها الشركات الأخرى من خلال النفاذ أو الخروج من الأسواق، وذلك بوضع سياسات غير

تنافسية يلجأ إليها الأعداء الاقتصاديون بقصد غلق مجالات المنافسة التجارية، والتي يُفترض أن تقوم على أسس من الحرية والعدالة والمساواة<sup>(٣٢)</sup>.

#### - الممارسات الاحتكارية المحظورة في سوق النقل الجوي

تتنوع الممارسات الاحتكارية المحظورة في سوق النقل الجوي، حيث تظهر العديد من الصور والأشكال لهذه الممارسات ومنها على سبيل المثال الاتفاقات الضارة بالمنافسة العادلة، وإساءة استغلال المركز المسيطر، وسنقوم بتوضيح هاتين الممارستين بشيء من التفصيل على النحو التالي:

#### - الاتفاقات الضارة بالمنافسة العادلة

حتى نكون أمام اتفاق ضار بالمنافسة العادلة لا بد من ضرورة ثبوت امتلاك شركات النقل الجوي لقوة احتكارية في سوق مناسب لتلك القوة إلى جانب تورط تلك الشركة في إتيان ما يسمى بالاتفاقات الضارة بالمنافسة للمنافسين من شركات النقل الجوي الأخرى والتي تستهدف ترسيخ نطاق أو مدة احتكار تلك الاتفاقيات.

#### - الاتفاقات الضارة بالمنافسة بين شركات النقل الجوي

ولكي نكون أمام اتفاق ضار بالمنافسة العادلة في سوق النقل الجوي يجب أن يبرم اتفاق بين شركتي نقل جوي بقصد الإضرار بالمنافسة<sup>(٣٣)</sup>، ويبرم الاتفاق الضار بالمنافسة بين شركات نقل جوي ذات سيطرة على السوق بهدف الحفاظ على سيطرتهم أو طرد منافسيهم منه، أو منع المنافسين المحتملين من دخوله، كما قد يبرم بين أشخاص لا يتمتعون بهذا المركز المسيطر رغبة منهم في تحقيقه بالسيطرة على السوق واحتكاره وفرض أسعارهم عليه ويكون هذا النوع من الاتفاق محظورا إذا أضر بالمنافسة. أما إذا كان الاتفاق بين أطراف لا يتمتعون بالسيطرة على السوق ولا يستطيعون ذلك لعدم استحواذهم على نسبة تؤهلهم من التحكم فيه، فإن اتفاقهم لن يكون محظورا إذ لن يكون من شأنه إحداث أي ضرر بالمنافسة بل أنه قد يضر أطرافه بما قد يفرضه عليهم باقي المتنافسين في السوق من عقوبات اقتصادية<sup>(٣٤)</sup>.

ويشترط في أطراف الاتفاق الضار بالمنافسة أن تتوافر لديهم الإرادة والاستقلال الاقتصادي، فحتى يعتبر الشخص الطبيعي أو الاعتباري طرفا في الاتفاق الضار بالمنافسة لا بد أن تكون إرادته اتجهت إلى ذلك لأن الاتفاق يفترض تطابق إرادتين أو أكثر على إحداث الأثر المقصود منه، فلا بد أن تتوافر لدى الأطراف الإرادة المدركة لحقيقة الاتفاق وأن تكون هذه الإرادة غير معيبة، كما أن توافر الإرادة وحده غير كاف للقول بمسؤولية الطرف الذي أبرم الاتفاق الضار بالمنافسة عن الآثار المترتبة عليه، إذ يلزم فضلا عن ذلك أن يتمتع أطرافه بالاستقلال في اتخاذ القرارات الاقتصادية.

### إساءة استغلال الوضع المهيمن (المركز المسيطر) بين شركات النقل الجوي

حرص المشرع الإماراتي كغيره من المشرعين محل المقارنة على توضيح المقصود بالوضع المهيمن في المادة الأولى من قانون المنافسة معرّفاً إياه بأنه: "الوضع الذي يمكن أية منشأة بنفسها أو بالاشتراك مع بعض المنشآت الأخرى من التحكم أو التأثير على السوق المعنية"<sup>(٣٥)</sup>.

وكذلك عرفه المشرع الأردني في الثانية من قانون حماية المنافسة بأنه: "الوضع الذي تكون فيه المؤسسة قادرة على التحكم والتأثير في نشاط السوق"<sup>(٣٦)</sup>، بينما لم نجد لمصطلح الوضع المهيمن أي إشارة في القانون المصري المتعلق بحماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم ٣ لسنة ٢٠٠٥م.

"إن تمتع أي شركة طيران بمركز مهيمن وفقاً للمعايير القانونية المتعلقة بحماية المنافسة ومنع الاحتكار لا يعد أمراً محظوراً في حد ذاته، وإنما المحظور هو إساءة استغلال هذا المركز، لذلك نجد أن القوانين عندما تبحث في معالجة المركز المهيمن فإنها تستند على فكرة إساءة استغلاله.

ففكرة إساءة استغلال المركز المهيمن هي فكرة موضوعية يكون الحكم فيها على الإساءة من خلال الأفعال والتصرفات التي تقوم بها شركة النقل الجوي صاحبة المركز المهيمن حيث ينظر إلى مدى تأثير أفعالها على إعاقة المنافسة"<sup>(٣٧)</sup>.

### المبحث الثاني

#### ضوابط فرض ثوابت المنافسة العادلة داخل سوق النقل الجوي

يتم فرض ثوابت المنافسة العادلة بين شركات النقل الجوي بما يسمح بممارسة نشاطها الاقتصادي من خلال احترام الالتزامات المهنية أو تلك المتعلقة بالنظام الخاص بالمتعاملين بين شركات النقل الجوي وفي غياب نصوص تشريعية خاصة تفرض وجود التزام بعدم المنافسة، فإن المبدأ العام يتمثل في حرية التنافس وحقيقة أن المجتمع يفرض إلزاماً بحسن النية لكن الالتزام بعدم المنافسة لا يفترض.

وعليه، فإذا كان من حق كلّ شركة للنقل الجوي أن تنافس غيرها إلا أنّها ملتزمة في المقابل أن تفعل ذلك بشرف وأمانة، وأي خروج عن هذه القاعدة والذي يتخذ عدة أشكال وأساليب من بينها ارتكابه لأفعال بسوء نية بقصد الاستيلاء على عملاء منافس له محاولة منه للإضرار بمصالح هذا الأخير أو التشكيك في الخدمات المقدمة من شركات النقل الجوي الأخرى"<sup>(٣٨)</sup>.

لذلك تعددت ضوابط حماية المنافسة بين شركات النقل الجوي وفق الأنظمة الإقليمية والاتفاقيات الدولية، وذلك بسبب الاختلاف الواضح بين الدول النامية والمتقدمة لمفهوم حق المنافسة بسبب نظرة الدول المتقدمة من منظور المصلحة والنزعة الفردية المرتبطة بها، مما ألحق العديد من الأضرار للدول النامية من هذا السلوك.

وإدراكاً من مختلف أشخاص القانون لفرض ثوابت المنافسة العادلة داخل سوق النقل الجوي لتنظيم المنافسة فقد تم العمل على تأسيس العديد من المنظمات الدولية والإقليمية التي تعنى بشؤون الطيران عموماً وشؤون النقل الجوي الدولي خصوصاً إلى تحقيق التوازن والانسجام بين هذه الدول من خلال تحديد القواعد التي تحكم حرية حق المنافسة من خلال الوصول إلى تنسيق تشريعي بين الدول النامية والمتقدمة في إطار مبدأ تكافؤ الفرص بين شركات النقل الجوي والتي تعد أهم الأمور التي تواجه الدول في سبيل توحيد النظام القانوني للمنافسة العادلة<sup>(٣٩)</sup>، فمصلحة الشركات النقل تقتضي إزاحة كافة الخلافات والعقبات بين الدول لكي يُمكن من الوصول إلى حماية قانونية لكافة قضايا المنافسة، فمازال العديد من المنظمات الدولية والإقليمية تبذل شتى الجهود لإرساء ضوابط لحماية حق المنافسة، ويأتي في مقدمتها منظمة الطيران المدني الدولي "إيكاو" والهيئة العربية للطيران المدني، وهو ما سعت إليه العديد من دول العالم بسن التشريعات التي تكفل هذه الحماية<sup>(٤٠)</sup>.

لذلك كان علينا أن نحدد هذه الضوابط التي تحمي حق المنافسة بين شركات النقل الجوي على المستوى الوطني والدولي على حد سواء لضمان حماية المتعاملين مع شركات النقل الجوي من المنافسة غير العادلة والممارسات الاحتكارية غير المشروعة بقطاع النقل الجوي<sup>(٤١)</sup>.

## المطلب الأول

### ضوابط فرض المنافسة إقليمياً

إن ضوابط فرض المنافسة ليس بالأمر المستحدث في المجتمع الدولي، فقد ارتبط حق المنافسة بظهور التجارة الدولية وانتشارها بين الدول، ونظراً لتطور التجارة الدولية واختلاف صورها وأشكالها في ظل ما يشهده العالم من التطور التقني والتكنولوجي، كان لزاماً على أشخاص المجتمع الدولي - دولاً ومنظمات دولية - التحرك لمواكبة ذلك التطور بتطور تشريعي على المستويين الدولي والوطني على حد سواء<sup>(٤٢)</sup>.

وفي ظل انتشار عمليات النقل الجوي وزيادة حدة المنافسة كان لزاماً البحث عن القواعد الكفيلة بحماية المنافسة العادلة في ذلك القطاع، والإجراءات الواجب اتخاذها عند حدوث إفتاءات على حق المنافسة العادلة لحماية هذه الأخيرة من الممارسات والاتفاقات الضارة بها، وهو الأمر الذي يقتضي منا البحث عن الآليات التي قررتها المنظمات الإقليمية لحماية حق المنافسة العادلة:

### أولاً: الاتحاد الأوروبي

تعد تجربة الاتحاد الأوروبي في فرض المنافسة هي أفضل شاهد يمكننا الاستعانة به في حماية المنافسة، حيث تضمنت اتفاقية الاتحاد الأوروبي للمنافسة العديد من النصوص التي تنظم المنافسة بين المشروعات التجارية، على نحو يتماشى وأهداف اتفاقية إنشاء الاتحاد الأوروبي، وفي سبيل تنفيذ هذه الأهداف جعلت اتفاقية الاتحاد الأوروبي من المفوضية العامة أحد أهم مؤسسات الاتحاد، والتي تضطلع بسلطات وصلاحيات مشابهة للسلطة التنفيذية في الحكومات الوطنية<sup>(٤٣)</sup>.

وهو ما دعا الاتحاد الأوروبي إلى إصدار اللائحة رقم ٢٠٠٤/٨٦٨ وكان الهدف منها حماية شركات الطيران في الاتحاد الأوروبي من دعم شركات الطيران ضد ممارسة التسعير غير العادل، لذا اقتصر نطاق هذه اللائحة على الإعانات ووممارسات التسعير غير العادل بدلاً من اتخاذ الإجراءات أو الممارسات ضد الأفعال التي تشوه المنافسة<sup>(٤٤)</sup>.

وفي سياق المنافسة العالمية المتزايدة بين شركات النقل الجوي ألغى الاتحاد الأوروبي اللائحة رقم ٢٠٠٤/٨٦٨ واعتمد لائحة حماية المنافسة في النقل الجوي رقم ٧١٢ بتاريخ ٩ ابريل ٢٠١٩، التي تعالج كافة القصور التي كانت في اللائحة القديمة، كما تعتبر هذه اللائحة هي الأداة الفعالة لمعالجة الممارسات التجارية غير العادلة التي قد تظهر في قطاع النقل الجوي من الشركات الموجودة في دول خارج الاتحاد الأوروبي. وتهدف اللائحة إلى المساهمة في تطبيق المنافسة العادلة بين شركات النقل الجوي في توفير خيارات أوسع للرحلات الجوية وبأسعار معقولة للعملاء، والمساعدة في الحفاظ على اتصال عال في جميع أنحاء الاتحاد الأوروبي<sup>(٤٥)</sup>.

حيث حدد هذا القانون من خلال المادة ٥ من اللائحة "الممارسات المشوهة للتنافس في النقل الجوي واعتبرت أن التمييز والإعانات<sup>(٤٦)</sup> هي أهم الممارسات التي قد تشوه المنافسة بين شركات النقل الجوي.

ويتعاون كافة أعضاء الاتحاد في مجال مكافحة النشاطات المخالفة لقواعد المنافسة في أسواق النقل الجوي داخل دول الاتحاد في تحقيق الحماية من خلال التالي:

- إجراءات متابعة نشاطات المشروعات التجارية المخالفة لقواعد المنافسة<sup>(٤٧)</sup>.
- تقديم الشكوى<sup>(٤٨)</sup>.

وتقوم إجراءات التعامل مع الممارسات التجارية المخالفة لقواعد المنافسة من خلال اللائحة على استقبال الشكاوى، متابعة إجراءات التحرير والاستدلال، ضوابط وقواعد التحقيق مع المشروعات التجارية التي يتم التحقيق معها إضافة إلى العقوبات المقررة للمخالفات التجارية موضوع التحقيق، كما يتضمن هذا التشريع آلية تنسيق المؤسسات الاتحادية مع المؤسسات الوطنية (الهيئات القضائية والإدارية الوطنية) في مجال متابعة المخالفات التجارية للمشروعات الاقتصادية، بما يضمن عدم تنازع اختصاص عمل هذه الهيئات الاتحادية والوطنية.

فقد نصت اللائحة من خلال المادة الرابعة على بدء الإجراءات لحماية التنافس في النقل الجوي بأنه يجب الشروع في التحقيق بعد تقديم الشكوى الخطية من قبل دولة عضو أو واحدة أو أكثر من شركات النقل الجوي التابعة للاتحاد أو اتحاد شركات النقل الجوي التابعة للاتحاد، أو في بمبادرة للجنة الخاصة إذا كان هناك دليل ظاهر على وجود جميع الظروف التالية:

#### ممارسة تشوه المنافسة تتبعها دولة ثالثة أو كيان تابع لبلد ثالث.

إصابة أو التهديد بإصابة واحدة أو أكثر من شركات النقل الجوي التابعة للاتحاد. وجود علاقة سببية بين الممارسة المزعومة والإصابة المزعومة أو التهديد بالإصابة. كما أضافت اللائحة العديد من السلطات والصلاحيات للمفوضية لتحقيق مهام مراقبة التنافسية داخل الاتحاد، فعندما تتلقى اللجنة شكوى المفوضية الأوروبية لضمان التنافسية السوق تقوم بإبلاغ جميع الدول الأعضاء لدراسة كافة العناصر الواردة في الشكوى الموجودة تحت تصرف المفوضية من أجل تحديد مدى كفاية الأدلة لتبرير البدء في التحقيق، ويجب على المفوضية إبلاغ مقدم الشكوى وجميع الدول الأعضاء حيث قررت عدم الشروع في التحقيق إلا بحضورهما.

أما إذا كانت الأدلة غير كافية، فإنه يجب على اللجنة إبلاغ مقدم الشكوى عن هذا القصور في غضون ٦٠ يوم من تاريخ تقديم الشكوى، ويتم منح مقدم الشكوى ٤٥ يوماً لتقديم أدلة كافية، وإذا لم يستطع مقدم الشكوى القيام بذلك يجوز للجنة أن تقرر عدم بدء التحقيق، أما في حالة كفاية الأدلة فعلى اللجنة البدء في التحقيق خلال فترة أقصاها خمسة أشهر من إيداع الشكوى، وتتخذ الخطوات التالية:

- إخطار الدول الأعضاء والبرلمان الأوروبي ببدء الإجراءات.

- نشر إشعار في الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي ببدء التحقيق، ويوضح نطاق التحقيق البلد الثالث أو كيان الدولة الثالثة الذي يزعم عنها أنها شاركت في الممارسات المشوهة للمنافسة، أو شركة النقل الجوي المعنية، ويقوم كافة الأطراف بتقديم وجهة نظرهم كتابية من خلال المعلومات التي يمكن أن تستمع لها اللجنة خلال ٣٠ يوماً على الأقل.
- إخطار ممثلي الدولة الثالثة أو شركة النقل الجوي رسمياً ببدء التحقيق.
- إبلاغ مقدم الشكوى ببدء التحقيق.
- التحقيق<sup>(٤٩)</sup>

تبدأ اللجنة الإجراءات التحقيق، ويجب أن يهدف التحقيق إلى تحديد ما إذا تم تبني ممارسة تشوه المنافسة من قبل بلد ثالث أو كيان تابع لبلد ثالث تسبب في ضرر أو تهديد بحدوث ضرر إلى شركات النقل الجوي التابعة للاتحاد المعنية، حيث أثناء التحقيق إذا وجدت اللجنة أدلة على أن الممارسة قد تؤدي إلى تأثير سلبي على الربط الجوي المتصل بمنطقة معينة لدولة عضو أو مجموعة من الدول الأعضاء وبالتالي للركاب، يجب أن تؤخذ هذه الأدلة في الاعتبار عند تحديد مصلحة الاتحاد. وتهدف هذه المرحلة إلى الحصول على المعلومات التي يمكن البناء عليها لاحقاً للحكم بمدى مخالفة شركة النقل الجوي لمضمون وأهداف تشريعات المنافسة من خلال منح اللجنة الحق في الطلب من شركة النقل الجوى إجابات على تساؤلات معينة وتقديم إيضاحات معينة، فتسعى اللجنة للحصول على جميع المعلومات التي تعتبرها ضرورية لإجراء التحقيق وتحقق من دقة المعلومات التي تلقتها أو جمعتها مع شركات النقل الجوي التابعة للاتحاد المعنية، أو مع الدولة الثالثة، أو الطرف المعني، أو كيان بلد ثالث معني، إذا لم يتم قبول الأدلة أو المعلومات، يجب إبلاغ الطرف المقدم على الفور من أسباب ذلك، وسيتم منح فرصة لتقديم المزيد من التفسيرات ضمن مهلة زمنية محددة.

يجوز للجنة أن تطلب من الدول الأعضاء المعنية دعمها في التحقيق من خلال اتخاذ خطوات لدعم اللجنة في التحقيق من خلال توفير المعلومات ذات الصلة والمتاحة، ويجب على أي دولة عضو أن تسعى إلى المساهمة في التحقق والتحليلات ذات الصلة، ويجوز للجنة المعنية بالتحقيق أن تجري التحقيق في البلد الثالث بعد إخطاره رسمياً وموافقة على ذلك.

في الواقع، قد يكون هذا النهج العام الذي ينص على إجراء واحد يمكن تطبيقه بغض النظر عن نوع اتفاقية الطيران (اتفاقية الاتحاد الأوروبي الشاملة أو اتفاقية النقل

الجوي الثنائية) موضع ترحيب ولكنه يثير التساؤل حول ما إذا كان سيتم تطبيقه في الممارسة العملية وكيف سيتم ذلك، قد يكون هناك مسار "انتهاك الالتزامات الدولية السارية" مشكلة بسبب التفاعل بين لائحة (الاتحاد الأوروبي) ٧١٢/٢٠١٩ واتفاقيات الخدمة الجوية الحالية.

لذلك نصت اللائحة على حق المفوضية الأوروبية تعليق التحقيق إذا بدا أنه من الأنسب معالجة الممارسة المشوهة للمنافسة بين شركات الطيران، إذا كان من الممكن إجراء هذه التسوية للمنازعات بموجب اتفاقية النقل الجوي أو الخدمات الجوية المعمول بها والتي يكون الاتحاد طرفاً فيها، أو في أي اتفاقية أخرى تتضمن الأحكام الخاصة بخدمات النقل الجوي التي يكون الاتحاد طرفاً فيها. تخطر اللجنة الدول الأعضاء بتعليق التحقيق<sup>(٥٠)</sup>.

#### وللجنة استئناف التحقيق في أي من الحالات الآتية:

- إذا لم تبدأ الدول الأعضاء المعنية المشار إليها في إجراء تسوية للمنازعة بموجب الاتفاقية الدولية ذات الصلة في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ الإخطار المشار إليه.
  - في حالة إخطار الدول المعنية باللجنة بعدم تنفيذ إجراءات التسوية للمنازعة بشكل صحيح وسريع.
  - طلب الدول الاعضاء المعنية من اللجنة استئناف التحقيق.
  - توصل اللجنة إلى أن الممارسات التي تشوه المنافسة لم يتم القضاء عليها في خلال ١٢ شهر من تاريخ الاخطار.
  - في حالات الاستعجال من قبل الدول المعنية بالمنازعة.
- #### الإجراءات التي يمكن فرضها بعد الانتهاء من التحقيق

في نهاية التحقيق، قد يتم فرض تدابير مالية أو تشغيلية تعويضية (مثل تعليق الامتياز) لتعويض الضرر الناجم عن الممارسات غير العادلة من دولة ثالثة أو شركة طيران دولة ثالثة (مثل الإغراق وإساءة استخدام المركز المهيمن)، وعلى الرغم من أن المفوضية الأوروبية يمكن أن تبدأ تحقيقاً عندما يكون هناك تهديد واضح بإلحاق ضرر بقطاع النقل الجوي الأوروبي، إلا أنه لا يمكن اتخاذ قرار بشأن التدابير التعويضية إلا إذا حدث الضرر<sup>(٥١)</sup>.

وبعد المناقشة بين البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي للتمييز بين التدابير المالية والتشغيلية، سيتم اعتماد أي تدابير تعويضية تتضمن واجبات مالية بموجب قانون

المفوضية، بينما تتطلب الإجراءات التشغيلية قراراً من المجلس، قد تم استبعاد حقوق المرور صراحة كإجراء تعويضي محتمل، فالهدف من الإجراء التعويضي هو استعادة المنافسة العادلة، وليس معاقبة شركة الطيران التابعة للدولة الثالثة.

فيجوز الطعن فيها أمام محكمة العدل الأوروبية خلال فترة شهرين من تاريخ صدور القرار المطعون فيه مع مراعاة أصول الطعن التي أقرها المشرع الأوروبي، من قبل الكيان المتأثر بشكل مباشر أو فردي.

### ثانياً: الهيئة العربية للطيران

ادركت الدول العربية بأهمية النقل الجوي ودوره الأساسي في إنشاء منطقة للتجارة الحرة بين البلدان العربية لتعزيز التكامل الاقتصادي للبلدان العربية، وكخطوة نحو الوحد الاقتصادية العربية التي تعد وسيلة أساسية لتعزيز التنمية العربية الشاملة في إطار اقتصاد عربي متحرر ومتطور متوازن، وانطلاقاً من المبادئ التي أقرتها اتفاقية تيسير وتنمية التبادل التجاري بين الدول العربية، التي أقرها المجلس الإقتصادي والإجتماعي في ٢٧ فبراير ١٩٨١، وخصوصاً المادة الثامنة عشر منها التي تنص على أن تتعاون الدول الأطراف لتيسير النقل والمواصلات بمختلف الوسائط على أسس تفضيلية فيما بينها، وتحقيقاً لأحكام المادة الخامسة من اتفاقية الهيئة التي تنص على أن من بين أهداف الهيئة وأغراضها العمل على تنمية وتطوير النقل الجوي العربي بشكل يستجيب لحاجات الأمة العربية في نقل جوي آمن ومنظم وفعال وسليم. وآخذين في الاعتبار أهمية وضرورة التنسيق بين سياسات النقل الجوي العربية بهدف إلغاء كل ما من شأنه أن يعيق تنمية النقل الجوي العربي<sup>(٥٢)</sup>.

اتفقت الدول العربية على إبرام إتفاقية تحرير النقل الجوي في دمشق بتاريخ ٢٠٠٤، على وضع قواعد لحماية حق المنافسة بين شركات النقل الجوي، وتحريم كل فعل يضر بالمنافسة العادلة في قطاع النقل الجوي، وتطرقت الاتفاقية إلي الإجراءات المتبعة في حالة ارتكاب أي فعل من الأفعال التي تخل بالمنافسة، وسوف نوضحها وفق التالي:

### إقرار المنافسة وعدم التمييز في قطاع النقل الجوي

سمحت الاتفاقية لكل طرف من مؤسسات النقل الجوي بالدول العربية بفرص متساوية وهتدلة للمنافسة في تقديم خدمات النقل الجوي المحددة في الاتفاقية، حيث نص المادة التاسعة والمعنونة بالمنافسة وعدم التمييز بتمتع شركات النقل الجوي المعينة من

قبل أي من الدول الأطراف بفرص عادلة وبدون تمييز لممارسة الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بغرض تمكينها من المشاركة بفعالية في توفير خدمات النقل الجوي فيما بينها. وذلك وفق قواعد المنافسة الواردة في الملحق رقم (٢) لهذه الاتفاقية<sup>(٥٣)</sup>، حيث يحق لكل شركة من شركات النقل الجوي المعينة تشغيل السعة وعدد الرحلات على النحو الذي تعتبره ملائماً، وبأي طراز من الطائرات لتشغيل خدمات جوية بين الدول الأطراف، لا يجوز لأي دولة طرف أن تحد، من جانب واحد، من سعة أو عدد الرحلات أو طراز الطائرة أو حقوق النقل الجوي، إلا لاعتبارات بيئية أو تقنية، أو لاعتبارات تتعلق بالسلامة الجوية أو أمن الطيران، وعلى أساس عدم التمييز<sup>(٥٤)</sup>.

مما يعنى أن الاتفاقية سمحت لكل طرف من مؤسسات النقل الجوي بتحديد عدد الرحلات، والسعة للنقل الدولي، والتي تقدم على اعتبارات تجارية في السوق، وانسجاماً مع هذا الحق لن يحد أي طرف من حجم الحركة، أو عدد الرحلات، وانتظامها أو نوع الطائرات المستخدمة من قبل شركات النقل الجوي إلا إذا ظهر متطلب فني أو بيئي أو أمني.

#### حرية تحديد معايير وإجراءات تحديد التعريفات

تكمن أهمية مصطلح "تعريفات" في معرفة الجوانب التسعيرية لعملية النقل الجوي، فهو الثمن الذي يفرضه الناقل الجوي لنقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع في النقل الجوي<sup>(٥٥)</sup>، في سبيل ذلك نصت الاتفاقية على أن تضع شركات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الدول الأطراف تعريفات النقل الجوي الخاصة بها على أسس الاعتبارات التجارية للسوق. ويقتصر تدخل سلطات الطيران المدني لدى أي دولة طرف على منع الممارسات التمييزية وعلى حماية المستهلكين وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، وخاصة الأحكام المتعلقة بالضمانات، وبالمنافسة، على أن يحدد هذا الملحق المعايير والإجراءات التي يجب تطبيقها بخصوص تعريفات النقل الجوي المنتظم بين الدول الأطراف<sup>(٥٦)</sup>.

على أن يتم تحديد تعريفات النقل الجوي بمستويات معقولة، مع مراعاة جميع العوامل ذات الصلة وخاصة تكلفة التشغيل وأنواع الخدمات، والربح المعقول، وحالة السوق التنافسية، بما في ذلك تعريفات النقل الجوي لدى شركات النقل الجوي الأخرى

العاملة على نفس الخط، وهنا يمكن ان نتسأل هل يجوز لى طرف من الأطراف المعنية الحق فى الاعتراض على التعريفات التى تضعها شركة من شركات النقل الجوي؟ وللإجابة على هذا التساؤل نجد أن الاتفاقية وضعت ضوابط لعملية تسوية الخلافات فى حال إذا رأت سلطة الطيران المدني لإحدى الدول الأطراف أن التعرف السارية تسبب ضرراً لشركة أو أكثر من شركات النقل الجوي التابعة لها، فيجوز لسلطة الطيران المعنية الاعتراض على هذه التعرف.

وعندما تعترض دولة على تعرفه نقل جوي منتظم، فإنها تقوم بإخطار الدولة الطرف الأخرى كتابة بذلك خلال واحد وعشرين يوماً من تاريخ إيداع تعرفه النقل مع ذكر الأسباب الداعية لذلك، وإذا لم توافق الدولة أو الدول الأطراف على الاعتراض المذكور، فعليها إبلاغ الدولة المعترضة بعدم الموافقة خلال سبعة أيام من تاريخ إخطارها مع تقديم المعلومات التي تستند إليها في اعتراضها . وتقدم كل دولة طرف، إن اقتضى الحال، جميع المعلومات ذات الصلة التي تطلبها الدولة الطرف الأخرى<sup>(٥٧)</sup>.

إذا لم تتوفر للدولة أو للدول صاحبة الاعتراض معلومات كافية للتوصل إلى قرار بشأن التعرف محل الخلاف، يجوز لها أن تطلب من الدولة أو الدول المعنية الدخول في مشاورات قبل انتهاء فترة الواحد والعشرين يوماً، على أن تستكمل المشاورات خلال واحد وعشرين يوماً من تاريخ طلبها. وإذا لم يتم التوصل إلى حل، يحال الخلاف للتحكيم بناء على طلب أي من الدول الأطراف المعنية. ويجوز لها الموافقة على مد فترة المشاورات أو اللجوء إلى التحكيم مباشرة على أن يستمر العمل بتعرفة النقل الجوي محل الخلاف خلال مدة المشاورات وعملية التحكيم، وذلك ريثما يبدأ العمل بأي تعرفات جديدة<sup>(٥٨)</sup>.

#### تجريم الممارسات التي تتعارض بالمنافسة العادلة:

إتفقت الدول الأطراف على تجريم أية ممارسات تتعارض مع المنافسة الشريفة في مجال النقل الجوي فيما بينها، كما تعهدت الدول العربية لتحقيق هذه الغاية، تحريم أي عقد أو إتفاق يؤثر سلباً على المنافسة بينها، أو بين شركات النقل الجوي التابعة لها، أو أية تجمعات بين هذه الشركات، أو القيام بأية ممارسات مشتركة تؤثر سلباً على تحرير النقل الجوي بين أقاليم الدول الأطراف والتي تؤدي إلى منع المنافسة الحرة أو تقييدها أو إساءة إستخدامها<sup>(٥٩)</sup>.

وقد أوجبت الاتفاقية الدول الأعضاء أن تتضع قوانين لحماية المنافسة بما يساير بنود الاتفاقية فقد نصت الاتفاقية على ذلك حيث أكدت أن على الدول الأطراف أن

تكفل مسايرة قوانينها وسياستها وممارستها المتعلقة بالمنافسة للالتزامات الواقعة عليها بموجب الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وأن يكون تطبيقها لأي من هذه القوانين والسياسات والممارسات على النقل الجوي بموجب هذه الاتفاقية متمشيا مع تلك الالتزامات، وينبغي للدول الأطراف فيما يتعلق باعتماد تلك القوانين والسياسات والممارسات أو أية تعديلات عليها، أن تتيح الفرص لتلقي الآراء من أي طرف أجنبي ذي مصلحة، وأن تبادر بناء على طلب من أي دولة أو دول أطراف أخرى إلى توضيح مدى التأثير المحتمل لتلك القوانين والسياسات والممارسات أو التعديلات فيها على نشاطات شركة/شركات النقل الجوي التابعة لتلك الدولة أو الدول الأطراف<sup>(٦٠)</sup>.

**تزويد الدول الأطراف للإدارة العامة للهيئة بالقوانين والسياسات المتعلقة بالمنافسة:**

يجب على كل دولة طرف أن تزود الإدارة العامة للهيئة بما لديها من قوانين وسياسات تتعلق بالمنافسة وبما يستجد عليها من تعديلات تتعلق بأنشطة النقل الجوي. وإذا وجدت الإدارة العامة للهيئة بعد الرجوع إلى المجلس التنفيذي للهيئة، أن هناك تعارضا بين قوانين ونظم أحد الأطراف المتعلقة بالمنافسة وبين الأحكام الواردة في هذه الاتفاقية فعليها إخطار ذلك الطرف بمدى التعارض الموجود وبالسبل الكفيلة لإزالته<sup>(٦١)</sup>.

**ضرورة إبلاغ الدولة بنيتها في اتخاذ الإجراءات ضد الدولة التابعة:**

يجب على كل دولة طرف إبلاغ الدولة/الدول الأطراف الأخرى بنيتها في اتخاذ أي إجراءات قانونية ضد أية شركة/شركات نقل جوي تابعة لتلك الدولة/الدول الأطراف الأخرى، وبأي دعاوى قانونية خاصة، علم أنها مرفوعة بموجب قوانينه المتعلقة بالمنافسة<sup>(٦٢)</sup>.

**التشاور بشأن القوانين والسياسات المتعلقة بالمنافسة:**

يجب التشاور بشأن القوانين والسياسات والممارسات التي تطبقها الدول الأطراف بخصوص المنافسة التي تنشئ خلافات في علاقاتها بمجال النقل الجوي، أو يحتمل أن تثير مثل هذه الخلافات، فينبغي أن تعقد هذه المشاورات فيما بينها لغرض التفاهم حول القوانين والسياسات والممارسات المتعلقة بالمنافسة التي يجب أن تطبق في هذه العلاقات، وذلك على النحو الذي يوفر لشركة/شركات النقل الجوي أكبر قدر ممكن من الوضوح القانوني ولتجنب نشوء الخلافات قدر المستطاع، وتقوم إجراءات التشاور دون الإخلال بحق أي من الدول الأطراف في اتخاذ إجراء قانوني، تتبع إجراءات التشاور المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بناء على طلب إحدى الدول الأطراف، ويجب أن

يكون هدف هذه المشاورات تحديد مصالح كل من الأطراف المعنية، وتحديد الآثار التي يرجح أن تنشأ من الإجراء المتخذ بموجب قوانين المنافسة<sup>(٦٣)</sup>.  
وعليه يسعى الأطراف المعنية للوصول إلى اتفاق خلال هذه المشاورات، مع الأخذ في الاعتبار مصالح كل منهم والوسائل البديلة التي قد تؤدي إلى تحقيق الأغراض المتوخاة من الإجراء المتخذ بموجب قوانين المنافسة، وإذا تعذر الاتفاق، فعلى كل طرف عند تنفيذ قوانينه ونظمه المتعلقة بالمنافسة أن ينظر بعين الاعتبار إلى الآراء التي يعرب عنها الطرف/الأطراف الأخرى، وأن يراعي المجاملة والاعتدال المطلوب في العلاقات الدولية<sup>(٦٤)</sup>.

#### تسوية المنازعات المتعلقة بالمنافسة:

يتعين على الطرف الذي ترفع الدعوى القانونية بموجب قوانين المنافسة السارية لديه، أن يسهل اتصال الطرف الآخر بالهيئة القضائية المختصة، أو يزود هذه الهيئة بالمعلومات أو بالاثنتين معا حسبما هو ملائم، ويمكن أن تشمل تلك المعلومات بيان المصالح المترتبة على علاقاته الخارجية، وبيان مصالح الطرف/الأطراف الأخرى حسبما أبلغه بها، وإن أمكن نتائج المشاورات التي تكون قد عقدت مع الطرف/الأطراف الأخرى بخصوص الدعوى<sup>(٦٥)</sup>.

ويتم التعاون بين الأطراف المعنية بالحد الذي لا يخل بالقوانين والسياسات الوطنية لكل منهم ووفقاً لأي التزامات دولية مطبقة، من أجل السماح لشركة/شركات النقل الجوي لديهم أو لمواطنيهم بتقديم المعلومات ذات الصلة بالدعوى المرفوعة بموجب قوانين المنافسة إلى السلطات المعنية، بشرط ألا يتعارض ذلك التعاون أو هذا الإفشاء مع المصالح الوطنية الأساسية<sup>(٦٦)</sup>، وينبغي على الأطراف المعنية التي تقوم بإتخاذ الإجراءات على إقليمها بواسطة السلطات المسؤولة عن قانون المنافسة في أحد الدول الأطراف محل تشاور مع دولة طرف الأخرى أن تمتنع عن المطالبة بإفشاء معلومات موجودة في إقليم الدولة الأخرى، وينبغي لتلك الدولة الأخرى أن تمتنع عن اللجوء إلى تطبيق أي من التشريعات التي قد تحجب مثل هذه المعلومات<sup>(٦٧)</sup>.

ونرى أن الاتفاقية قد أرست الحد الأدنى من المعايير والقواعد التي تنظم المنافسة العادلة في النقل الجوي ولكنها أعطت الحكومات قدرًا كبيراً من المرونة من حيث الآليات التي ستفي من خلالها بتعهداتها وبما لا يخل بالقوانين والسياسات الوطنية لكل منهم.

## المطلب الثاني

### ضوابط فرض المنافسة وطنياً

في ضوء ما شهدته الدول من تحول سوق النقل الجوي إلى سوق إقتصادي مفتوح يقوم على حرية التنافس بين العديد من الشركات المهتمة بالنقل الجوي، وفي ظل تتبني العديد من الدول النظم القانونية الوطنية التي تعتمد على إقرار مبدأ حرية التجارة من خلال سن ضوابط لتقرير حق المنافسة في قطاع النقل الجوي، لكي يسود قواعد العدالة المتمثلة في حرية المنافسة بين شركات النقل الجوي، وإزالة جميع القيود التي تساعد الشركات على تقديم أفضل الخدمات الجوية بأقل الاسعار، وبالتالي فإن الانفتاح في سوق النقل الجوي اصبح حافزاً لقيام العديد من الشركات إلى ممارسات تجارية تقييدية بهدف الحفاظ على مراكزها في أسواق النقل الجوي، أو في خلق مراكز مسيطرة تعود بآثار سلبية على حرية المنافسة بين هذه الشركات مما يترتب عليه إحداث اضرار بالشركات النقل الجوي الضعيفة، مما يترتب عليه إفلاسها وخروجها من الاسواق<sup>(٦٨)</sup>.

لذلك سعت العديد من الدول من خلال تشريعاتها إلى التوصل إلى بيئة تتسم بالمنافسة العادلة التي تعد المبدأ الرئيسي لتحرير الأسواق في مجال النقل الجوي الدولي على المستوى العالمي، لذا كان لابد من وضع المبادئ الأساسية للمنافسة العادلة، التي تقوم على الشروط التالية<sup>(٦٩)</sup>:

وجود قوانين منافسة فعالة على الصعيد الوطني أو الإقليمي يغطي إساءة استخدام القوة عن السوق، ومراقبة حالات الإندماج بين شركات النقل الجوي، والممارسات المشوهة للمنافسة بين شركات النقل الجوي المتفق عليها، وكذلك قواعد الدعم والإعانات الحكومية الممنوحة للشركات الوطنية التي لا تتسم بالوضوح والشفافية<sup>(٧٠)</sup>، والتي تخل بتحقيق الأهداف المرتبطة بالمنافسة المفتوحة والعادلة.

توفير معاملة غير تمييزية وشفافة لشركات الطيران المختلفة بالدولة ويشمل ذلك، على سبيل المثال، عدم فرض إتاوات أو اتفاقات تجارية إلزامية في قطاع الطيران الوطني والأجنبي، ولكن اتاحة الحرية التجارية في قطاع النقل الجوي الأجنبي بشأن التسعير وبيع التذاكر وما إلى ذلك، وعدم فرض الضرائب والمبالغ المستردة والرسوم والوصول إلى مرافق وخدمات المطار بصورة تمييزية.

لذلك تبنت العديد من الدول فى فرض التنافس فى قطاع النقل الجوي، ومن أجل إنشاء مؤسسات وهيئات تقوم على رقابة أسواق النقل الجوي، حيث يجوز لكل عضو وفقاً للقسم الخامس من المادة الأولى من اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية أو اتفاق الحريتين الذى صدقت عليه اغلب دول العالم، أن تعلق أو تلغى شهادة أو ترخيص ممنوحة لشركة نقل جوي تابعة لدولة اخرى داخل إقليمها، فى حالة إخفاق هذه الشركة فى الامتثال للقوانين الوطنية، خاصة قوانين حماية المنافسة<sup>(٧١)</sup>، وسف نتناول وفق التالي:

### **أولاً: حماية المنافسة بين شركات النقل الجوي وفقاً لقوانين دولة الإمارات العربية المتحدة**

لا يمكن لشركات النقل الجوي أن تحقق نجاحاً داخل سوق النقل الجوي لخدمة قطاع كبير من عملاء هذه الشركات ما لم يكن هناك قواعد تكفل حرية ممارسة نشاط النقل الجوي بحرية كاملة، وتتمثل هذه القواعد فى التشريعات الوطنية التى تتولى تنظيمية وحمايته، فعلى الدولة أن تهيئ المناخ الملائم لممارسته شركات النقل الجوي نشاطها بصورة مشروعة وفق المبادئ السائدة التى تقوم على تكافؤ الفرص والمساواة فى التعامل بين هذه القطاعات المختلفة دون تمييز، ولن يتحقق ذلك كله ما لم يكن جوهر الحرية هو التنافس الشريف والمشروع الخالي من الممارسات المنافية لمعنى المنافسة المشروعة والضارة بالحرية التجارية والاستثمارية وفى مقدمتها الممارسات الإحتكارية<sup>(٧٢)</sup>، وفقاً لما نصت عليه المادة ٢٤ من دستور دولة الإمارات العربية المتحدة على أن الاقتصاد الوطني أساسه العدالة الاجتماعية وقوامه التعاون الصادق بين النشاط العام والنشاط الخاص، وهدفه تحقيق التنمية الاقتصادية وزيادة الانتاج ورفع مستوى المعيشة وتحقيق الرخاء للمواطنين فى حدود القانون.

ولذلك سعى المشرع الإماراتي إلى سن القوانين والتشريعات التى تكفل حرية المنافسة بين شركات النقل الجوي المبنية على حماية المنافسة المشروعة المحمية من الممارسات الإحتكارية والممارسات المخلة بعملية النقل الجوي، وفى هذا الإطار اصدرت الدولة التشريعات المطلوبة للملائمة مع مقتضيات تحرير النقل الجوي وفتح الأسواق الوطنية أمام شركات النقل الجوي الأجنبية لذلك اصدرت قانون لتشجيع المنافسة ومنع الإحتكار وهو القانون الاتحادي رقم (٤) لسنة ٢٠١٢ بشأن المنافسة، حيث نصت المادة الثانية

منه على أن الهدف من هذا القانون هو حماية وتعزيز المنافسة ومكافحة الممارسات الإحتكارية من خلال التالي:

- توفير بيئة محفزة للمنشآت من أجل تعزيز الفاعلية والتنافسية ومصلحة المستهلك وتحقيق تنمية مستدامة في الدولة.
  - المحافظة على سوق تنافسية محكومة بآليات السوق بما يتفق مع مبدأ الحرية الإقتصادية من خلال حظر الأتفاقات المقيدة، وحظر الأعمال والتصرفات التي تقضي إلى إساءة إستغلال لوضع مهيمن، ومراقبة عمليات التركيز الإقتصادي، وتجنب كل ما من شأنه الإخلال بالمنافسة أو الحد منها أو منعها.
- وهو ما سعى إليه العديد من شركات النقل الجوي، لما يحققة هذا النص من حماية حق حرية المنافسة، وخلق بيئة تنافسية عادلة تركز دعائمها على الكفاءة فى ممارسة عملية النقل الجوي، وخلق سوق متكاملة للنقل الجوي ومفتوحة تماما أمام العديد من شركات النقل الجوي المختلفة.

كما أكدت المادة ٣ من ذات القانون على سريان أحكامه على جميع المنشآت، وذلك فيما يتصل بأنشطتها الاقتصادية في الدولة وعلى استغلال حقوق الملكية الفكرية داخل الدولة وخارجها، كما تسري على الأنشطة الاقتصادية التي تمارس خارج الدولة وتؤثر على المنافسة في الدولة، وعليه فإن المشرع من خلال هذا النص قام بتحديد سريان أحكام تمتد للحالات التي تمثل ممارسات مشوهة للمنافسة بين شركات النقل الجوي سواء داخل الدولة أو خارجها.

ولكن إستثنى المشرع الاماراتي قطاع النقل الجوي من من تطبيق أحكام القانون الاتحادي رقم (٤) لسنة ٢٠١٢ في شأن تنظيم المنافسة وترك حماية المنافسة فيه إلى الأجهزة القطاعية بالدولة إذ نص على أن يستثنى من تطبيق أحكام هذا القانون أي اتفاق أو ممارسة أو عمل يتعلق بسلعة أو خدمة معينة يمنح قانون أو نظام آخر اختصاص تنظيم قواعد المنافسة الخاصة به إلى أجهزة تنظيمية قطاعية ما لم تطلب تلك الأجهزة التنظيمية القطاعية خطياً من الوزارة توليها لهذا الأمر بشكل كامل أو جزئي ووافقت الوزارة على ذلك.

ونرى أن هذا النص قصر فرض الحماية فى قطاع النقل الجوي على الاجهزة التنظيمية القطاعية الأجهزة التنظيمية القطاعية وهى الجهات الاتحادية أو المحلية المخولة بموجب أنظمتها صلاحية تنظيم أو مراقبة أو الإشراف على قطاع اقتصادي معين في الدولة، مالم تطلب من وزارة الاقتصاد توليها ذلك شريطة موافقتها على ذلك،

ويأتي ذلك حفاظاً على الاستقلال الذاتي لكل وحدات الاتحاد ففي كل امانة تتولى دائرة المواصلات كافة الشؤون المتعلقة بالمواصلات وسياسات المواصلات وتطويرها كما في دبي إذ تخضع شؤون النقل الجوي لرقابة هيئة الطيران المدني، وهيئة مطارات دبي<sup>(٧٣)</sup>، بينما تخضع أحكام الاندماج لقواعد القانون (رقم ٢) لعام ٢٠١٥ الخاص بالشركات التجارية<sup>(٧٤)</sup>.

### ثانياً: حماية المنافسة بين شركات النقل الجوي وفقاً للقانون الأمريكي لحماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية لشركات الطيران الدولية

تنظم أعمال المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية التي تقيد حرية التجارة في مجال النقل الجوي لدى الولايات المتحدة الأمريكية قانونان أساسيان هما<sup>(٧٥)</sup>:

#### قانون الشيرمان

قانون شيرمان لمكافحة الاحتكار (القانون) هو قانون أمريكي تاريخي، صدر في عام ١٨٩٠، يحظر على أن تتواطأ الشركات أو تندمج لتشكيل احتكار من أجل تثبيت الأسعار في سوق معينة أو تقسيم الأسواق، وكان الغرض من القانون هو تعزيز العدالة الاقتصادية والقدرة التنافسية وتنظيم التجارة بين الولايات<sup>(٧٦)</sup>، ثم جاء من بعده قانون كلايتون الذي تعامل بشكل حصري مع الحالات التي تركز على التجمعات التي تستهدف نحو الاستحواذ على الأسواق من خلال السيطرة عليها بانتهاج سياسة الاتحاد التي تسعى إلى تقليص المتنافسين في السوق، حتى يستطيع الشركات الأخرى من الاستفادة من حرية المنافسة لإقصاء شركات الطيران الأخرى، بدل من الانتفاع من قبل عدد كبير من شركات الطيران الأخرى من المنافسة العادلة.

#### قانون كلايتون

سن الكونغرس الأمريكي في عام ١٩١٤ هذا القانون لتعزيز وسد الثغرات التي وجدت في قانون شيرمان لمكافحة الاحتكار (١٨٩٠) لما كانت نصوصه تحتوية من غموض وثغرات عديدة في بعض نصوصه أدت إلى استغلاله من قبل الشركات الكبيرة، على رأسها تجريم حالات الاندماج أو الاستحواذ التي تضر بالمنافسة، والتي كانت مشروعة وفقاً لقانون الشيرمان، طالما تمت بدون وجود نية لإحتكار الأسواق، ليكتمل بذلك منظومة حماية المنافسة ومنع الاحتكار وفقاً لسياسة المنافسة الأمريكية.

وما يهنا في هذه الدراسة هو قانون الشيرمان لمكافحة الاحتكار، فوفقاً للقسم الأول منه أي شخص يبرم عقد أو يشترك في تحالف أو يتامر مع آخرين بغية تقييد التجارة داخل الولايات المتحدة الأمريكية أو مع الدول الأجنبية يعتبر مرتكباً أمر غير قانوني،

ومذنباً بارتكاب جناية، وعند إدانته، يُعاقب بغرامة لا تتجاوز ١٠٠.٠٠٠.٠٠٠ دولار إذا كانت الشركة مدانة، أو، إذا كانت هناك إدانته لشخص طبيعي يكون العقوبة ١٠٠.٠٠٠.٠٠٠ دولار، أو بالسجن لمدة لا تزيد عن ١٠ سنوات، أو بالعقوبتين المذكورتين، حسب تقدير المحكمة<sup>(٧٧)</sup>.

لذا يدخل تحت طائلة التجريم أى عقد أو تحالف أو تواطؤ بين شركات الطيران، من شأنها أن يقيد من المنافسة الحرة فى سوق النقل الجوي الأمريكى، سواء كان الاتفاق صريحاً أو ضمناً، مثل الاتفاق على خفض أو رفع أو تثبيت اسعار الرحلات الجوية، أو الاتفاق على تقسيم الأسواق بين شركات الطيران أطراف الاتفاق، اما فيما يخص إساءة استغلال المركز المسيطر فى القانون الأمريكى فوفقاً للقسم الثانى من قانون الشيرمان يحظر على المشرعات احتكار أو محاولة احتكار أو التآمر لاحتكار أى 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 أى سلوك منافي للمنافسة بهدف اكتساب أو الحفاظ على القوة الاحتكارية<sup>(٧٨)</sup>.

ولذلك يكون المشرع الأمريكى اشترط أن تكون شركات الطيران المتورطة فى هذا النوع من الممارسات الاحتكارية التعسفية، والتي تشكل وضع احتكارى فى سوق النقل الجوي، حيث لم يضع القانون معياراً عاملاً للمركز المسيطر فى سوق النقل الجوي، وبالرجوع على أحكام المحاكم الميريكية نجد ان هذه المحاكم انتهت إلى أن المركز الاحتكارى للشركات العاملة فى قطاع النقل الجوي هى التى لها المقدرة على رفع اسعار الخدمات المقدمة أو تفادى المنافسة عند الرغبة فى ذلك<sup>(٧٩)</sup>.

### الخاتمة

يعتبر فرض ضوابط لضبط المنافسة لتنظيم عملية المراقبة والنزاهة فى سوق النقل الجوي من أهم الأمور التى كانت تشغل المشرع سواء على المستوى الدولى أو الإقليمى أو الوطنى، كما تلتزم بهذه الضوابط كافة الدول من خلال الجهات الإدارية الوطنية لمراعاة كافة التشريعات سواء دولية أو إقليمية أو دولية عند ممارستها لسلطاتها فى تطبيق الضوابط التى من خلالها تعمل على تحقيق التنافس العادل فى قطاع النقل الجوي محل البحث، عن طريق كافة المؤسسات الدولية والوطنية ذات العلاقة بموضوع المنافسة، وتشرف على كافة الأمور المتعلقة بالمنافسة، من خلال تلقي الشكاوى أو النظر فيها والبت فى المخالفة، وهو ما تم بحثه فى البحث من تحديد كافي الفعال التى

تعد اعتداء على حق المنافسة من خلال الدعم الحكومي، أو التحالفات والاندماجات التي تحدث في قطاع النقل الجوي من أجل السيطرة على عملية النقل الجوي. وكان لابد من وضع ضوابط للحد من هذه الأمور من خلال التشريعات الإقليمية كما بحثنا في قيام الاتحاد الأوروبي من وضع نصوص تشريعية تحتص بحماية المنافسة في قطاع النقل الجوي على المستوى الإتحاد، أو قيام بعض الدول ومنها دولة الامارات العربية المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية من سن تشريعات تعمل على ضبط المنافسة في هذا القطاع الهام، وعليه توصلنا لعدد من النتائج، والتوصيات تتمثل في:

### النتائج

- تفترض وضع ضوابط لتنظيم المنافسة في قطاع النقل الجوي، في ان يهيئ السوق أمام بث العديد من الاستثمارات في هذا المجال.
- يكفل الدستور الإماراتي حرية ممارسة النشاط الإقتصادي وخصوصاً في النقل الجوي وفرض الأمور المتعلقة بالمنافسة العادلة ومنها عدم تقديم معاملة خاصة للشركات الوطنية، أو عدم التدخل الحكومي بالأسعار.
- إن أحكام القانون لا توفر كما هو الحال في كافة التشريعات المماثلة، جهازاً مستقلاً متخصصاً يتولى تنفيذ مواد القانون. ثالثاً: لم يحدد المشرع الإماراتي النطاق الجغرافي للسوق المعنية.

### التوصيات:

- ضرورة وجود جهاز مستقل متخصص يتولى مراقبة سوق النقل الجوي في مدى قدرة الشركات في قطاع النقل الجوي من التنافس
- ضرورة تحديد النطاق الجغرافي لسوق النقل الجوي بحيث تشمل الأماكن التي يمكن ان تقوم شركات النقل الجوي من تقديم خدماتها وفق شروط المنافسة وظروفها .
- ضرورة تضمين القانون حماية المنافسة نصوصاً لإحكام الرقابة على عملية التنافس في قطاع النقل الجوي.

## هوامش البحث:

(<sup>١</sup>) سار المشرع الإماراتي على نهج غالبية المشرعين حالياً فيما يتعلق بتقرير حماية خاصة للمنافسة غير المشروعة، بحيث لا تقف هذه الحماية عند القواعد الموضوعية أي تحديد الإطار القانوني لممارسة العملية التنافسية، بل تتعداها لتشمل أيضاً القواعد الإجرائية الشكلية، فضلاً عن تقرير العديد من الجزاءات التي تتدرج في شدتها تبعاً لاختلاف الأفعال غير التنافسية المرتكبة ومدى جسامتها على النحو الذي سيأتي بيانه. راجع في هذا الشأن: سيد محمد بن سيد أبه، مفهوم الأجواء المفتوحة وسيادة الدول، الصادر عن مكتب نائب رئيس مجلس الوزراء لشؤون الإعلام، دولة الإمارات العربية المتحدة، سنة ٢٠٠٦، صفحة ١٣.

(<sup>٢</sup>) مؤدى مبدأ السيادة أن الدولة تملك كامل سيادتها على مجالها الجوي الذي يعلو إقليمها باعتبارها جزءاً من هذا الإقليم، وتباشر عليه كافة الاختصاصات التي تمارسها على إقليمها البري والبحري، ونتيجة لذلك يكون من حق كل دولة أن تنظم استخدام مجالها الجوي وفقاً لما يحقق مصالحها، فتسمح أو لا تسمح لغيرها من الدول بالمرور فيه.

(<sup>٣</sup>) يقصد بالتشريعات الدولية الاتفاقيات الدولية العامة التي تضعها الجماعة الدولية ومن أهم تلك التشريعات التي اهتمت بموضوع الملاحة الجوية اتفاقية باريس لسنة ١٩١٩ واتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤، وما يعيننا في دراستنا هو الإقليم الجوي للدولة وعلاقة سيادة الدولة به ومدى انطباقها عليه، وهو الموضوع الذي يعتبر جديداً نسبياً إذا ما قورن بمسألة السيادة على الإقليم البري أو البحري.

(<sup>٤</sup>) مفتاح برشومي، منع الممارسات التجارية غير النزهاء في القانون الجزائري - دراسة مقارنة - أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق والعلوم السياسية - تخصص قانون خاص، جامعة وهران، سنة ٢٠١٧م، صفحة ١١.

(<sup>٥</sup>) نص المادة الثانية من القانون الاتحادي رقم (٤) لسنة ٢٠١٢م في شأن تنظيم المنافسة.

(<sup>٦</sup>) Roubier.p, le droit de la propriete industrielle,cit,N110

(<sup>٧</sup>) "الطلب: هو رغبة الفرد المستهلك في الحصول على السلعة وقدرته على تحقيق هذه الرغبة، أي أن الطلب يتمثل في الرغبة والقدرة لدى المستهلك في الحصول على السلعة أو الخدمة" محمد غرس الدين وعربي مدبولي، الاقتصاد الجزئي، سنة ٢٠١١، جامعة الجزيرة، دبي، الإمارات العربية المتحدة، صفحة ١٣٤

(<sup>٨</sup>) ورقة عمل رقم (٧) بعنوان "المنافسة وتعزيز القدرات التنافسية للناقلات العربية" مقدمة من الإدارة العامة للهيئة العربية للطيران المدني، الاجتماع الخامس والثلاثون للجنة النقل الجوي، الرياض، ٢٥-٢٧ نوفمبر ٢٠١٥، صفحة ٣.

(<sup>٩</sup>) صبري محمد خليل، مقال منشور بعنوان: الدعم الاقتصادي الحكومي أسسه العقدية ومظاهره العملية في المنظور الاقتصادي الإسلامي، جريدة الخليج، تاريخ النشر ٢/١١/٢٠١٦م.

(<sup>١٠</sup>) محمد عثمان إسماعيل حميد، أثر سياسة الدعم على نمط الاستهلاك، بحث منشور بمجلة المحاسبة والإدارة والتأمين، جامعة القاهرة، العدد ٣١، سنة ١٩٨٤م، صفحة ١١٣.

(<sup>١١</sup>) طارق نوير، دور الحكومة الداعم للتنافسية، بدون تاريخ نشر، صفحة ٩ بحث منشور على الانترنت على الموقع التالي:

[http://www.arab-api.org/images/publication/pdfs/234/234\\_wps0302.pdf](http://www.arab-api.org/images/publication/pdfs/234/234_wps0302.pdf)

(<sup>١٢</sup>) إبراهيم العيسوي، التنافسية الوطنية والتنمية الشاملة، معهد التخطيط القومي، القاهرة، سنة ٢٠٠٣، صفحة ١٣.

(<sup>١٣</sup>) نقلا عن: هيفاء نجيب مهودر، الدعم الحكومي في الفكر الاقتصادي، بحث منشور بمجلة الاقتصادي الخليجي، العدد ٢٣، سنة ٢٠١٢، صفحة ٢٥٢.

(<sup>١٤</sup>) عادل رجب، تحرير قطاع النقل الجوي: الفرص والتحديات، الناشر المركز المصري للدراسات الاقتصادية، مصر، سنة ٢٠٠٥م، صفحة ١٠.

(<sup>١٥</sup>) عادل رجب، المرجع السابق، صفحة ١٠.

(<sup>١٦</sup>) رغبة في تعزيز نظام طيران الدولي القائم على التنافسية في قطاع النقل الجوي مع الحد الأدنى من تدخل الدولة، تم الاتفاق بين الولايات المتحدة الأمريكية ودول الاتحاد الأوروبي على إبرام اتفاقية تنظم عملية النقل الجوي بينهم رغبة منهم في تسهيل وتوسيع فرص النقل الجوي الدولي، بما في تطوير شبكات النقل لتلبية احتياجات الركاب في خدمات النقل الجوي، وتمكين شركات النقل الجوي من تقديم أسعار وخدمات تنافسية عامة في أسواق مفتوحة، ولكي تستفيد جميع قطاعات صناعة النقل الجوي، بما في ذلك عمال الخطوط الجوية من الاتفاقية المحررة، ولضمان أعلى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي، وتأكيدا على القلق بشأن الأفعال أو التهديدات ضد أمن الطائرات، والتي تعرض سلامة الأشخاص أو الممتلكات للخطر للتأثير على تشغيل النقل الجوي وتقويض ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني، إذ تلاحظ اتفاقية الطيران شيكاغو التي إبرمت في ٧ ديسمبر ١٩٤٤، وأقرت فيها بأن الإعانات الحكومية قد تؤثر سلبيًا على منافسة شركات الطيران وقد تعرض الأهداف الأساسية لهذه الاتفاقية للخطر.

راجع في شأن ذلك:

Official Journal of the European Union, Air Transport Agreement- ICAO, 2007, L 134/12,13.

[https://www.icao.int/sustainability/Documents/Compendium\\_FairCompetition/Practices/EU-US\\_OSA\\_2007.pdf](https://www.icao.int/sustainability/Documents/Compendium_FairCompetition/Practices/EU-US_OSA_2007.pdf).

(<sup>١٧</sup>) "٣- يجوز لكل طرف الاتصال بالكيانات الحكومية المسؤولة في إقليم الطرف الآخر، بما في ذلك الكيانات على مستوى الدولة أو المقاطعة أو المستوى المحلي، إذا كان يعتقد أن الدعم أو الدعم الذي يتم النظر فيه أو تقديمه من قبل هذه الكيانات سيكون له الآثار التنافسية السلبية المشار إليها في الفقرة ٢. إذا قرر أحد الأطراف إجراء مثل هذا الاتصال المباشر، فعليه إبلاغ الطرف الآخر على الفور من خلال القنوات الدبلوماسية. قد يطلب أيضا اجتماع اللجنة المشتركة. ٤- تشمل القضايا المثارة بموجب هذه المادة، على سبيل المثال، ضخ رأس المال، أو الدعم المتبادل، أو المنح، أو الضمانات، أو الملكية، أو الإعفاء الضريبي، من قبل أي كيانات حكومية لذلك يقتضي أعمال المنافسة العادلة بين شركات النقل الجوي إلى امتناع الحكومات عن تقديم أي دعم غير مشروع، أو تقديم معاملة تفضيلية لناقلاتها الوطنية على النحو الذي يتعارض مع المنافسة العادلة، على عكس القطاعات التجارية الأخرى، ويظهر ذلك من خلال نص المادة (٤٤) من اتفاقية شيكاغو التي تعهد إلى الإيكواو، راجع نص المادة (٤٤) من اتفاقية شيكاغو.

(<sup>١٨</sup>) من صور هذا الدعم الذي يقدم لشركات النقل الجوي والتي قد ينتج عنها إفساد المنافسة بين هذه الشركات ما يلي:

- أ) الإلغاء الجزئي أو الكلي لديون الناقل الجوي المستحقة للحكومة.
  - ب) ضمان القروض.
  - ج) تقديم أموال حكومية لأغراض التعويض عن خسائر تشغيلية، تمويل إعادة الهيكلة أو مشاريع التوسع، تجنب الإعسار.
  - د) تحمّل ديون الناقل الجوي تجاه أطراف أخرى.
  - هـ) إعطاء قروض بشروط ميسرة (دون وجود ضمان كاف، أو بأسعار فائدة أقل من أسعار السوق).
- كما تتخذ بعض الأنواع الأخرى للإعانات والدعم الحكومي صورة غير مباشرة، ولكنها تنطوي على منفعة مالية للناقل الجوي ومن أمثلة ذلك:
- أ) تمويل تعويضات لموظفي الناقل الجوي الوطني المحالين للاستيداع.
  - ب) معاملة ضريبية تفضيلية.
  - ج) إجراءات الدعم المتمسق كفرض رسوم مطار على الرحلات الدولية أعلى من الرحلات الداخلية، وهو ما يعود بالنفع على الناقلين الجويين الدوليين الذين يشغلون نوعي الرحلات.

د) إدخال إجراءات في قوانين الإفلاس، تمنح إعفاءً قانونياً- بعد إعلان الإفلاس- من بعض الالتزامات المالية لفترات طويلة، لإتاحة الفرصة للناقل الجوي لمواصلة العمليات خلال محاولته إعادة تنظيم أموره.

راجع في ذلك دليل تنظيم النقل الجوي الدولي الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، الطبعة الثانية، ٢٠٠٤، صفحة ٢٠٣-٧.

(<sup>١٩</sup>) ورقة عمل رقم (٧) مقدمة من الإدارة العامة للهيئة العربية للطيران المدني في الاجتماع الخامس والثلاثون للجنة النقل الجوي، مرجع سابق، صفحة ٦-٧.

(<sup>٢٠</sup>) وفي الآونة الأخيرة توسعت سريعاً بعض أعمال الناقلين الجويين الذين تعود ملكيتهم للدولة من أجل السيطرة على طرق جوية محددة مستفيدين من حقوق النقل في إطار الحرية السادسة، ويبدو أنه من الطبيعي جداً أن تتفوق شركة طيران على غيرها من الشركات عندما تمتلك القدرة على توفير مقاعد بأقل الأسعار ووفقاً لجدول زمنية ملائمة.

الوثيقة A39- WP/242، ورقة عمل بعنوان تعزيز المنافسة العادلة في الأسواق المحررة، مقدمة من جمهورية كوريا، في الدورة التاسعة والثلاثون للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي، صفحة ٢.

(<sup>٢١</sup>) ومن أمثلة هذه الظروف الاستثنائية التحديات التي واجهت شركات الطيران نتيجة بعض الأزمات (كأحداث ١١ سبتمبر، حرب العراق في عام ٢٠٠٣م، أو انتشار بعض الأمراض والأوبئة مثل السارس أو فيروس كورونا ٢٠١٩) حيث سمحت المفاوضات الأوروبية بتقديم الدعم الحكومي لشركات الطيران خارج إطار إعادة الهيكلة ولمرة واحدة فقط، قامت حكومات كل من: فرنسا، بلجيكا، إيطاليا بدعم شركاتها الوطنية بما يقرب من ١٢٩،١١٣،٢٧٦ مليون دولار على التوالي، كما قدمت كل من: بريطانيا، سويسرا، أسبانيا واليونان دعماً بمليارات الدولارات لإعادة هيكلة شركات طيرانها. عادلة رجب، تحرير قطاع النقل الجوي: الفرص والتحديات، مرجع سابق، صفحة ١٠. وهذا يجعلنا نشير إلى موقف حكومة دبي الأخير حيال أزمة كورونا وأثرها على شركة الإمارات للنقل الجوي، الأمر الذي دفعها للتدخل من أجل إنقاذ شركة طيران الإمارات وذلك من خلال التزامها ضخ رأسمال جديد لتجاوز الظروف والأزمة غير المسبوقة التي يمر بها العالم أجمع.

(<sup>22</sup>) European Competition Authorities (2004): Report of the ECA Air Traffic Working Group. Mergers and alliances in civil aviation- an overview of the current enforcement practices of the ECA concerning market definition, competition assessment and remedies. In: ERA-Forum 2/2004, p. 297-322 (available online):

<http://www.bundeskartellamt.de/wDeutsch/download/pdf/ECA/mergers-and-alliances-final>

(<sup>٢٣</sup>) المشاركة في الرموز هي الرحلة التي تشترك في الرمز المسمى لاثنتين من الناقلين الجويين أو لأكثر من ناقل بواسطة تسجيل نفس الرحلة أو مجموعة من الرحلات على حدة تحت رمز كل ناقل جوي. فمثلا اذا كان الناقل الجوي (أ) مشتركا في اتفاق مع الناقل الجوي (ب) في المشاركة في الرموز في رحلة من المدينة (س) الى المدينة (ص) فان هذه الرحلة يمكن أن تعرض مرتين، مرة كرحلة A123 بين (س) و (ص) ومرة كرحلة B456 بين (ص) و(س) رغم أنه لا يوجد إلا رحلة واحدة يشغلها أحد الناقلين. راجع في ذلك سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي، الصادر عن ايكاو، الطبعة الثالثة، سنة ٢٠٠٨، صفحة ٢١.

(<sup>٢٤</sup>) بموجب "اتفاقية شيكاغو"، تتمتع كل دولة بسيادة كاملة وحصرية على المجال الجوي الموجود فوق أراضيها وفي حين أنه لا يمكن تفويض السيادة الوطنية فمن الممكن تفويض مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية. ويذكرنا قرار الجمعية العمومية رقم A37-15 بأن للدولة مسؤولية تقديم خدمات الحركة الجوية من عدمها داخل مجالها الجوي فوق أراضيها تفعل ذلك بدون الانتقاص من سيادتها.

(<sup>٢٥</sup>) يعرف التسويق بأنه مجموعة من الأنشطة المرتبطة بعملية النقل الجوي من أجل تحقيق الربحية وذلك بدراسة ما يتوقع أو ما ينتظر من المتعاملين من الخدمات التي تشبع حاجاتهم وتلائم رغباتهم، أما التسعير فهو التغيير النقدي لقيمة الخدمة المقدمة من شركات النقل الجوي في وقت ومكان معين.

Kotler (Philip) et Dubois (B.) Marketing Management ،Paris:9eme edition, 1997, p20

(<sup>٢٦</sup>) قوائم الجرد هي القوائم التي يتم تسجيل تغيرات المخزون في حساب شركات النقل الجوي بصورة مستمرة حيث تسجل كل المشتريات ومبيعات الشركة مباشرة في حساب المخزون عند حدوثها.

(<sup>27</sup>) Richard Ratliff & Larry R. Weatherford، Codeshare and alliance revenue management best practices، op. cit، p.34.

(<sup>٢٨</sup>) سارة مرواني، الاحتكار التجاري صورة من صور المنافسة غير المشروعة، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق-، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، سنة ٢٠١٨، صفحة ٤٥.

(<sup>٢٩</sup>) للمزيد حول المفهوم الاقتصادي للاحتكار انظر: البنك الأهلي المصري، حول قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، النشرة الاقتصادية، القاهرة، العدد ١، ٢٠٠٥، صفحة ٩١.

(<sup>٣٠</sup>) المادة (١) من القانون الاتحادي رقم ٤ لسنة ٢٠١٢ بشأن تنظيم المنافسة.

(<sup>٣١</sup>) عنيت قوانين الأنترنت الأمريكية بالدرجة الأولى بالإحتكار، فرغم حظر المادة الأولى من قانون شيرمان عموماً لأي تعاقدات أو تكتلات أو تواطؤات تقيد التجارة، فقد حظرت المادة الثانية بشكل محدد الإحتكار أو أى محاولات أو توطؤات تستهدف تكوين إحتكار جديد، وقد أوضحت المحكمة العليا فى قضية Aspen Skuing Co. V. Aspen Highlands Skuing Corp عام ١٩٨٥ تعريف للقوة الإحتكارية بأنها هى القدرة على التحكم فى السعر أو الاستبعاد المنافسة، وأكدت على ضرورة توافر عنصرين أساسيين للتأكد من وجود الإحتكار المحظور وهما على النحو التالى:

١. إمتلاك منشأة تجارية لقوة إحتكارية تمكنها من الهيمنة على معظم الإنتاج، وبالتالي توافر إمكانية أكبر لهذه المنشأة لتخفيض الإنتاج ورفع السعر دون منافسة تذكر.
٢. إتيان المنشأة التجارية لتصرفات تتعلق بالسعر أو بحجم الإنتاج تستهدف بشكل متعمد المحافظة على هذه القوة دون أن تعكس تلك التصرفات حدوث تطور متميز للمنتج أو كان مردها هو الذكاء التجارى وقوع حدث هام بالسوق. الدكتور حسين محمد فتحي، الممارسات الإحتكارية والتحالفات التجارية لتقويض حريتي التجارة والمنافسة، مكتب الكتب العربى، القاهرة، بدون تاريخ نشر، صفحة ٣٦.

(<sup>٣٢</sup>) هشام طه، سياسات منع الإحتكار بين النظرية والتطبيق، مشار إليه فى كتاب أحمد محمود خلف، الحماية الجنائية للمستهلك ٤ فى مجال عدم الإخلال بالأسعار وحماية المنافسة ومنع الإحتكار، دار الجامعة الجديدة، مصر، طبعة ٢٠٠٧، صفحة ٦٦.

(<sup>٣٣</sup>) لابد أن يكون أطراف اتفاق المنافسة اشخاصا طبيعيين أو اعتباريين، وقد ذكر المشرع الإماراتي تعريفا للمنشأة فى المادة الأولى من قانون تنظيم المنافسة بأنها "أى شخص طبيعى أو اعتباري يقوم بنشاط اقتصادي أو أى شخص مرتبط به، أو أى تجمع لهؤلاء الأشخاص بغض النظر عن شكله القانوني" فالاتفاق يمكن أن يبرم بين منشآت فردية أو بين شركات أيا كان الشكل القانوني الذي تتخذه سواء كانت شركات أموال أو شركات أشخاص، ويمكن أن يبرم الاتفاق بين نقابات أو جمعيات تعاونية أو تجمعات ذات مصلحة اقتصادية واحدة.

(<sup>٣٤</sup>) حسين محمد فتحي، الممارسات الإحتكارية والتحالفات التجارية لتقويض حريتي التجارة والمنافسة، دار النهضة العربية ١٩٩٨م، صفحة ٥٥.

(<sup>٣٥</sup>) القانون الاتحادي رقم (٤) لسنة ٢٠١٢م فى شأن تنظيم المنافسة، الفصل الأول، المادة (١).

(<sup>٣٦</sup>) المادة (٢) قانون المنافسة الأردني رقم ٣٣ لسنة ٢٠٠٤ وتعديلاته.

(<sup>٣٧</sup>) د. سامي عبدالباقي، إساءة استغلال المركز المسيطر في العلاقات التجارية، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة ٢٠١٢م، صفحة ٢٢ وما بعدها.

(<sup>٣٨</sup>) قادري لطفي محمد الصالح، آليات حماية المنافسة في التجارة الدولية، أطروحة دكتوراه مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، سنة ٢٠٠٧، صفحة ١٨٤.

(<sup>٣٩</sup>) قدرى عبدالفتاح الشهاوى، شرح قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية ولائحته التنفيذية وقانون حماية المستهلك ومذكرته الإيضاحية في التشريع المصرى والعربي والأجنبي، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة ٢٠٠٦، صفحة ١٤٠.

(<sup>40</sup>) the civil Aeronautics Law Revision in 2000– May 2006- Aviation Industries Division, Civil Aviation Bureau MLIT, Yusuke NAMIKOSHI, Page, 13.

(<sup>٤١</sup>) محمد سلمان الغريب، الاحتكار والمنافسة غير المشروعة، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة ٢٠٠٤م، صفحة ٤٩.

(<sup>٤٢</sup>) قادري لطفي محمد صالح، آليات حماية المنافسة في التجارة الدولية، رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، صفحة ١٧٤.

(<sup>43</sup>) EU Competition Law, Rules Applicable to Antitrust Enforcement, Volume I: General Rules, Situation as at 1st July 2013, p.57.

(<sup>٤٤</sup>) راجع في ذلك لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٠٤/٨٦٨ (EC) للبرلمان والمجلس الأوروبيين المؤرخة ٢١ في أبريل ٢٠٠٤ بشأن الحماية من الدعم وممارسات التسعير غير العادلة التي تسبب الضرر لشركات النقل الجوي المجتمعية في توريد الخدمات الجوية من دول ليست أعضاء في الجماعة الأوروبية.

ANTIGONI LYKOTRAFITI, WHAT DOES EUROPE DO ABOUT FAIR COMPETITION IN INTERNATIONAL AIR TRANSPORT? A CRITIQUE OF RECENT ACTIONS, Kluwer Law International. Printed in the United Kingdom, 2020, p.19.

(<sup>٤٥</sup>) أكدت المفوضية الأوروبية في اتصالاتها لعام ٢٠١٥ بشأن استراتيجية الطيران على أهمية تكافؤ الفرص في سياسة الطيران الخارجي للاتحاد الأوروبي ودافعت عن شرعية عمل الاتحاد الأوروبي للتعامل مع الممارسات التجارية غير العادلة المحتملة في مجال الطيران الدولي، لذلك أعلنت أنها بصدد مراجعة اللائحة (EC) رقم ٢٠٠٤/٨٦٨، وفي يونيو ٢٠١٧ اعتمدت المفوضية اقتراحًا تشريعيًا بشأن تنظيم حماية المنافسة في النقل الجوي من أجل "الحفاظ على الظروف المؤاتية لمستوى عالٍ من ربط الاتحاد ولضمان المنافسة العادلة مع شركات النقل الجوي في البلدان الثالثة". بعد المفاوضات السياسية،

تم اعتماد النص النهائي رسميًا من قبل البرلمان في ١٤ مارس ٢٠١٩ ومن قبل المجلس في ٩ أبريل ٢٠١٩، ونُشرت لائحة (الاتحاد الأوروبي) ٧١٢/٢٠١٩ للبرلمان الأوروبي والمجلس المؤرخ ١٧ أبريل في ١٠ مايو ٢٠١٩ في الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي وستدخل حيز التنفيذ بعد ٢٠ يومًا من نشرها.

(٤٦) يعنى التمييز وفقا للائحة "يعني التفريق في المعاملة بين الشركات دون تبرير موضوعي من خلال توريد السلع أو الخدمات، بما في ذلك الخدمات العامة المستخدمة لتشغيل خدمات النقل الجوي، أو فيما يتعلق بمعاملتها من قبل السلطات العامة ذات الصلة بتلك الخدمات بما في ذلك الممارسات المتعلقة بالملاحة الجوية أو مرافق وخدمات المطار والوقود، المناولة الأرضية، والأمن، وأنظمة حجز الكمبيوتر، وتخصيص الفتحاح، والرسوم، واستخدام المرافق أو الخدمات الأخرى المستخدمة لتشغيل خدمات النقل الجوي.

"كما حددت الدعم" بالمساهمة المالية:

(أ) الممنوحة من قبل حكومة أو منظمة عامة أخرى لدولة ثالثة في أي من الأشكال التالية:

- ممارسة من قبل حكومة أو منظمة عامة أخرى تنطوي على تحويل مباشرة للأموال (مثل المنح، والقروض، وضخ حقوق الملكية، وضمانات القروض، ومقاصة الخسائر التشغيلية، أو التعويض عن الأعباء المالية التي تفرضها السلطات العامة).
- الإعفاء من الإيرادات الحكومية أو أي مؤسسة عامة أخرى تكون مستحقة (مثل المعاملة الضريبية التفضيلية أو الحوافز الضريبية مثل الإعفاءات الضريبية).
- تقديم السلع أو الخدمات أو شراء سلع أو خدمات من خلال حكومة أو منظمة عامة.
- تقوم حكومة أو منظمة عامة أخرى بدفع مبالغ لتمويل آلية أو يعهد أو يوجه هيئة خاصة لتنفيذ واحد أو أكثر والتي عادة ما تكون الممنوحة للحكومة، وعمليًا لا يختلف عنها بمعنى حقيقي الممارسات التي تتبعها عادة الحكومات.

(ب) منح ميزة التي قد تقتصر في القانون أو في الواقع على كيان أو صناعة أو مجموعة من الكيانات أو الصناعات ضمن اختصاص السلطة المانحة. راجع في شأن ذلك:

REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on safeguarding competition in air transport, and repealing Regulation (EC) No 868/2004, Brussels, 27 March 2019, PE-CONS 77/18 RZ/NC/sr, p. 18-19.

(<sup>٧</sup>) راجع في ذلك لبند اللائحة الخاصة بحماية المنافسة في قطاع النقل الجوي الصادرة عن الاتحاد الأوروبي والسابق ذكرها على الموقع الإلكتروني التالي:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0712>

(<sup>٨</sup>) تسمح لائحة (الاتحاد الأوروبي) رقم ٢٠١٩/٧١٢ بشأن حماية المنافسة في النقل الجوي للمفوضية الأوروبية ببدء التحقيق في الشكوى المقدمة من دولة عضو أو شركة نقل جوي أو مجموعة من شركات النقل أو بمبادرة منها. راجع في ذلك المادة الرابعة من اللائحة الخاصة بحماية المنافسة في قطاع النقل الجوي الصادرة عن الاتحاد الأوروبي والسابق ذكرها على الموقع الإلكتروني التالي:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0712>

(<sup>٩</sup>) يمكن للمفوضية الأوروبية إجراء تحقيق عندما يكون هناك تهديد واضح بإلحاق ضرر بقطاع النقل الجوي الأوروبي. لذلك يجب أن تحتوي الشكوى على أدلة كافية على ممارسة تشوه المنافسة والضرر (أو التهديد بالضرر) والعلاقة السببية بين الاثنتين، علاوة على ذلك يجب أن تثير الحقائق قضية منهجية أو يكون لها تأثير كبير على واحدة أو أكثر من شركات النقل الجوي في الاتحاد الأوروبي حتى تبدأ المفوضية الأوروبية تحقيقاً بمبادرة منه: راجع في ذلك المادة الخامسة من اللائحة الخاصة بحماية المنافسة في قطاع النقل الجوي الصادرة عن الاتحاد الأوروبي والسابق ذكرها على الموقع الإلكتروني التالي:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0712>

(<sup>١٠</sup>) راجع في ذلك المادة السادسة من اللائحة الخاصة بحماية المنافسة في قطاع النقل الجوي الصادرة عن الاتحاد الأوروبي والسابق ذكرها على الموقع الإلكتروني التالي:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0712>

(<sup>١١</sup>) في ٧ مايو ٢٠١٩، نشرت المفوضية الأوروبية الخطاب الذي تم إرساله في ديسمبر ٢٠١٦ إلى Hjelmcö Oil مزود خدمات وقود الطائرات في مطار Bromma، فيما يتعلق بالقضية AT.40348. بموجب هذا الخطاب، قررت اللجنة رفض الشكوى المقدمة من شركة Hjelmcö Oil في مارس ٢٠١٤ حيث طلبت الشركة السويدية فتح تحقيق في إساءة استخدام الهيمنة في شركة "سويدافيا" السويدية، مدير المطار المملوك للدولة. أشارت الشكوى إلى أن "سويدافيا" قد انتهكت المادة ١٠٢ TFEU من خلال فرض بعض التغييرات على ترتيبات تأجير الأراضي بين سويدافيا وهيلمكو أويل. وأوضحت اللجنة في الرسالة أن السلوك المانع للمنافسة المزعم يتعلق بدولة عضو وأن السوق المعنية تبدو محدودة نسبيًا. علاوة على ذلك، ولوحظ أن عمليات المطار المعني تبدو ذات نطاق إقليمي وأن العنصر العابر للحدود يبدو محدودًا. ونتيجة لذلك، وجدت اللجنة أن السلطات والمحاكم الوطنية في وضع أفضل للتعامل مع القضية.

راجع الدعوي على الموقع الالكتروني التالي:

[https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case\\_details.cfm?proc\\_code=1\\_40\\_348](https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=1_40_348)

(<sup>٢٢</sup>) راجع في ذلك اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية، ٢٠٠٤، ص ٤-٥ على الموقع الالكتروني التالي:

<https://www.aaco.org/Library/Assets/Damascus%20Convention.pdf>

(<sup>٢٣</sup>) راجع في ذلك نص المادة التاسعة من اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية، ٢٠٠٤، على الموقع الالكتروني التالي:

<https://www.aaco.org/Library/Assets/Damascus%20Convention.pdf>

(<sup>٢٤</sup>) راجع في ذلك نص المادة السابعة فقرة ١-٢ اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية، ٢٠٠٤، ص ٤-٥ على الموقع الالكتروني التالي:

<https://www.aaco.org/Library/Assets/Damascus%20Convention.pdf>

(<sup>٢٥</sup>) وهناك نوعان من قواعد التعريفات وهي القواعد العامة التي تنطبق على الكثير من أنواع التعريفات المختلفة، مثل قواعد تركيب الأجور والأسعار، وقواعد تحويل العملة، واجراءات رد قيمة التذاكر والمطالبات، وشروط الخدمات، والحدود المسموح بها لنقل الأمتعة، ورسوم الأمتعة الزائدة، وشروط الحجز واصدار التذاكر، وقواعد الخصومات، والتعويض في حالة رفض الراكب. ويحتوي كل مستند من المستندات المستخدمة لتسجيل التعريفات اشارة الى القواعد العامة التي تنطبق عليها. أما القواعد الخاصة فهي القواعد المرتبطة بكل أجر أو سعر، أو التي تجب القواعد العامة المرتبطة بأجر أو سعر محدد. وبالنسبة لتعريفات الراكب، فان القواعد الخاصة تحكم عناصر مثل الحجز واصدار التذاكر، وطول الإقامة (الإقامة القصوى والدنيا)، والتوقف أثناء الرحلة، ومواصلة السفر على شركة أخرى، وتركيبية السعر، وتغيير الحجز، وتغيير خط السير، والغاء السفر (ورد قيمة التذكرة عند الاقتضاء، راجع في ذلك الوثائق المتعلقة بدليل تنظيم النقل الجوي، الصادرة عن ايكادو، ٢٠٠٤، ص ١٣١-١٣٢ على الموقع الالكتروني التالي:

[https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626\\_ar.pdf?Mobile=1](https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_ar.pdf?Mobile=1)

(<sup>٢٦</sup>) راجع في ذلك ملحق رقم (١) من فقرة (١-٢) في اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية، ٢٠٠٤، على الموقع الالكتروني التالي:

<https://www.aaco.org/Library/Assets/Damascus%20Convention.pdf>

(<sup>٥٧</sup>) راجع في ذلك ملحق رقم (١) من فقرة (٧-٨-٩) في اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية، ٢٠٠٤، على الموقع الإلكتروني التالي:

<https://www.aaco.org/Library/Assets/Damascus%20Convention.pdf>

(<sup>٥٨</sup>) راجع في ذلك ملحق رقم (١) من فقرة (١٠-١١) في اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية، ٢٠٠٤، على الموقع الإلكتروني التالي:

<https://www.aaco.org/Library/Assets/Damascus%20Convention.pdf>

(<sup>٥٩</sup>) البند (١) من الملحق رقم (٢) "قواعد المنافسة" لاتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية.

(<sup>٦٠</sup>) البند (٢) من الملحق رقم (٢) "قواعد المنافسة" لاتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية.

(<sup>٦١</sup>) البند (٣) من الملحق رقم (٢) "قواعد المنافسة" لاتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية.

(<sup>٦٢</sup>) البند (٤) من الملحق رقم (٢) "قواعد المنافسة" لاتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية.

(<sup>٦٣</sup>) البند (٥)، (٦) من الملحق رقم (٢) "قواعد المنافسة" لاتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية.

(<sup>٦٤</sup>) البند (٧)، (٨) من الملحق رقم (٢) "قواعد المنافسة" لاتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية.

(<sup>٦٥</sup>) البند (٩) من الملحق رقم (٢) "قواعد المنافسة" لاتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية.

(<sup>٦٦</sup>) البند (١٠) من الملحق رقم (٢) "قواعد المنافسة" لاتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية.

(<sup>٦٧</sup>) البند (١١) من الملحق رقم (٢) "قواعد المنافسة" لاتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية.

(<sup>٦٨</sup>) د. لينا نكي، الممارسات المقيدة للمنافسة والوسائل القانونية اللازمة لمواجهتها، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة حلوان، ٢٠٠٤، ص ٣٠.

(<sup>٦٩</sup>) راجع في ذلك ورقة العمل المقدمة إلى منظمة الطيران المدني ايكاو، بالمؤتمر العالمي للنقل الجوي، مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣، ص ٣.

(<sup>٧٠</sup>) شددت منظمة الطيران المدني على أهمية الشفافية في تنظيم النقل الجوي الدولي، ولا سيما في بيئة متحررة، حيث أن شفافية الاجراءات التنظيمية المرتبطة بالطيران المدني الدولي عنص اساسى فى عملية التحرير الذى يتيح تكافؤ الفرص فى التنافس، وقد أشارت إلى أن الشفافية مبدأ أساسى فى اتفاق شيكاغو حيث نصت المادة ٨٣ منه على أن تسجل الدول فوراً لدى مجلس الايكاو الاتفاقات والترتيبات

التي تعدها في مجال الطيران. راجع في ذلك تقرير المؤتمر العالمي للنقل الجوي التحديات وفرص التحرير، مونتريال، من ٢٤ إلى ٢٨ مارس ٢٠١٣، ص ٣.

(٧١) اتفاقية العبور الدولية للخدمات الجوية، المبرمة في شيكاغو في ٧ ديسمبر ١٩٤٤، وقد انضمت إليها دولة الإمارات العربية المتحدة في ٢٥ مايو ١٩٧٢، وفقاً لنص المادة الخامسة القسم الأول:

راجع الموقع التالي:

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

(٧٢) د. محمد سعد العمران، الإتفاقات والعقود الضارة بالمنافسة الحرة ومنع الممارسات الإحتكارية وفقاً للتشريع الإماراتي، مجلة دفاتر السياسة والقانون، العدد الخامس عشر، ٢٠١٦، ص ٥٥٥.

(٧٣) راجع السياسة التجارية لمنظمة التجارة العالمية، منظمة التجارة العالمية في دولة الامكظطارات العربية المتحدة ٢٠١٢، ٢٠١٢، ص ١٣١.

(٧٤) يطرح الاندماج والاستحواذ إشكالية الاحتكار بين شركات النقل الجوي ويضع نهاية للمنافسة بين الشركات المندمجة مما يؤثر كثيراً على عدم جودة خدمات النقل الجوي وارتفاع أسعارها، لذا نظم قانون الشركات الإماراتي عمليات اندماج الشركات على أن يكون وفق عقد يحدد شروطه وطريقته، واجاز لشركة قابضة الاندماج مع شركة أو أكثر من شركاتها المملوكة لها كلياً كشركة واحدة دون الالتزام بإبرام عقد اندماج ويتم الاندماج بموجب قرار خاص لهذه الشركات بالأغلبية المقررة لتعديل عقد تأسيس كل منها، ويجوز لشركتين أو أكثر مملوكتين بالكامل لإحدى الشركات القابضة الاندماج كشركة واحدة دون الالتزام بإبرام عقد اندماج، وشريطة موافقة وزارة الاقتصاد أو هيئة الأوراق المالية والسلع بحسب الأحوال على قرار الاندماج، ويجب على السلطة المحلية المختصة بشؤون الشركات في الإمارة المعنية التأشير بانقضاء الشركة المندمجة وإخطار الوزارة أو الهيئة بذلك حسب الأحوال. راجع نص المواد (٢٨٤-٢٩٠) من قانون اتحادي رقم (٢) لسنة ٢٠١٥ بشأن الشركات التجارية. منشور على الموقع الرسمي لحكومة دبي:

<http://www.dubaided.ae/Arabic/DataCenter/BusinessRegulations/Pages/FederalLaw2of2015.aspx..>

(٧٥) راجع في هذا الخصوص قانون لجنة التجارة الفيدرالية الذي اقده الكونجرس الأمريكي في ٢٩ سبتمبر ١٩١٤:

راجع الموقع التالي: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/15/45>

(٧٦) د. محمد مرسي، مرجع سابق، ص ١١٣.

<sup>(٧٧)</sup> راجع نص المادة

15 U.S. Code § 1- Trusts, etc., in restraint of trade illegal; penalty

راجع الموقع التالي:

<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/15/1>

<sup>(٧٨)</sup> د. محمد مرسي، مرجع سابق، ص ١١٥.

<sup>(79)</sup> united states supreme court united states v. american tobacco co 221 u.s 106  
may, 29, 1911

نقلا عن: د. محمد مرسي، مرجع سابق، ص ١١٥.