

# الممارسات المختلة بالمنافسة لشركات الطيران التجاري في ضوء قرارات المفوضية الأوروبية

مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق مجلة الحقوق

**د. أحمد قاسم فرح**

أستاذ القانون التجاري المشارك

كلية القانون – جامعة الشارقة

E-mail: [afarah@sharjah.ac.ae](mailto:afarah@sharjah.ac.ae)

[ahmadfarah75@yahoo.fr](mailto:ahmadfarah75@yahoo.fr)

\*تاريخ تسلّم البحث: ٢٠١٧/٧/١٤م

\*تاريخ قبوله للنشر: ٢٠١٨/١/٢م

## الممارسات المخلة بالمنافسة لشركات الطيران التجاري في ضوء قرارات المفوضية الأوروبية

د. أحمد قاسم فرح

أستاذ القانون التجاري المشارك  
كلية القانون - جامعة الشارقة

### الملخص

بعد تحرير قطاع الطيران الأوروبي اشتدت المنافسة فيما بين شركات الطيران التجاري، فظهرت الكثير من الشركات التي حاولت جدها جذب العملاء والمستهلكين للحفاظ على استمرارها وزيادة أرباحها. وقد رافق ذلك ارتفاع عدد الممارسات المخلة بالمنافسة والتي هدفت إلى استبعاد شركات الطيران القائمة ومنع دخول منافسين جدد إلى السوق. وكان من أبرز هذه الممارسات تواطؤ شركات الطيران بتقاسم الأسواق ورفع أسعار الرحلات واتباع سياسة التسعير الافتراضي وتقديم عروض الولاء التمييزية وتقييد أنظمة الحجز وخدمات التشغيل، ناهيك عن إساءة استخدام المركز المهيمن لبعض شركات الطيران وما ينجم عن التكتلات الاقتصادية لهذه الشركات من آثار ضارة بالمنافسة العادلة، الأمر الذي أثار التساؤل حول سبل تأمين منافسة عادلة حرّة مستدامة بين مختلف شركات الطيران التجاري.

لضمان ذلك، وقفت المفوضية الأوروبية - مسنودةً بتشريعات المنافسة الأوروبية وبمساعدة سلطات المنافسة الوطنية للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي - وقفة صارمة لمنع وقوعها أو لوقفها فور ارتكابها، وقد تشدّدت في فرض الغرامات على شركات الطيران المخالفة فأثمرت جهودها هذه في كبح جماح هذه الشركات وفي تأطير أسس العمل في سوق النقل الجوي الأوروبي والدولي وفي إرساء قواعد المنافسة الحرّة بينها.

## Anti-competitive Practices of Commercial Airlines in Light of Decisions of the European Commission

**Dr. Ahmad Qasim Farah**

Associate Professor of Commercial Law  
Faculty of Law - University of Sharjah

### Abstract

Following the liberalization of the European aviation market, competition among commercial airlines has intensified. In this challenging environment, companies have maximized their efforts to attract more customers and consumers to keep them going and increase their profits. These efforts were accompanied by a high number of anti-competitive practices aimed to exclude existing airlines and preventing new competitors from entering the market. These include, but not limited to the complicity of airlines by sharing markets, raising tickets prices, setting predatory prices, making discriminatory loyalty offers, restricting reservation systems and operating services, as well as misuse by some airlines of their dominant position, without overlooking the detrimental effects of economic conglomerates on fair competition.

In response to these illegal practices, the European Commission - supported by European competition legislations with the assistance of the European Unions' national competition authorities - has taken a firm position to prevent such practices or stop them if committed. The Commission has also toughened fines on airlines violating European fair competition rules in the aviation sector

## مقدمة

تهدف المنافسة فيما بين المنشآت والمشاريع الاقتصادية إلى زيادة عدد زبائننا للحصول على أكبر حصة سوقية من الخدمات والمبيعات. ويمكن تعريف المنافسة في ظل هذا الهدف بأنها "عرض عدة منشآت ومشاريع مستقلة ومتنافسة لخدمات أو منتجات تلبي احتياجات المستهلكين بشكل متساوٍ مع وجود فرص متماثلة لهذه المنشآت والمشاريع في جذب العملاء أو خسارتهم".<sup>1</sup> ولتعزير هذا المفهوم وتكريس حرية المنافسة، عملت مختلف التشريعات الوطنية والدولية على مكافحة كافة أشكال الممارسات المخلة بها وحمايتها من أية أعمال أو اتفاقات قد تحد منها أو تقيدها أو تمنعها.

ومن بين هذه التشريعات جاءت التشريعات الأوروبية، محور دراستنا هذه، والتي شددت منذ بدايتها في المعاهدة المنشئة للمجموعة الأوروبية "روما ١٩٥٧" على أهمية حماية المنافسة الحرة في السوق الأوروبية ومكافحة أي إخلال أو تعدي عليها. وقد زاد تكريس هذه الحماية بعد تعديل هذه المعاهدة بموجب معاهدة ماستريخت لعام ١٩٩٢ والتي عدلت بدورها بموجب معاهدة برشلونة لعام ٢٠٠٧، ليتم بموجب هذين التعديلين إرساء نص المادتين ٨١ و ٨٢ المتضمنتين حظر كافة أشكال الممارسات المخلة بالمنافسة، وقد تولى مجلس الاتحاد الأوروبي تحديد آلية تطبيق هاتين المادتين من خلال اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٣/١. وفي عام ٢٠١٢ صادقت الدول الأوروبية على

1. Roman Papy, L'aviation commerciale et le droit antitrust, Thèse soutenue à l'université de Bordeaux, 2011, p. 112.

2. Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité, JOCE n° L du 04 Janvier 2003.

معاهدة الاتحاد الأوروبي<sup>٢</sup> (TFEU)<sup>١</sup> والتي أكدت بموجبها من خلال نص المادتين ١٠١<sup>٥</sup> و ١٠٢<sup>٦</sup> على الحظر الوارد في المادتين ٨١ و ٨٢ من المعاهدة المعدلة، وقد جرى إحالة آلية تطبيق النصين

3. The Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union, Official Journal C 326, 26/10/2012 P. 0001 – 0390. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:en>: last visited on 13\1\2017.

4. Traité sur le fonctionnement de l'union européenne.

5. "1. The following shall be prohibited as incompatible with the internal market: all agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings and concerted practices which may affect trade between Member States and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the internal market, and in particular those which:

- (a) directly or indirectly fix purchase or selling prices or any other trading conditions;
- (b) limit or control production, markets, technical development, or investment;
- (c) share markets or sources of supply;
- (d) apply dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;
- (e) Make the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contracts.

2. Any agreements or decisions prohibited pursuant to this Article shall be automatically void.

3. The provisions of paragraph 1 may, however, be declared inapplicable in the case of:

- any agreement or category of agreements between undertakings,
- any decision or category of decisions by associations of undertakings, — any concerted practice or category of concerted practices, which contributes to improving the production or distribution of goods or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and which does not:

- (a) impose on the undertakings concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives;
- (b) afford such undertakings the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the products in question."

حول دراسة مفصلة لأحكام المادة (١٠١) أعلاه، راجع محمود فياض ورشا خطاب، حظر الاتفاقيات التجارية المقيدة للمنافسة وفقاً لنص المادة (١٠١) من اتفاقية الاتحاد الأوروبي، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، السنة ٢٠، العدد ٦٨، أكتوبر ٢٠١٦، ص ٢٧٤ وما يليها.

6. "Any abuse by one or more undertakings of a dominant position within the internal market or in a substantial part of it shall be prohibited as incompatible with the internal market in so far as it may affect trade between Member States. Such abuse may, in particular, consist in:

- (a) directly or indirectly imposing unfair purchase or selling prices or other unfair trading conditions;
- (b) limiting production, markets or technical development to the prejudice of consumers;
- (c) applying dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;
- (d) making the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contracts."

الجديدين إلى اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٣/١ أعلاه. كما حدّدت اللوائح الصادرة بموجب المادة ١٠١/٢ من الـ (TFEU) فئة الممارسات التنافسية المستثناة من نطاق تطبيق الحظر المفروض. ووفقاً لنص المادتين ١٠١ و ١٠٢ من الـ (TFEU) فإن الممارسات المخلة بالمنافسة قد تأخذ شكل تثبيت أسعار البيع أو الشراء، أو التحكم بها صعوداً أو نزولاً، أو الحد من الإنتاج، أو تقسيم الأسواق، أو الامتناع عن التعامل أو الزام التعامل القسري، أو التحكم بشبكات التوزيع، أو اقتسام مصادر التوريد، أو التمييز بين العملاء التجاريين في الأسعار، أو التواطؤ بين المتنافسين، أو إبرام اتفاقات ربط المنتجات، أو إساءة استخدام مركز مهيم، وغير ذلك من ممارسات يكون الهدف منها عرقلة المنافسة الحرة في السوق الأوروبية والإضرار بالمنافسين الفعليين أو المحتملين وبجمهور المستهلكين.<sup>٧</sup>

كما يدخل في نطاق هذه الممارسات جميع عمليات التركيز الاقتصادي (Concentration) التي يكون من شأنها التأثير على مستوى المنافسة في السوق الأوروبية. وقد حدّدت اللائحة الصادرة عن مجلس الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٠٤/١٣٩ بتاريخ ٢٠٠٤/١/٢٠ حول الرقابة على عمليات التركيز الاقتصادي بين المشاريع<sup>٨</sup> معايير اعتبار اتفاقات المنافسة تركزاً اقتصادياً مخلاً بالمنافسة ومنافياً لقواعد السوق المشتركة، والتي من أبرزها انشاء أو تعزيز مركز مهيم من شأنه عرقلة المنافسة الفعالة في هذه السوق أو في جزء مؤثر منه. وغالباً ما تأتي عمليات التركيز الاقتصادي كنتيجة لاتفاقات التحالف (Alliances) بين المنشآت أو لإنشاء مشاريع مشتركة بينها (Joint-venture) أو اندماجها (Fusion).

وكمعيار عام، يحظر المشرع الأوروبي كافة أشكال الممارسات المشار إليها أعلاه متى ما كان من شأنها الاخلال بالمنافسة الفعالة أو تقييد نطاقها أو إساءة استخدام وضع مهيم أو إنشاء تركز اقتصادي أو استبعاد المنافسين الموجودين في السوق المعنية أو عرقلة دخول منافسين محتملين إليه<sup>٩</sup>. ويستثني المشرع الأوروبي من نطاق هذا الحظر الممارسات التي يكون الهدف منها تحسين شبكات الانتاج والتوزيع أو تدعيم التقدم التقني أو الاقتصادي والتي ينعكس أثرها بشكل إيجابي على جمهور المستهلكين<sup>١٠</sup>.

وتتركز مشكلة هذه الدراسة في تحديد الآليات الوقائية والعلاجية لتطبيق الحظر المفروض بموجب نص المادتين (١٠١ و ١٠٢) ولائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٠٤/١٣٩ أعلاه الرامية إلى تعزيز حماية المنافسة. وتهدف الدراسة إلى توضيح آلية تفعيل مكافحة الممارسات المخلة بالمنافسة

7. R. PAPY, op. cit., p. 173.

8. JOUE n° L 24 du 29 janvier 2004., 21/12/1989 بتاريخ 89/4064 رةم اللائحة التنظيمية رقم 89/4064 بتاريخ 21/12/1989. الصادرة عن مجلس الاتحاد الأوروبي لاستكمال قواعد مكافحة الاحتكار الواردة في المعاهدة الأوروبية.

٩. المادة ١٠١/٢ من معاهدة الاتحاد الأوروبي.

١٠. المادة ١٠١/٢ من معاهدة الاتحاد الأوروبي.

بالاستناد إلى السلطة الرقابية التي منحها المشرع الأوروبي للمفوضية الأوروبية وتحديد أبعادها القانونية والهيكلية وموازنة آثار تلك الممارسات التنافسية الإيجابية أو السلبية ومن ثم إجازتها لها أو رفضها. حيث يحق للمفوضية بموجب صلاحياتها هذه ممارسة رقابتها إما من تلقاء نفسها أو من خلال طلبات التدخل التي تُقدم إليها مباشرة من قبل المنشآت المعنية أو من قبل منافسيها. وبمجرد ثبوت إخلال أية ممارسة بقواعد المنافسة تتولّى المفوضية وضع حد لها وتتخذ الإجراءات اللازمة لإنهائها وفرض غرامات كبيرة على المنشآت المخالفة. وتخضع المفوضية في جميع قراراتها الرقابية هذه لرقابة القضاء الأوروبي ممثلاً بمحكمة العدل الأوروبية<sup>١١</sup>. كما تضطلع سلطات المنافسة الوطنية في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بدور هام في مساعدة المفوضية الأوروبية في الحد من كافة أشكال الممارسات المخلة بالمنافسة<sup>١٢</sup>، وذلك باستثناء الرقابة على عمليات التركيز الاقتصادي التي تدخل في الاختصاص الحصري للمفوضية<sup>١٣</sup>. وبذلك فإن نظام رقابة المنافسة الأوروبي هو نظام رقابي مزدوج يتمثل في الاختصاص الداخلي لسلطات المنافسة الوطنية للدول الأعضاء ولقضاؤها الوطني من جهة، وفي الاختصاص الأوروبي للمفوضية الأوروبية لشؤون المنافسة والقضاء الأوروبي من جهة أخرى.

وبعد أن فرغنا في مقدمة هذه الدراسة من تحديد نطاق تطبيق تشريعات المنافسة الأوروبية ومن بيان نظام الرقابة المتبع عليها على المستويين الداخلي للدول الأعضاء والأوروبي للاتحاد بأكمله، فقد آن الأوان لتسليط الضوء على جوهر دراستنا هذه الخاصة بالممارسات المخلة بالمنافسة لشركات الطيران التجاري في ضوء قرارات المفوضية الأوروبية بمنهجية تحليلية استقرائية نستعرض فيها قرارات المفوضية الأوروبية في مجال النقل الجوي ونستقري من خلالها القواعد العادلة للمنافسة الحرة لتحديد ماهية وأنواع الممارسات غير العادلة (المبحث الأول)، ولبيان آلية مكافحتها (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### تعدد الممارسات المخلة بالمنافسة لشركات الطيران التجاري

تنقسم الممارسات المخلة بالمنافسة في قطاع الطيران إلى ثلاثة أقسام رئيسية يندرج تحتها العديد من الاتفاقات والأعمال التي تُخل بالمنافسة العادلة في السوق: يتمثل القسم الأول منها في الاتفاقات المقيدة لسياسة العرض والطلب (المطلب الأول)، ويشمل القسم الثاني الاتفاقات المقيدة للخدمات اللوجستية التي تحتاجها شركات الطيران للتشغيل وتسيير رحلاتها (المطلب الثاني)،

١١. المادة ٧ من اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٣/١.

١٢. المادة ٧ من اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٣/١.

١٣. كما أقرته اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٤/١٣٩.

ويتعلق القسم الثالث بحظر إساءة الشركة لمركزها المهيمن في السوق والذي قد ينجم عن التركيز الاقتصادي لشركات الطيران (المطلب الثالث).

## المطلب الأول

### الاتفاقات المقيدة لسياسة العرض والمطلب

للاتفاقات المقيدة لسياسة العرض والمطلب خصوصيتها المميزة في إطار المنافسة في قطاع النقل الجوي، سواء تعلق الأمر بتواطؤ شركات الطيران بعضها مع بعض أو بتقييد طلبات عملائهم لقصر تعاملهم مع شركات بعينها دون غيرها.

## الفرع الأول

### تواطؤ شركات الطيران التجاري

يُمثل التواطؤ بين شركات الطيران الاقتصادية نموذجاً للاتفاقات الأفقية التي تُلحق أضراراً بالغة بالمنافسة الفعالة في قطاع الطيران التجاري، خاصةً فيما يتعلق برفع الأسعار وتقاسم الأسواق. فغالباً ما تسعى هذه الشركات إلى عقد تفاهات ثنائية أو متعددة فيما بينها لزيادة سيطرتها السوقية وفرض سطوتها على عملائها لتضمن حصولها على الأسعار التي تشدها في الأسواق التي ترغب بالتمركز فيها. ولتواطؤ هذه الشركات صور عديدة نستعرضها ابتداءً ومن ثم سنعمل على تقييمها وفقاً لدرجة إضرارها بالمنافسة الحرة في الأسواق.

### أولاً: صور التواطؤ

عادةً ما يأخذ التواطؤ في قطاع النقل الجوي إحدى صورتين؛ فإما أن يكون في صورة تقاسم للأسواق أو في هيئة رفع الأسعار.

#### ١. تقاسم الأسواق

ذهبت المفوضية الأوروبية في قضية (2001) SAS/Maersk Air<sup>14</sup> إلى أن الاتفاق الحاصل بين شركة Maersk Air وشركة Air SAS يتجاوز مجرد الاتفاق التقليدي على تبادل الرمز الذي جرى إخطار المفوضية به ليكون اتفاقاً على تقاسم السوق بين الشركتين من واقع أن شركة Maersk Air كانت قد انسحبت من محطة الربط الجوية بين Copenhagen-Stockholm الذي كانت تتنافس فيه مع شركة Air SAS لتتولى النقل حصرياً على محطة الربط Copenhagen et Venise والذي انسحبت منه شركة SAS لتستأثر بدورها بمحطة الربط Copenhagen-Stockholm. أضف لذلك فإن شركة Air SAS قد انسحبت أيضاً من محطة الربط Billund-

14. European Commission, SAS/Maersk Air (2001) 18/07/2001 COMP.D.2/37.444 IP/01/1009 <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001D0716:FR:HTML>



Francfort لصالح شركة Maersk Air، وذلك دون إخطار المفوضية بهذه الانسحابات أو دخول المحطات الجديدة، وهو ما فسرتة المفوضية بعد تحليلها لمضمون المجريات وفي ضوء التحقيقات التي أجرتها بأن اتفاق الشركتين يتضمن تقاسماً مفترضاً للأسواق، وأن من شأن هذا الاتفاق تقييد المنافسة الفعالة على هذه المحطات وهو ما يعود بالضرر على جمهور المستهلكين. كما ثبت للمفوضية بعد تنحصها لاتفاق الشركتين وجود بند خاص يمنع شركة Maersk Air من تسيير رحلات جوية انطلاقاً من الدنمارك دون الحصول على موافقة شركة SAS، الأمر الذي نجم عنه ترك الهيمنة على محطة Copenhagen-Stockholm لشركة SAS مقابل انسحابها من المحطتين Copenhagen-Stockholm و Billund-Francfort لمصلحة شركة Maersk Air وشركة Finnair، واللتين يجمعهما اتفاق مشترك على تقاسم الرمز، وعدم تسييرها لأية رحلة طيران مستقبلية عليهما، وهو ما يُشكّل إخلالاً صريحاً بقواعد المنافسة الحرة من شأنه تقييد سياسة العرض والطلب لشركات الطيران المتنافسة ولجمهور المستهلكين<sup>١٥</sup>.

## ٢. رفع الأسعار

اشتبعت المفوضية الأوروبية وسلطات المنافسة الأمريكية في قضية cartel mondial du fret aérien (2010)<sup>١٦</sup> بوجود تواطؤ بين عدة شركات طيران لرفع أسعار رحلات النقل الجوي في عدة محطات ربط جوية، وقد شملت حالة الاشتباه هذه شركات طيران كبرى لنقل الركاب ومنها (Korean Air, Cathay Pacific, Singapore Airlines et Japan Airlines, Air France-KLM,) والتي كانت قد دخلت على عدة فترات في محادثات ومشاورات واتفاقات بينية أجرتها داخل الولايات المتحدة الأمريكية وعدد من الدول الأوروبية والآسيوية بهدف زيادة أسعار التذاكر على الخطوط التي تسييرها بشكل جماعي بمقدار (١٠٪) عن أسعارها الأولية لمواجهة ارتفاع أسعار الوقود وارتفاع أقساط التأمين الجوي بعد أحداث سبتمبر ٢٠٠١. كما اتفقت هذه الشركات مجتمعة على زيادة سعر الكيلو غرام للحمل الزائد مع الركاب بشكل جزائي دون سند مرجعي، وفي نفس الوقت، فرض رسوم اضافية مبالغاً فيها على زبائنها ومنها رسم تكلفة النقل الآمن<sup>١٧</sup>.

وفي قضية أخرى (British Airways/Virgin Atlantic (2007)<sup>١٨</sup>، فرضت المفوضية الأوروبية على شركة British Airways دفع غرامة مقدارها ١٢١,٥ مليون جنيه استرليني للمكتب

15. TPICE, 18 Juillet 2005, aff. T-241/01, Scandinavian Airlines System AB c/ Commission, Rec. p. II-2917. Voir L. Idot « Une entente de répartition de marches dans le domaine du transport aérien peut être une infraction très grave », Europe n°10, Octobre 2005, 415.

16. European Commission, Cartel mondial du fret aérien (2010) 09/11/2010 COMP/39258 IP/10/1487http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001D0716.

17. Communiqué de Presse IP 10/1487 du 9 November 2010.

18. British Airways/Virgin Atlantic (2007) 01/07/2007 113/07 http://www.ofc.gov.uk/news-and-updates/press/2007/113-07 .

البريطاني للتجارة العادلة ومبلغ ٣٠٠ مليون دولار أمريكي لدائرة العدل الأمريكية لدورها في التواطؤ على رفع أسعار تذاكر الرحلات الجوية مع منافستها شركة Virgin Atlantic في الأعوام ٢٠٠٤-٢٠٠٦ بما يُقارب ٥-٦٠ جنيه استرليني على كل تذكرة طيران من أجل مواجهة ارتفاع أسعار الوقود في تلك الفترة والتي أثرت كثيراً على أرباح الشركتين في تلك الفترة. وقد أعضت المفوضية شركة Virgin Atlantic من الغرامات نظراً لتعاونها الفوري مع سلطات التحقيق في كشف التواطؤ وما تم من اتفاقات<sup>١٩</sup>.

### ثانياً: تقييم درجة التواطؤ

حددت المبادئ التوجيهية لاحتساب الغرامات<sup>٢٠</sup> المعايير العامة لتقييم درجة خطورة التواطؤ والتي تعتمد على طبيعة الاتفاق المخالف ومدى تأثيره الفعلي على السوق والمنطقة الجغرافية المتأثرة به. وتُساهم هذه المعايير على التوالي في تحديد طبيعة القيود التي فُرضت على المنافسة، وفي حصر شركات الطيران التي من الممكن أن تتأثر بها، ومن ثم في تحديد مدى هيمنة كل شركة من الشركات المتواطئة على الأسواق المتأثرة باتفاقهم مقارنةً بالوضع الذي كان قائماً قبل اتفاقهم<sup>٢١</sup>.

وتتمتع المفوضية الأوروبية بسلطة تقديرية واسعة في تحديد درجة خطورة التواطؤ. وقد أظهرت التحقيقات التي أجرتها المفوضية في قضية شركتي الطيران SAS et Maersk Air<sup>٢٢</sup>، كما رأينا، درجة خطورة الاتفاق غير المعلن الذي تم بين الشركتين والذي تم بموجبه اقتسام الأسواق فيما بينهما وأصبحت بالنتيجة كليهما تسيطر على السوق المتواطأ عليه دون منافسة حقيقية من الأخرى. وهذه الهيمنة التي أوجدت لم يكن لها تأثير فقط على باقي شركات الطيران المنافسة الموجودة في السوق أو تلك التي ترغب دخوله، وإنما أصابت أيضاً بشكل مباشر مصلحة مشروعة للعملاء كونها حصرت تعاملهم بشكل قسري مع شركة مهيمنة واحدة دون غيرها<sup>٢٣</sup>.

من ناحية أخرى، فقد ذهبت السلطة الإيطالية للمنافسة إلى أنه يمكن أن تُشكّل عمليات تقاسم الرمز ما بين شركات الطيران تقاسماً فعلياً للأسواق حتى في حال عدم توافر كامل معايير شدة خطورة التواطؤ<sup>٢٤</sup>. وهذا ما حدث في قضية شركتي الطيران Alitalia/Volare (٢٠٠٣)<sup>٢٥</sup>، حيث أقرت السلطة الإيطالية أن تقاسم الرمز بين الشركتين من شأنه تقييد المنافسة بشكل متسق في

19. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/6925397.stm>.

20. Lignes directrices pour le calcul des amendes infligées en application de l'article 15 paragraphe 2 du Règlement n° 17 et de l'article 65 paragraphe 5 du Traité CECA.

21. CJCE, 15 Juillet 1970, ACF Chemiefarma c/Commission, 41/69, Rec. p. 661, point 176.

22. SAS et Maersk Air, prec., point 95.

23. See also, R. PAPY, op. cit., p. 417.

24. See in this regard, R. PAPY, op.cit., p. 375.

25. AGCM, Alitalia/Volare (2003) 10/07/03 Provvedimento n° 12185 [www.agcm.it/trasp-statistiche/doc\\_download/283-28-03.html](http://www.agcm.it/trasp-statistiche/doc_download/283-28-03.html).

تسع محطات ربط جوية داخلية. وقد ركزت السلطة الإيطالية على مضمون الاتفاق بين الشركتين وأثره على حرية المنافسة في السوق الإيطالية دون البحث في معايير التواطؤ، حيث ثبت للسلطة أن تنسيق برامج وعمليات الطيران بين الشركتين بتقاسمهما لرمز طيران واحد كان له بالغ الأثر في تقاسم محطات الربط الجوية المحلية فيما بينهما، خاصة فيما يتعلق بالرحلات الجوية من وإلى محطة الربط الجوي Milan-Linate والتي استأثرت بها بشكل كامل شركة طيران Alitalia.

## الفرع الثاني

### تقييد طلبات العملاء

قد تعتمد شركات الطيران ذات القدرة المالية العالية والتي تهيمن على واحدة أو أكثر من محطات الربط الجوية إلى تحديد أسعار رحلاتها على هذه المحطات بمبالغ تقل كثيراً عن سعر التكلفة الحقيقية أو بنفس سعر التكلفة وذلك بهدف إقصاء بقية منافسيها المتواجدين في السوق فعلاً أو أولئك الذين يرغبون بالدخول إليه. ويغدو من المنطقي في ظل سياسة التسعير هذه تقييد طلبات الزبائن بما تعرضه شركات الطيران من أسعار زهيدة تصب في مصلحتهم. وعادة ما يكون التسعير بهذا الشكل - والذي يُطلق عليه في قطاع الطيران التجاري بالتسعير الافتراضي أو العدواني - مؤقتاً سرعان ما تعود عنه الشركة وترفع أسعارها بمجرد تأكدها بأن إقصاء منافسيها من السوق قد تحقق. كما قد تلجأ بعض الشركات المهيمنة على بعض المحطات الجوية إلى تقديم برامج ولاء تمييزية لعملائها بهدف ضمان استمرار حجزهم معها في هذه المحطات. ويعنى بهذا النوع من البرامج على وجه الخصوص العملاء الذين يدفع لهم أصحاب أعمالهم أسعار تذاكرهم، ليستفيدوا بذلك شخصياً من حسومات خاصة أو من جمع أميال طيران محددة تؤهلهم للحصول على تذاكر سفر شخصية أو عائلية مجانية<sup>26</sup>.

وتتدرج ممارسات شركات الطيران التسعيرية أو الولائية ضمن الإطار أعلاه تحت فئة الممارسات المقيدة للطلب في السوق، كونها تدفع العميل حتماً إلى التعامل مع الشركة المهيمنة على محطة الربط الجوي وعدم تغييرها بالنظر لما تقدمه له من منافع، وذلك دون أي التزام من جانبها بقواعد المنافسة الحرة أو حتى اكتراثها ببقية الشركات الأقل مقدرة منها.

### أولاً: التسعير الافتراضي

يُعرّف التسعير الافتراضي في قطاع الطيران التجاري بأنه<sup>27</sup> تحديد شركات الطيران المهيمنة على بعض محطات الربط الجوية بشكل مؤقت لأسعار تذاكر رحلاتها بثمن يقل كثيراً عن سعر التكلفة الحقيقي أو بنفس سعر التكلفة بهدف إقصاء منافسيها من هذه المحطات أو منع أي منافس

محتمل من الدخول إليه ومن ثم رفع الأسعار لتعويض ما لحقها من خسارة أو فاتتها من كسب<sup>27</sup>. ويفدو من الصعب وفقاً لهذا المفهوم رسم الحد الفاصل بين حرية تحديد الأسعار في السوق وفقاً لقانون العرض والطلب وتحول هذه الحرية إلى ممارسة مقيّدة للمنافسة بمفهوم المادة (١٠٢) من اتفاقية الاتحاد الأوروبي (TFEU)؟

لإقامة هذا الحد الفاصل، ذهب المجلس الأوروبي إلى أن المعيار الأهم في إضفاء صفة العدوانية على سياسة التسعير التي تتبعها شركة الطيران يكمن، من ناحية، في مدى تمتعها بمركز مهيمن في السوق الذي جرى تحديد السعر فيه، ومن ناحية أخرى، في مدى اقتران سعرها هذا بنيتها إقصاء المنافسين الموجودين أو المحتملين من هذا السوق ليُصَار لرفع أسعارها بعد تحقق ذلك، وهو ما يُستدل عليه من واقع الظروف وملابسات الحال<sup>28</sup>.

وقد تبنت محكمة العدل الأوروبية هذا التوجه في قضية (Akzo) حيث أعلنت أن التسعير الافتراضي مفترض متى ما كانت الأسعار المعلنة من قبل الشركة المهيمنة أقل من معدل سعر التكلفة، كونه من المنطق لا يُفترض بالشركة المهيمنة وفقاً للمجرى العادي للأمر البيع بأقل من سعر التكلفة وذلك ما لم تهدف إلى إقصاء منافسيها الآخرين لتعود بعدها إلى رفع أسعارها والتحكم بالسوق بشكل مطلق من دون منافسين<sup>29</sup>.

كما تبنت العديد من سلطات المنافسة في الدول الأوروبية ذات التوجه، ومنها مكتب المنافسة الألماني والذي ذهب في القضية التي جمعت شركتي طيران Lufthansa/Germania (٢٠٠٥)<sup>30</sup> إلى أن شركة طيران Lufthansa قد استغلت مركزها المهيمن في السوق الألماني وقامت بتخفيض أسعار تذاكر رحلاتها بشكل عدواني - أي لأقل من سعر التكلفة بكثير - متحملةً بذلك خسارة مقدارها ٣٥ يورو على كل تذكرة طيران ذهاباً وإياباً من محطة الربط الجوي فرانكفورت-برلين بهدف إقصاء منافستها شركة طيران Germania من هذه المحطة ومنع دخول منافسين آخرين محتملين إليها. وبعد تحقق هدفها هذا عاودت شركة Lufthansa رفع أسعار تذاكر رحلاتها بشكل تحكيمي بفعل غياب المنافسة.

### ثانياً: برامج ولاء العملاء

تُعرّف منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية برامج الولاء بأنها<sup>31</sup> بناء سعري مخفض أو مزايا

27. Conseil de la concurrence, décision n° 07-D-09 GlaxoSmithKline, cited by R. PAPY, op. cit., p. 420.

28. Conseil de la Concurrence, Eurostar (2007), décision n° 07-D-39 du 23 November 2007 relative à des pratiques mises en oeuvre dans le secteur du transport ferroviaire de personnes sur la route Paris-Londres.

29. CJCE, 3 Juillet 1991, aff.C-62/86, AKZO Chemie B.V, Rec. p. I-3359.

30. Bundeskartellamt (Allemagne) Lufthansa/Germania (2002) 18/02/2002 144/01 [http://www.bundeskartellamt.de/wDeutsch/download/pdf/Kartell/Kartell03/B9\\_144\\_01.pdf](http://www.bundeskartellamt.de/wDeutsch/download/pdf/Kartell/Kartell03/B9_144_01.pdf)

محددة تقدمها الشركة للعملاء مقابل التزامهم بالشراء منها دون غيرها<sup>31</sup>. وغالباً ما يقود هذا البناء إلى إيجاد سياسة تمييزية بين العملاء المشتركين ببرامج الولاء والعملاء غير المشتركين بها. وترداد مزايا هذه البرامج لمشتركيها بقدر زيادة مبالغ مشترياتهم من الشركة صاحبة البرنامج والتي تتمتع عادةً بمركز مهيم في السوق، الأمر الذي يدفع العملاء إلى التعامل الحصري معها وإلى تقييد طلباتهم بها دون غيرها من المنافسين<sup>32</sup>.

وتأخذ برامج الولاء في قطاع الطيران التجاري أشكالاً عدة منها خصومات على أسعار الرحلات أو احتساب نقاط معينة أو جمع أميال محددة على كل رحلة أو تذكرة طيران أو تقديم كوبونات هدايا أو منح ليالي إقامة مجانية في فنادق معينة... وغالباً ما يتم توجيه برامج الولاء هذه لكبار العملاء من أصحاب الأعمال والشركات ومكاتب الطيران ووكلائهم والوسطاء من أجل جلب أكبر عدد منهم ولحملهم على توجيه مشترياتهم ومشتريات موظفيهم وعملائهم تحديداً لشركة الطيران صاحبة البرنامج<sup>33</sup>.

وينجم عن هذه الممارسة تقييداً للمنافسة الفعالة في السوق خاصة إذا ما كانت الشركة تتمتع بمركز مهيم فيه، وفي هذه الحالة فإن تقديمها لبرنامج ولاء للعملاء يأتي كحيلة تهدف من ورائها إلى إقصاء المنافسين الموجودين في هذا السوق أو عرقلة دخول منافسين محتملين إليه. وهذا ما تحظره المادة (١٠٢) من اتفاقية الاتحاد الأوروبي والتي تنص على عدم جواز التمييز بين العملاء التجاريين في العمليات المتماثلة. وتطبيقاً لذلك يحظر القضاء الأوروبي على الشركات المهيمنة تقديم مزايا ولأئية لعملائها وموزعيها لما في ذلك من تقييد في الطلب وتأثير سلبي على المنافسة الفعالة، وهذا على عكس المزايا الولائية المقدمة من شركات غير مهيمنة في السوق والتي لا ينطبق عليها الحظر المذكور لعدم قدرتها على تقييد طلبات العملاء في السوق أو التأثير على حرية المنافسة<sup>34</sup>.

وقد فرضت المفوضية الأوروبية في القضية التي جمعت شركتي طيران (Virgin/British)<sup>35</sup> Airways (1999) على شركة طيران British Airways غرامة مقدارها ٦,٨ مليون يورو لخرقها نص المادة (١٠٢) من اتفاقية الاتحاد الأوروبي بإساءتها استخدام مركزها المهيمن، حيث قامت هذه الشركة - وعلى مدار سبع سنوات - بتقديم عمولات إضافية لوكلاء مكاتب الطيران الذين كانوا يحققون في كل سنة زيادة في مبيعات تذاكر رحلات الشركة عن السنة التي سبقتها. وهذا ما

31. Revue de l'OCDE sur le droit et la politique de la concurrence, vol. 5 n° 2, 2003.

32. R. PAPY, op. cit., p. 434.

33. R. PAPY, op. cit., p. 435.

34. CJCE, 23 Mai 1978, Hoffmann-La Roche, aff. 102/77, Rec. p. 1139, point 90.

35. European Commission, Virgin/British Airways (1999) 14/07/1999 IV/D-2/34.780 L 30 du 04/02/2000 <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2000:030:0001:0024:FR:P:DF>.

أدى وفقاً لادعاء شركة طيران Virgin إلى إقصائها مع منافسين آخرين من السوق البريطانية. وقد انتهت محكمة العدل الأوروبية في الطعن الذي تقدمت به شركة طيران British Airways إلى عدم مشروعية هذه الممارسة نظراً لما أدت إليه من تقييد طلبات الوكلاء بتذاكر طيرانها دون سواها من الشركات وتركيزهم على بيع تذاكرها بالذات للمستهلكين ليحققوا عمولات إضافية دون الاكتراث بمصالح المستهلكين أو ببيع تذاكر رحلات أي شركة طيران أخرى<sup>36</sup>.

ومن هنا فإن معيار عدم مشروعية برامج الولاء التي تقدمها شركات الطيران مرتبط بمدى هيمنة الشركة صاحبة البرنامج على السوق الذي يتم طرحه فيه، خاصة في حال تم تعليق مقدار استفادة العملاء من مزايا البرنامج على مدى تحقيقهم لأهداف وأرقام مبيعات معينة محددة من قبل الشركة دون النظر إلى كفاءتهم الاقتصادية ككل، وهو ما ينجم عنه، ابتداءً، التمييز بين العملاء في عمليات تماثلة خلافاً لمنطوق المادة (١٠٢) من اتفاقية الاتحاد الأوروبي التي تحظر ذلك، وانتهاءً، إلى إقصاء عملاء منافسين فعليين في السوق أو عرقلة دخول منافسين محتملين إليه مما يُشكّل خرقاً صارخاً لقواعد الممارسة الحرة التي تسعى المفوضية الأوروبية لحمايتها وتكريسها<sup>37</sup>.

## المطلب الثاني

### الاتفاقيات المقيّدة للخدمات اللوجستية للطيران التجاري

الاتفاقيات اللوجستية المقيّدة هي الاتفاقيات التي تؤدي إلى إعاقة تشغيل شركات الطيران لرحلاتها إما لأنها تؤدي إلى تقييد نظام توزيع وحجز تذاكر هذه الرحلات لديها أو لأنها تؤدي إلى تقييد الخدمات التشغيلية التي يجب أن تقدم لهذه الشركات من قبل مشغلي خدمات الطيران.

## الفرع الأول

### تقييد نظام التوزيع والحجز

تسلك شركات الطيران في بيع تذاكر رحلاتها والحجز فيها أحد طريقتين؛ فإما أن تقوم ببيعها مباشرة من خلال إدارات المبيعات فيها سواء كان ذلك بالبيع التقليدي أو من خلال الإنترنت أو الهاتف، أو أن تلجأ إلى الوسطاء ومكاتب وكلاء الطيران التقليديين أو أولئك الذين يعملون عبر الإنترنت. وعادةً ما يتولى وسطاء ووكلاء الطيران ذاتهم بيع تذاكر الرحلات الجوية لشركات

36. European Commission, Déc. du 14 Juillet 1999, Virgin/British Airways, aff. IV/D-2/34.780, JOCE n° L 30 du 4 Février 2000, ci-après «Virgin/Brtisih Airways (1999) ». Voir Catherine Prieto, Note, Journal du droit international (Clunet), n°2, 2004; Sarah Subremon, Note, La Gazette du Palais, n°163, 2004.TPICE, 17 Décembre 2003, British Airways c/Commission, aff. T-219/99, Rec. p. II-5917.CJCE, 15 Mars 2007, British Airways c/ Commission, aff. C-95/04 P, Rec. p.I-2331.

37. CJCE, 13 Février 1979, Hoffmann-La Roche / Commission, aff.85/76, Rec .p .461.

الطيران المختلفة التي تعمل على نفس محطات الربط. ومن المفترض بهؤلاء الوسطاء والوكلاء إجراء الحجوزات للمستهلكين دون تمييز بين هذه الشركات، ولكن دون أن يمنعها التزامها هذا من إسداء النصح والإرشاد بحيادية لهم<sup>38</sup>. حيث أن أي اتفاق بين وسيط أو وكيل الطيران وشركة الطيران على اقتصار موقعه الإلكتروني على بيع تذاكر رحلاتها الجوية دون غيرها من الشركات وأي سلوك تمييزي في إدارة هذه الحجوزات ضد أي شركة طيران قد يُمارسه هذا الوسيط أو الوكيل سيُشكّل خرقاً لنص المادة (١٠٢) من اتفاقية الاتحاد الأوروبي (TFEU).

وهذا ما شدّت عليه المفوضية الأوروبية في معرض نظرها لقضية شركتي TQ3 (٢٠٠٢) Travel/Opodo من عدم جواز اتباع وكالة حجوزات الطيران Opodo - والتي تم تكوينها كمشروع مشترك بين تسع شركات طيران أبرزها Air France, British Airways & Lufthansa - لأي ممارسة تمييزية في إدارة حجوزات الطيران ضد شركات الطيران الأخرى غير الأعضاء في هذا المشروع<sup>39</sup>.

## الفرع الثاني

### تقييد الخدمات التشغيلية

للمحافظة على المنافسة الفعالة بين مختلف شركات الطيران التجاري، فإنه يُفترض بمشغلي المطارات الأوروبية والمشغلين الأرضيين لخدمات الطيران التعامل بمهنية عالية مع هذه الشركات والالتزام بالحياد التام تجاهها، وذلك تحت طائلة انتهاك تشريعات المنافسة الأوروبية. فأى تمييز في المعاملة قد ينتهجه هؤلاء المشغلين ضد أي شركة من شركات الطيران ينعكس سلباً على قدرتها على الاستمرار في المنافسة. وقد تأخذ الممارسات التمييزية والمقيّدة للمنافسة التي قد يُمارسها مشغلو المطارات ومسؤولو خدمات الطيران الأرضي شكل منع شركة طيران معينة من استخدام المطار أو ترحيل رحلاتها الجوية لمدرجات غير مناسبة أو رصد مواعيد اقلاع وهبوط غير مناسبة لرحلاتها ولعملائها أو تأخير اقلاع وهبوط طياراتها أو التأخر في تحميل وتنزيل حمولة طياراتها أو التلكؤ في تقديم خدمات المناولة الأرضية أو تحميل الشركة تكاليف مبالغ بها لقاء الخدمات التشغيلية المقدمة لها في مطارات محطات الربط الجوية التي تعمل عليها...<sup>40</sup>.

وقد أدانت المفوضية الأوروبية بتاريخ ٢٧/٤/١٩٩٩ قرار مشغل مطار شارل ديغول في باريس، بترحيل عدد من رحلات شركات الطيران التجاري إلى المدرج رقم (٣) من المطار كونه مخصصاً فقط لاستقبال رحلات شركات الطيران الخاص ولم يكن مجهزاً لاستقبال الرحلات الجوية

38. R. PAPY, op. cit., p. 448.

39. European Commission, Déc. du 9 Décembre 2002, TQ3 Travel Solutions/Opodo, aff. COMP/A.38321/D2, non publié au JOCE, ci-après « TQ3/Opodo (2002) ».

40. R. PAPY, op. cit., p. 454.



التجارية لشركات الطيران كما هو الحال في المدرجين (٢١) من هذا المطار، واعتبرت هذا القرار مخالفاً بقواعد المنافسة العادلة<sup>٤١</sup>.

كما أدانت المفوضية بذات القرار قرار مشغل مطار أورلي في باريس بحصر استخدام المدرج الغربي من المطار بشركة الطيران الفرنسية الوطنية Air France ذات المركز المهيمن وترحيل رحلات باقي شركات الطيران التجاري للمدرج الجنوبي الأقدم والأقل تجهيزاً، واعتبرت المفوضية أنه تم بموجب هذا القرار منح شركة طيران Air France مركزاً مهيماً على المدرج الغربي في مواجهة باقي منافسيها من شركات الطيران الأخرى مما شكّل خرقاً صريحاً وواضحاً لقواعد المنافسة الحرة في الاتحاد الأوروبي<sup>٤٢</sup>.

من ناحية أخرى، تفترض حيادية مشغلي المطارات توزيع مواعيد الرحلات الجوية لشركات الطيران في أوقات الذروة بشكل عادل بينها، حيث من المتعارف عليه في قطاع الطيران التجاري أن أفضل فترات الرحلات الجوية بالنسبة لشركات الطيران لجذب أكبر عدد من المسافرين هي ما بين الساعة السابعة والتاسعة صباحاً وما بين الساعة السادسة والثامنة مساءً، وأن حرمان أي شركة طيران من تسيير رحلاتها خلال هذه الفترات أو منع شركات الطيران الجديدة من تسيير رحلاتها خلالها يُشكّل اجحافاً وانتهاكاً لحقها بالمنافسة العادلة<sup>٤٣</sup>. بالمقابل، يتوجب على مشغلي المطارات مراقبة مواعيد الرحلات الجوية التي تطلبها شركات الطيران كي لا يكون طلبها لها ومنحها إيها في الأوقات المطلوبة هدفه إقصاء شركات طيران منافسة أو عرقلة دخول شركات طيران جديدة إلى هذه المطارات، حيث يُثبت الواقع العملي أن بعض شركات الطيران تحجز مواعيد معينة على مدارج الطيران أو تطلب تسيير رحلاتها على مدارج معينة لكبر حجم طائراتها وبعد الموافقة على طلبها هذا فإنها لا تُسيّر هذه الرحلات في المواعيد المحجوزة أو أنها تكتفي بتسيير طائرات صغيرة الحجم على هذه المدارج وذلك على عكس طلبها، هادفة من ذلك عدم ترك مواعيد مناسبة أو مدرجات ملائمة لمنافسيها أو لشركات الطيران الجديدة وهو ما يُخل حتماً بقواعد المنافسة العادلة<sup>٤٤</sup>.

41. European Commission, Déc. n°1999/326/CE du 27 Avril 1999 relative à l'application de l'article 9 de la directive 96/67/CE du Conseil à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, JOCE n° L 124 du 18 Mai 1999, point 37.

42. European Commission, Déc. n°1999/326/CE du 27 Avril 1999, préc.

43. R. PAPY, op. cit., p. 466.

44. See DATAR, « Réseaux de Transport et Desserte du Territoire », Programme 1996-2000 - 7° Groupe de Prospective Etude réalisée pour la DATAR, Avril 1998, « Eléments pour une Prospective du Transport Aérien Européen ».



## المطلب الثالث

### التركز الاقتصادي لشركات الطيران التجاري

يسهم تركيز أو تكتل شركات الطيران في تخفيض نفقاتها وزيادة أرباحها، وتكافح المفوضية الأوروبية كافة أشكال التركيز الذي يؤدي إلى إنشاء أو تعزيز مركز مهيم لهذه الشركات في السوق الأوروبية، وقبل بيان آثار التركيز الاقتصادي ينبغي علينا تحديد مفهومه وبيان وسائله.

## الفرع الأول

### مفهوم التركيز الاقتصادي لشركات الطيران

يتمثل التركيز أو التكتل الاقتصادي في اتفاق مجموعة من المنشآت المستقلة على القيام بعمل تجاري مماثل والعمل سوياً في السوق على تقادي المنافسة القائمة أو المحتملة سواء بينهم أو من الغير<sup>٤٥</sup>. ويدخل في هذا المفهوم كافة العمليات الاقتصادية التي من شأنها زيادة حجم المنشآت أو تحقيق تكاملها أو سيطرة أحدها على بقيتها رقابة وإدارة<sup>٤٦</sup>. وتخضع كافة عمليات التركيز الاقتصادي ذات البعد الأوروبي للرقابة الحصرية للمفوضية الأوروبية.

ويثار التساؤل حول معيار اكتساب عملية التركيز الاقتصادي للبعد الأوروبي؟ وهل من الممكن أن يمتد الدور الرقابي للمفوضية الأوروبية ليشمل شركات الطيران غير الأوروبية؟ على ذلك أجابت المادة الأولى من اللائحة الأوروبية رقم ١٣٩/٢٠٠٤ سابقة الذكر والتي ربطت البعد الأوروبي لعملية التركيز برقم الأعمال الذي تحققه المنشآت المعنية على المستويين الدولي والأوروبي<sup>٤٧</sup>. ويشمل هذا

٤٥. اخلاف عبد الجابر خلاف، احتكار أجهزة النفط والأزمة الراهنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥، ص ٤٥، صفاء تقي عبد العيساوي، المفهوم القانوني للاستعمال غير المشروع للمركز المتحكم في السوق (دراسة مقارنة)، مجلة واسط للعلوم الإنسانية، العدد ٢٢، ٢٠١١، ص ٨١.

٤٦. علي سيد قاسم، التجمع ذو الغاية الاقتصادية، مجلة القانون والاقتصاد، السنة ٥١، القاهرة، ١٩٨١، ص ٢٩١ و ٢٩٢.

٤٧. حيث تنص المادة ١ ف ٢ من اللائحة الأوروبية رقم ١٣٩/٢٠٠٤ على أنه:

«Une concentration est de dimension communautaire lorsque: a) le chiffre d'affaires total réalisé sur le plan mondial par l'ensemble des entreprises concernées représente un montant supérieur à 5 milliards d'euros, et b) le chiffre d'affaires total réalisé individuellement dans la Communauté par au moins deux des entreprises concernées représente un montant supérieur à 250 millions d'euros, à moins que chacune des entreprises concernées réalise plus des deux tiers de son chiffre d'affaires total dans la Communauté à l'intérieur d'un seul et même État membre. 3. Une concentration qui n'atteint pas les seuils fixés au paragraphe 2 est de dimension communautaire lorsque: a) le chiffre d'affaires total réalisé sur le plan mondial par l'ensemble des entreprises concernées représente un montant supérieur à 2, 5 milliards d'euros; b) dans chacun d'au moins trois États membres, le chiffre d'affaires total réalisé par toutes les entreprises concernées est supérieur à 100 millions d'euros; c) dans chacun d'au moins trois États membres inclus aux fins du point b), le chiffre d'affaires total réalisé individuellement par au moins deux des entreprises concernées est supérieur à 25 millions d'euros, et d) le chiffre d'affaires total réalisé individuellement dans la Communauté par au moins deux des entreprises concernées représente un montant supérieur à 100 millions d'euros, à moins que chacune des entreprises concernées réalise

الرقم وفقاً لنص المادة ١/٥ من ذات اللائحة جميع المنتجات المباعة والخدمات المزودة لمشاريع أو مستهلكين سواء داخل الاتحاد الأوروبي أو في أي دولة عضو فيه. ويهدف احتساب رقم الأعمال إلى إرساء آلية تسمح للمنشآت بنفسها بتحديد فيما إذا كانت العملية المقترحة ذات بُعد أوروبي وتخضع بالتالي لإخطار المفوضية الأوروبية أم لا.

إذن اتبعت اللائحة الأوروبية أعلاه معياراً إقليمياً لإثارة اختصاص المفوضية الأوروبية في تقييم مدى مشروعية ممارسات شركات الطيران. ولتحديد المعيار الإقليمي أو الارتباط الجغرافي لرقم الأعمال في مجال الطيران العابر للحدود فقد تبنت المفوضية الأوروبية في قراراتها طريقتين متعاكستين<sup>٤٨</sup>: اعتمدت في الطريقة الأولى على نقطة الانطلاق والذي يأخذ بعين الاعتبار المكان الذي تتنافس فيه شركات الطيران التجاري في تقديم خدماتها للعملاء ويعكس بالتالي الوزن الاقتصادي لشركة الطيران في دولة عضو على وجه التحديد، بحيث سمحت بربط رقم الأعمال بنقطة إصدار التذاكر، إلا أن هذه الطريقة تثير إشكالية تحديد ارتباط تذاكر الذهاب والإياب لأن السعر الإجمالي لتذكرة الذهاب والإياب سيرتبط فقط بدولة الانطلاق بالنسبة لطيران الذهاب. أما الطريقة الثانية، فقد اعتمدت فيها على نقطة الوجهة النهائية، وعملت على ربط جميع الرحلات القادمة من وجهات مختلفة بدولة الوصول، إلا أن هذه الطريقة أهملت تحديد ارتباط التذاكر بنقطة الانطلاق. من جهة أخرى، استبعدت المفوضية تطبيق معيار "نقطة البيع" والذي يهدف إلى ربط رقم الأعمال بالدولة التي تم فيها بيع التذكرة كونه من الصعب تطبيق هذا المعيار عند شراء التذاكر عن طريق الانترنت نظراً لصعوبة تحديد دولة الشراء بشكل دقيق، وقد علقت المفوضية على ذلك بقولها أن<sup>٤٩</sup> "إمكانية شراء التذاكر عن طريق الانترنت من أي مكان في العالم، وانعدام التعامل المادي من خلال شركة الطيران أو مكتب السياحة يجعل من الصعب تحديد الموقع المادي للعملاء الذين يشترون التذاكر. وحتى في الأحوال التي يمكن معها تحديد هذا الموقع، فهذا لا يعني بالضرورة أن المكان الذي يتواجد فيه العميل عندما يشتري التذاكر هو ذاته المكان الذي يُقدّم فيه أطراف عملية التركيز خدماتهم ولا يعطي بالضرورة مؤشراً للوزن الاقتصادي للأطراف في دولة معينة عضو في الاتحاد الأوروبي"<sup>٤٩</sup>. وهذا ما دعا المفوضية إلى الاعتماد على معيار المناصفة (٥٠/٥٠) الذي يقوم على ربط رقم أعمال تذكرة الطيران بنسبة مئوية بواقع ٥٠٪ لدولة الانطلاق و٥٠٪ لدولة الوجهة النهائية وذلك بهدف الأخذ بعين الاعتبار طبيعة النقل الجوي العابر للحدود، فإذا تجاوز رقم أعمال شركة الطيران في دول الاتحاد الأوروبي التي لا تتبع لها هذه

plus des deux tiers de son chiffre d'affaires total dans la Communauté à l'intérieur d'un seul et même État membre».

48. Delta Airlines/Pan Am (1991) cité par R. Papy, op. cit., p. 216.

49. European Commission, Déc. du 27 juin 2007, Ryanair/Camerlingues, aff. COMP/M.4439, JOUE n° C 47 du 20 février 2008, point 22.

الشركة عن ٥٠٪ فإن ممارستها التنافسية تكون ذات بُعد أوروبي يستوجب معه التدخل الرقابي للمفوضية الأوروبية<sup>٥٠</sup>.

وقد طبقت المفوضية هذا المعيار في القضية التي جمعت شركتي طيران (Ryanair/AerLingus) (2007)<sup>٥١</sup>، حيث قامت شركة طيران Ryanair بإخطار المفوضية بشأن اتفاق التركيز الذي تم بينها وبين شركة طيران AerLingus استناداً إلى معيار (٥٠/٥٠)، وسلطت شركة Ryanair الضوء على الطريقة البسيطة في احتساب رقم الأعمال والذي كانت تتبعه بنفسها في قوائمها المالية والحسابية، كما أشارت إلى أن رقم أعمالها مجتمعاً مع رقم أعمال شركة AerLingus يتجاوز مبلغ مائة مليون يورو وهو ما يلزمها انطلاقاً من البُعد الأوروبي للاتفاق بين الشركتين بإخطار المفوضية الأوروبية بحيثياته. بالمقابل، أنكرت شركة AerLingus البُعد الأوروبي للاتفاق مستندةً على واقع بيع معظم تذاكر رحلاتها عن طريق الانترنت، وبالتالي على عدم قدرتها على تحديد المكان الفعلي الذي يتواجد فيه العميل لحظة شراء التذكرة. بيد أن المفوضية اعتمدت وجهة نظر شركة Ryanair كونها أكثر ملاءمة لقواعد السوق واعتبارات المنافسة العادلة. وقد شكّل هذا القرار بداية اعتماد المفوضية الأوروبية لمعيار المناصفة (٥٠/٥٠) لإسباغ البُعد الأوروبي على الممارسات التنافسية لشركات الطيران التجاري كونه المعيار الأكثر تعبيراً عن أبعادها الجغرافية والاقتصادية والتنافسية<sup>٥٢</sup>.

## الفرع الثاني

### وسائل التركيز الاقتصادي لشركات الطيران

تتمثل وسائل التركيز الاقتصادي لشركات الطيران التجاري بالتحالفات الاستراتيجية الدولية، واتفاقات الشراكة والاندماج بطريق الاستحواذ أو الضم. ويُعتبر بالتالي من قبيل التركيز الاقتصادي كافة أشكال المشاريع المشتركة بين المنشآت والتي ينجم عنها تصرفها كوحدة اقتصادية واحدة في الأسواق، ومن أمثلة ذلك، اتفاقات الشراكة بين شركات الطيران في إدارة برامج ورحلات الطيران، وتنظيم الطاقات الاستيعابية لرحلات الشركات، وتحديد أسعار التذاكر وتقاسمها لعائدات مسارات جوية محددة<sup>٥٣</sup>. فعندما تكون التحالفات واتفاقات الشراكة بين المنشآت شبيهة

50. European Commission, Déc. du 20 Juillet 1995, Swissair/Sabena II, aff. IV/M.157, JOCE n° C 272 du 21 octobre 1992, JOCE n° C 200 du 4 août 1995, ci-après «Swissair/Sabena II (1995)». European Commission, Déc. du 28 février 1997, British Airways/Air Liberté, aff. IV/M.857, JOCE n° C 149 du 17 mai 1997, ci-après «British Airways/Air Linerté (1997)».

51. European Commission, Déc. du 27 juin 2007, Ryanair/AerLingus, aff., préc., point 22.

52. R. PAPY, op. cit., p. 320.

٥٣. أرست الشركات Air France-KLM/Delta/Northwest في عام ٢٠٠٨ اتفاق شراكة عابر للأطلسي فيما بينها. وقد تم الاتفاق على أن يكون تطبيق اتفاق الشراكة على نحو تدريجي، حيث انحصر تطبيق الاتفاق على الخطوط عابرة الأطلسي حديثة الإنشاء لغاية عام ٢٠١٠. وانطلاقاً من شهر نيسان ٢٠١٠، امتد الاتفاق ليشمل كل المسارات الجوية عابرة الأطلسي الخاصة بشركتي Air France و Delta التي تربط بين أوروبا ودول المحيط الأطلسي من جهة وتلك التي تربط بين أمريكا وكندا والمكسيك

بعمليات التركيز الاقتصادي، يُمكن للمفوضية الأوروبية أن تعتبر بأن الأطراف قد بلغوا درجة من التكتل أدت إلى إنشاء مشروع مشترك خاضع لرقابتها العامة على عمليات التركيز. وفي ذلك تنص المادة ٤/٣ من اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٤/١٣٩ سابقة الذكر على أنه "يُعد تركزا اقتصادياً إنشاء مشروع مشترك يحقق على نحو مستمر جميع مهام الوحدة الاقتصادية المستقلة".

وفيما يخص اندماج شركات الطيران فإن نظام مراقبة عمليات التركيز الاقتصادي يُثبت أن الأثر المباشر لاندماجها هو انشاء مشروع واحد يستبعد المنافسة التي كانت قائمة مسبقاً بينها مما قد يُثير شك المفوضية الأوروبية في وجود حالة احتكار ناجمة عن التركيز الحاصل. وهذا ما دعا المفوضية إلى رفض إجازة اتفاقات الشراكة المتعاقبة المبرمة بين شركات طيران (Ryanair/AerLingus)<sup>٥٤</sup> في عام ٢٠٠٧ و (Aegean/Olympic Air) في عام ٢٠١١<sup>٥٥</sup>، على سند من القول أن الوحدة الاقتصادية الناتجة عن الاندماج شكّلت حالة احتكار بالنسبة للمحطات من وإلى دولة الانطلاق وأدت إلى تركيز اقتصادي مخل بالمنافسة العادلة في دولة أيرلندا بالنسبة للقضية الأولى ودولة اليونان في القضية الثانية<sup>٥٦</sup>.

ونظراً لتطلب عمليات الاندماج اتخاذ إجراءات طويلة ومعقدة لتعديل الهيكل الرأسمالي للشركة الدامجة والشركة المندمجة، فقد تركّزت غالبية عمليات التركيز الاقتصادي في تحالفات مشتركة واتفاقات شراكة تتصرف بمقتضاها شركات الطيران المتحالفة أو المتشاركة كوحدة اقتصادية واحدة دون حاجتها لإجراء أي تعديل على هيكلية رأسمالها<sup>٥٧</sup>. ومن أمثلة التحالفات والشراكات الاقتصادية التي حصلت على موافقة المفوضية الأوروبية وهيئة مكافحة الاحتكار الأمريكية لانتفاء حالة الاحتكار فيها اتفاق الشراكة المبرم عام ٢٠٠٩ بين شركات الطيران BA/AA/Iberia<sup>٥٨</sup>، وكذلك اتفاق الشراكة عبر الأطلسي المبرم عام ٢٠١٠ بين شركات الطيران Air France-KLM/Delta/Northwest<sup>٥٩</sup>. أمّا في حال شك المفوضية بوجود حالة احتكار في اتفاق التحالف أو الشراكة الاقتصادية المبرم بين شركات الطيران فإنها لا تتردد في إدانة هذا الاتفاق ورفض إجازته. وهذا

من جهة أخرى. ويتم إدارة هذه الشراكة من قبل شركتي Air France و Delta، من خلال هيئة إدارية مشتركة بينهما. انظر

Communiqué de Presse Air France/Delta, n°5291

54. European Commission, Déc. du 27 Juin 2007, Ryanair/AerLingus, aff. COMP/M.4439, JOUE n° C 47 du 20 février 2008, point 22. Ci-après «Ryanair/AerLingus (2007)».

55. Aegean/Olympic Air (2011) 26/01/11 COMP/M.5830, IP/11/68, cite par R. PAPY, op. cit., p. 233.

56. European Commission, Déc. du 27 Juillet 2000, AOM/Air Liberté/Air Littoral, aff. COMP/M.2008, JOCE n° C 238 du 22 août 2000, ci-après «AOM/Air Liberté/Air Littoral (2000)».

57. R. PAPY, op. cit., p. 320.

58. European Commission, Déc. du 14 juillet 2010, BA/AA/Iberia, aff. COMP/39596, JOUE n° C 278 du 15/10/2010.

59. Communiqué de Presse Air France/Delta, n°5291. [http://www.companynewsgroup.com/documents/PJ/CO/2007/126726\\_88\\_C2XK\\_5282JVAFDL11H00final.pdf](http://www.companynewsgroup.com/documents/PJ/CO/2007/126726_88_C2XK_5282JVAFDL11H00final.pdf)

ما انتهجته المفوضية بعد فحصها لاتفاق التحالف المبرم بين شركتي طيران AirFrance/Alitalia عام ٢٠٠٤ والذي حدّدت فيه عناصر المنافسة المؤثّرة التي جرى التنسيق بشأنها بين هاتين الشركتين والمتمثلة في توحيدهما أسعار تذاكر الرحلات وتقاسم أرباحها، وتوحيد تردد رحلات الطيران وأوقاتها وتقاسمهما لطاقتهم الاستيعابية، وتبادلتهما للمعلومات المتعلقة بأنظمة إدارة البيع وزيادة العوائد. وبتقصّي المفوضية لحيثيات ونتائج مجموع هذه الاتفاقات فقد توصلت إلى أنها اتفاقات مخلّة بشكل فعلي بالمنافسة العادلة ومن شأنها استبعاد المنافسة الفعلية والقانونية بين الشركتين بما ينعكس سلباً على غيرهما من المنافسين ويمس مباشرةً مصلحة جمهور المستهلكين<sup>٦٠</sup>.

### الفرع الثالث

#### آثار التركيز الاقتصادي لشركات الطيران

من معادلات السوق التنافسية الثابتة بشكل عام تناسب السعر مع الطلب طردياً وهذا ما ينسحب أيضاً على سوق الطيران التجاري. فعند ارتفاع أسعار تذاكر الرحلات الجوية بشكل ملحوظ يلجأ المستهلكون بشكل تلقائي للبحث عن الشركة الأقل سعراً، ويختلف الحال عند سيطرة شركة طيران بعينها على السوق حيث تكون المنافسة مع الشركة المهيمنة مستبعدة ويكون تحكمها بالسعر أقوى. فبالرغم من بعض إيجابيات التركيز الاقتصادي إلا أنه قد ينشأ عنه آثاراً سلبية تتمثل بخلق مركز مهيمن يُؤدّي إلى استبعاد المنافسين الفعليين والمحتملين.

#### أولاً: الآثار الإيجابية للتركز الاقتصادي

عند فرض المفوضية الأوروبية لرقابتها على عمليات التركيز فإنها تُوازن بين آثارها الإيجابية وآثارها السلبية بغرض إيجازتها أو رفضها. فإذا غلبت الآثار الإيجابية على السلبية فإنها لا تتردد بإيجازتها. ومن قبيل الآثار الإيجابية للتركز دخول شركات الطيران التجاري في تحالفات أو اتفاقات شراكة أو اندماج بُغية تطوير منظومة النقل الجوي، أو توسيع شبكة النقل، أو تحسين جودة الخدمات المقدمة، أو تخفيض التكاليف والأسعار بما يُحقق مصلحة المستهلكين على وجه العموم<sup>٦١</sup>.

وعادةً ما تُجيز المفوضية التركيز الاقتصادي للشركات متى ما توافرت شروط الإغفاء من الحظر الواردة في نص المادة ١٠١/٣ من اتفاقية الاتحاد الأوروبي (TFEU) والتي تستبعد تطبيق الحظر الوارد في المادة ١٠١/١ من ذات الاتفاقية في حال ساهمت الاتفاقات أو الممارسات المشتركة بين

60. European Commission, Déc. du 7 avril 2004, Air France/Alitalia (2004), aff. COMP/38.284/D2, JOUE n° L 362 du 9 décembre 2004, point 106 et 107, ci-après « Air France/Alitalia (2004).

٦١. حول الآثار الإيجابية لعملية التركيز عموماً، راجع عياد أبو بكر، الاتفاقات المحظورة في قانون المنافسة، رسالة ماجستير، جامعة وهران، الجزائر، ٢٠١٢، ص ٧٤ وما يليها.

الشركات في تحسين مستوى إنتاج أو توزيع المنتجات أو تنمية التطور التقني أو الاقتصادي على نحو يضمن تمثيل مصالح المستهلكين وتحقيق العدالة والرفاهية الاقتصادية لهم. إذ تنص المادة (٣/١٠١) على أنه "يُستبعد تطبيق حكم الفقرة الأولى من هذه المادة على كل اتفاق أو ما يُعد في حكمه بين المشاريع، وعلى كل قرار أو ما في حكمه صادر عن تلك المشاريع، وعلى كل ممارسة تواطئية أو ما في حكمها، إذا كانت تلك الاتفاقات أو القرارات أو الممارسات من شأنها أن تُساهم في تحسين إنتاج أو توزيع المنتجات أو تطوير التطور الفني والاقتصادي مع حصول المستهلكين على حصة عادلة في المنافع الناجمة، ودون أن يؤدي التركيز إلى: أ) فرض قيود غير ضرورية لتحقيق تلك الأهداف على المشاريع المعنية أوب) إلغاء المنافسة بشكل كلي في الأسواق المعنية أو في جزء جوهري منها". ويتطابق هذا النص مع نص المادة (٢٩) من اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٤/١٣٩ سابقة الذكر بشأن عمليات التركيز الاقتصادي والذي يشترط لإجازة عملية التركيز بأن تُخفّف المنافع الناتجة عنها من حدة الآثار المخلة بالمنافسة ومن أضرارها، وخاصةً تلك التي قد تُصيب مصالح جمهور المستهلكين.

ووفقاً لنص الفقرة (٢٥٠) من المبادئ التوجيهية بشأن قياس التركيز الاقتصادي الأفقي فإن هذه المنافع تتركز بشكل رئيسي في تخفيض الأسعار أو تحسين جودة المنتجات أو زيادة تنوعها<sup>٦٣</sup>. إلا أن ذلك لا يُمكن أن ينفي حقيقة أنه كلما زادت هيمنة الأطراف المعنية على السوق كلما زادت الأضرار التنافسية. وكلما قلت نسبة هذه الهيمنة كلما انعكس ذلك إيجاباً كمنافع على المستهلكين. وفي ذلك ذهبت المفوضية الأوروبية في قضية شركتي طيران Ryanair/AerLingus<sup>٦٤</sup> (٢٠٠٧) إلى أنه من غير المتوقع أن ينعكس انخفاض التكاليف الثابتة الناجمة عن عملية التركيز على المستهلكين خلال فترة زمنية معقولة لانعدام أثرها المباشر على معدل الربح الأمثل للشركتين<sup>٦٥</sup>.

وفيما يخص عمليات الاندماج، فقد أُلقت الفقرة (٧٧) من المبادئ التوجيهية أعلاه على المفوضية عبء إثبات أن المنافع الناجمة عن عملية الاندماج من شأنها أن تزيد من قدرة المشروع الناتج على تبني سياسة ملائمة للمنافسة لما فيه مصلحة أفضل للمستهلكين، وبالنتيجة التخفيف من الآثار السلبية الضارة بالمنافسة التي كان من الممكن تحقيقها في حال انعدام هذه المنافع. وهذا ما قرّرت المفوضية عند إجازتها لاتفاق الشراكة بين شركتي طيران Air France/Alitalia (٢٠٠٤) لمساهمته بشكل مباشر في تحسين إنتاج وتوزيع المنتجات وتعزيز التطور التقني والاقتصادي في قطاع الطيران بما فيه مصلحة المستهلكين على العموم<sup>٦٥</sup>.

٦٢. لمزيد من التفاصيل حول هذه المبادئ، انظر جلال مسعد محتوت، مدى تأثير المنافسة الحرة بالممارسات التجارية، رسالة دكتوراه، جامعة مولود معمري تيزي- وزو، الجزائر، ٢٠١٢، ص ٢٨ وما يليها.

63. Ryanair/AerLingus, aff., préc., point 22.

64. Ryanair/AerLingus (2007), préc., point 1145

65. Air France/Alitalia (2004), préc., point 132.

## ثانياً: الآثار السلبية للتركز الاقتصادي

من بين النتائج السلبية المباشرة التي قد تتجم عن عملية التركيز الاقتصادي إنشاء مركز مهيمن للمشروع الناتج. وقد حظرت المادة (١٠٢) من اتفاقية (TFEU) إساءة استخدام المشروع لمركزه المهيمن في السوق، وقد أشارت إلى بعض الممارسات غير المشروعة لهذا الاستخدام والتي من ضمنها فرض أسعار معينة مبالغاً فيها للشراء أو البيع من قبل المشروع المهيمن، أو فرض شروط غير عادلة أو تعسفية في الصفقات أو الاتفاقات التي يكون المشروع المهيمن طرفاً فيها، أو تحديد كمية الإنتاج، أو التمييز في المعاملة بين المشروعات المختلفة، أو اتخاذ أية إجراءات ضارة بالمستهلكين.

ويأخذ المشروع طابع المركز المهيمن متى ما كانت له القدرة على إعاقة أو منع أي منافسة حقيقية في السوق المعني، ودون الاهتمام لأي ردة فعل قد تصدر من منافسيه أو من عملائه أو من المستهلكين<sup>٦٦</sup>. وهذا ما أكدته محكمة العدل الأوروبية في قرارها الصادر عام ١٩٧٩ في قضية Hoffmann-La Roche<sup>٦٧</sup> من أن إساءة استعمال المركز المهيمن هو " فكرة موضوعية تتعلق بالتصرفات التي يقوم بها المشروع المهيمن والتي ينجم عنها التأثير على تركيبة السوق مما يؤدي إلى إضعاف أو إعاقة المنافسة أو منعها باستخدام وسائل تختلف عن الوسائل المستخدمة في إطار المنافسة العادية أو في ظل الظروف الطبيعية للسوق"<sup>٦٨</sup>. وقد ذهبت المفوضية الأوروبية إلى أن المشروع يكون في مركز مهيمن " عندما يتصرف بشكل مستقل دون الأخذ بحسابه ردة فعل المنافسين بالنظر لامتلاكه معرفة تقنية أو مواد أولية أو مقدرة مالية تمكنه من تحديد الأسعار في السوق، أو من مراقبة عمليات الإنتاج والتوزيع والتحكم بها"<sup>٦٩</sup>.

ووفقاً للفقرة الأولى من المبادئ التوجيهية بشأن قياس عمليات التركيز الاقتصادي الأفقي سابقة الذكر فإنه ينجم عن عملية الاندماج بين شركتين متنافستين موجودتين في ذات السوق آثار مخلة بالمنافسة الفعلية في هذا السوق بسبب خلق أو تعزيز مركز مهيمن<sup>٧٠</sup>.

66. CJCE 21 février 1973, Continental Can, aff. 6/72 : Rec. P. 215, et 14 février 1978, United Brands Cie aff.. 27/76 ; Rec. p. 207, Aff. T. HIHI AG Commission, Décembre 1991, 12, TPI.

67. CJCE, 13 février 1979, Hoffmann-La Roche / Commission, aff. 85/76, Rec. CJCE 1979, p. 461.

68. «[...] la notion d'exploitation abusive est une notion objective qui vise les comportements d'une entreprise en position dominante qui sont de nature à influencer la structure d'un marché où, à la suite précisément de la présence de l'entreprise en question, le degré de concurrence est déjà affaibli et qui ont pour effet de faire obstacle, par le recours à des moyens différents de ceux qui gouvernent une compétition normale des produits ou services sur la base des prestations des opérateurs économiques, au maintien du degré de concurrence existant encore sur le marché ou au développement de cette concurrence ».

69. Paul Nihoul, La concurrence et le droit, Edition Cms, Management et Société, Paris, 2001, p. 226.

انظر كذلك: جلال مسعد محتوت، مرجع سابق، ص ٢٨.

٧٠. لمزيد من التفاصيل حول هذا الأثر كنتيجة للأعمال المخلة بالمنافسة عموماً، راجع عياد أبو بكر، مرجع سابق، ص ٤٠ وما يليها.



وفي قضية (Ryanair Holdings) المقامة ضد المفوضية الأوروبية في عام ٢٠١٠، أكدت محكمة العدل الأوروبية على صحة قرار المفوضية الصادر عام ٢٠١٠ بشأن تقييم الآثار التنافسية السلبية الناجمة عن تكتل الشركتين والذي أدانت بموجبه التكتل بينهما بالنظر لارتفاع الحصة السوقية لهذا التكتل وردة الفعل السلبية المنتظرة من العملاء والمنافسين الموجودين بالسوق<sup>٧١</sup>.

كما تنص الفقرة (٦٩) من المبادئ التوجيهية أعلاه على ضرورة تحقق المفوضية من أن عملية التركيز الاقتصادي لن تمنع من دخول منافسين جدد إلى السوق. وتطبيقاً لذلك، أكدت المفوضية في قضية Air France/Alitalia، على أنه "معرفة مدى تهديد زوال المنافسة في أسواق النقل الجوي بفعل تكتل هاتين الشركتين، فيجب أن يُؤخذ بعين الاعتبار عدة عوامل، من أهمها تحديد المركز الذي تحتله كل من الشركتين في الأسواق المعنية، والبحث في درجة المنافسة الموجودة قبل الاتفاق في هذه الأسواق، وتحديد درجة المنافسة الحقيقية المتبقية في ذات الأسواق بعد الاتفاق"<sup>٧٢</sup>.

أمّا بالنسبة لأهم المعوقات التي تُواجه اتفاقات التكتل لشركات الطيران التجاري في مطارات ومحطات معينة فتبرز ظاهرة اكتظاظ المطارات والمدرجات خصوصاً في ساعات الذروة والتي من شأنها منع دخول منافسين جدد بالنسبة للمطارات التي تدخل ضمن نطاق تطبيق التنظيم الخاص بجدول مواعيد الرحلات للشركات المتكتلة. وهذا ما دعا المفوضية الأوروبية إلى رفض التكتل الحاصل عام ٢٠٠٩ بين شركتي طيران Lufthansa/SN AirholdingBrussels والخاص بالمحطة الجوية بروكسل-زيوريخ، حيث ثبت للمفوضية أن درجة اكتظاظ المطارين في هذه المحطة من شأنه تشكيل عائق جاد أمام دخول منافسين جدد إلى هذه المحطة بالنظر لصعوبة إيجادهم لساعات قابلة للاستغلال خصوصاً خلال ساعات الذروة<sup>٧٣</sup>.

71. Trib. UE, 6 juillet 2010, aff. T-342/07, Ryanair Holdings c/ Commission, ci-après «Ryanair Holdings c/ Commission (2010) et Trib. UE, 6 Juillet 2010, aff. T-411/07, AerLingus c/ Commission. ci-après «AerLingus c/ Commission (2010)». Voir J-L Albert, «Note, JCP E Semaine Juridique (édition entreprise), septembre 2010 ; F. de Bure, « Ryanair devra se contenter d'être minoritaire», Revue Lamy de la Concurrence, n°25, 2010 ; L. Grard, «Droit de la concurrence et regroupement national de compagnies aériennes: jurisprudence irlandaise en provenance du TPIUE», Revue de droit des transports, n° 10, Octobre 2010 ; L. Grard, «Ryanair c/ AerLingus, premier épisode d'une nouvelle série judiciaire», Revue de droit des transports, n°5, mai 2008 ; L. Idot, «Le Tribunal rejette le recours contre la décision déclarant incompatible le projet de concentration Ryanair/AerLingus, et confirme que la Commission ne peut ordonner la cession d'une participation antérieure à l'OPA. Europe, n° 10, octobre 2010.

72. Air France/Alitalia (2004), préc., point 142.

73. European Commission, Déc. du 22 Juin 2009, Lufthansa/SN Airhodling, aff. COMP/M.5335, JOUE n° C 312 du 06 Décembre 2009, point 329.



## المبحث الثاني

### مكافحة الممارسات المخلة بالمنافسة لشركات الطيران التجاري

تعمل المفوضية الأوروبية وسلطات المنافسة في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي على مكافحة الممارسات المخلة بالمنافسة من أجل تأمين منافسة عادلة لكافة شركات الطيران التجاري. ولتحقيق هدفها هذا تحظر المفوضية وسلطات المنافسة - مستندةً إلى قواعد المنافسة الأوروبية وقوانين منع الاحتكار - كافة أشكال هذه الممارسات وتعمل على إزالة أية عراقيل تضعها شركات الطيران أمام دخول منافسين محتملين إلى السوق (المطلب الأول). كما أنها لا تتوانى عن اتخاذ التدابير اللازمة لمواجهة الآثار الضارة بالمنافسة الناجمة عن التركيز الاقتصادي لشركات الطيران (المطلب الثاني). أضف لذلك فإن تفحص تشريعات المنافسة الأوروبية والتشريعات ذات العلاقة يُظهر وجود عدد من الوسائل المساندة لجهود المفوضية الأوروبية لمكافحة ومواجهة أية ممارسة تنافسية غير مشروعة قد ترتكبها أي من شركات الطيران التجاري (المطلب الثالث).

### المطلب الأول

#### حظر الممارسات المخلة بالمنافسة لشركات الطيران

تحظر تشريعات المنافسة ومنع الاحتكار الأوروبية كافة أشكال الممارسات المخلة بالمنافسة، وتمتلك المفوضية الأوروبية وسلطات المنافسة الوطنية في دول الاتحاد الأوروبي صلاحية وقف المخالفة والأمر باتخاذ تدابير مؤقتة وقبول تعهدات الطرف المخالف باتخاذ الإجراءات الكفيلة لوقف الممارسة غير المشروعة وتعويض الأضرار التي نجمت عنها، وكذلك فرض غرامات تتناسب مع طبيعة ودرجة خطورة المخالفة وحجم الضرر الحاصل وغير ذلك من الإجراءات والعقوبات الكفيلة بالحفاظ على المنافسة الفعالة ومنع الاحتكار. ومن بين أخطر الممارسات المخلة بالمنافسة في قطاع الطيران التجاري التي تتشدد المفوضية في مكافحتها وتُغلظ العقوبات والغرامات عليها تواطؤ شركات الطيران التجاري بعضها مع بعض لرفع الأسعار أو إساءة استخدام شركة الطيران لمركزها المهيمن في سوق الطيران أو وضع عراقيل أمام دخول شركات طيران جديدة إلى السوق.

### الفرع الأول

#### آلية مكافحة المفوضية الأوروبية لتواطؤ شركات الطيران

تتمثل سياسة المفوضية الأوروبية في مكافحة تواطؤ شركات الطيران التي تستهدف تقاسم الأسواق بين الشركات المتواطئة أو رفع أسعار تذاكر الطيران في التشدد في فرض الغرامات على الشركات المتواطئة وإعفاء تلك المتعانة معها ومع التحقيقات التي تجريها من الغرامات.

## أولاً: التشدد في فرض الغرامات على شركات الطيران المتواطئة

تشدد المفوضية الأوروبية في فرض الغرامات على شركات الطيران التجاري التي ترتكب مخالفات خطيرة كتواطئها على تخفيض الأسعار بشكل افتراضي أو على تقاسم الأسواق فيما بينها. وقد تصل الغرامة المفروضة على شركة الطيران المتواطئة لما نسبته (١٠٪) من مجموع رقم أعمالها السنوي<sup>٧٤</sup>.

ففي القضية التي جمعت شركتي طيران (SAS/Maersk Air 2001)، وبعد أن اتضح للمفوضية وجود تواطؤ بين الشركتين لاقتسام الأسواق فيما بينهما نجم عنه منح كل منهما مركزاً مهيماً على درجة عالية من الخطورة وقادهما للتحكم بشكل جزائي بأسعار تذاكر رحلات الطيران في ظل غياب المنافسة، قرّرت المفوضية فرض غرامة مقدارها ٢٩ مليون يورو على شركة طيران SAS ومبلغ ١٢ مليون يورو على شركة طيران Maersk<sup>٧٥</sup>، فتقدمت شركة SAS بالطعن ضد قرار المفوضية لدى محكمة العدل الأوروبية مدعية خطأ تقديرها لدرجة خطورة المخالفة وبالنتيجة لمبلغ الغرامة، فجاء قرار المحكمة مؤيداً لموقف المفوضية<sup>٧٦</sup>.

وفي ذات السياق، جاءت قضية التواطؤ العالمية (2010 Cartel Mondial du fret aérien)<sup>٧٧</sup>، والتي كان أطرافها كبرى شركات الطيران العالمية (Air Canada, Air France-KLM, British Airways, Cathay Pacific, Cargolux, Japan Airlines, LAN (Chile, Martinair, SAS, Singapore Airlines et Qantas)، فرضت المفوضية الأوروبية على هذه الشركات غرامة قياسية وتاريخية قاربت الـ (٨٠٠) مليون يورو. وقد تم فرض هذا المبلغ الهائل من الغرامة بعد مراجعة وفحص المفوضية لكافة الظروف والملابسات التي أحاطت باتفاق التواطؤ ومدته وخطورته وللظروف المشددة والمخففة في القضية وتفحص عمليات البيع غير المشروع التي قامت بها هذه الشركات داخل دول الاتحاد الأوروبي وغيرها من الدول. كما تم زيادة الغرامة المفروضة على شركة SAS بمقدار (٥٠٪) بالنظر إلى ماضيها في التواطؤ مع شركة Maersk في عام ٢٠٠١ كما أشرنا سابقاً. بالمقابل خفضت المفوضية غرامة خمس من هذه الشركات نظراً للظروف الاقتصادية الصعبة التي تمر بها وطبيعة دورها غير المحوري في عملية التواطؤ.

74. See in this regard, R. PAPY, op. cit., p. 173.

75. European Commission, SAS/Maersk Air (2001) 18/07/2001 COMP.D.2/37.444 IP/01/1009 <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001D0716:FR:HTML>

76. TPICE, 18 Juillet 2005, aff. T-241/01, Scandinavian Airlines System AB c/ Commission, Rec. p. II-2917. Voir L. Idot, « Une entente de répartition de marches dans le domaine du transport aérien peut être une infraction très grave... », préc., 415.

77. European Commission, Cartel mondial du fret aérien (2010) 09/11/2010 COMP/39258 IP/10/1487.

### ثانياً، الاعضاء من الغرامات لشركات الطيران المتعاونة

تبنت المفوضية الأوروبية نظاماً للإعفاء الجزئي أو الكلي من الغرامة لشركات الطيران التي تسحب من اتفاقات التواطؤ وتلك التي تتعاون معها في الكشف عنه وعن الممارسات المخلة بالمنافسة. وقد طبقت نظامها هذا في قضية التواطؤ العالمية لشركات الطيران (CartelMondial du fret aérien 2010) سائفة الذكر، حيث استفادت شركات الطيران التابعة لشركتي طيران Lufthansa & Swiss من إعفاء كلي من الغرامات لقاء تعاونهم مع المفوضية في كشف عملية التواطؤ هذه وتزويدهم لها بكافة المعلومات والاثباتات الدالة عليه. كما منحت المفوضية في هذه القضية تخفيضات في الغرامات المفروضة لبعض شركات الطيران بما يتناسب مع دور كل منها في عملية التواطؤ ومقدار تعاونهم معها<sup>78</sup>.

كما استفادت شركة طيران Virgin Atlantic في القضية التي جمعت بين شركتي طيران British Airways/Virgin Atlantic<sup>79</sup> (٢٠٠٧) من نظام الإعفاء الأوروبي مقابل تعاونها التام مع المكتب البريطاني للتجارة العادلة في كشف عملية التواطؤ مع منافستها شركة طيران British Airways على رفع أسعار تذاكر رحلات الطيران للفترة من ٢٠٠٤-٢٠٠٦ بمقدار جزائي مبالغ فيه. بالمقابل تعرضت شركة طيران British Airways، والتي لم تبد أي تعاون مع التحقيقات التي جرت، لغرامة شديدة مقدارها (١٢١,٥) مليون جنيه استرليني دُفعت للمكتب البريطاني للتجارة العادلة ومبلغ (٣٠٠) مليون دولار أمريكي تم دفعها لدائرة العدل الأمريكية<sup>80</sup>.

## الفرع الثاني

### آلية مكافحة المفوضية الأوروبية لإساءة استخدام

#### شركات الطيران لمركزها المهيمن

تحظر المادة (١٠٢) من اتفاقية الاتحاد الأوروبي إساءة استخدام الشركات لمركزها المهيمن في الأسواق المختلفة. وتتمثل أهم الممارسات التي تُسيء فيها شركات الطيران التجاري استخدام مركزها المهيمن انتهاجه السياسة تسعير افتراضية وتقديمها لبرامج ولاء تمييزية لعملائها.

#### أولاً: مكافحة التسعير الافتراضي

ليس من اليسير تنظيم الممارسات الخاصة بالتسعير الافتراضي لشركات الطيران التجاري

78. Martinair (50 %), Japan Airlines (25 %), Air France-KLM (20 %), Cathay Pacific (20 %), LAN Chile (20 %), Qantas (20 %), Air Canada (15 %), Cargolux (15 %), SAS (15 %) et British Airways (10 %).

79. OFT (Royaume-Uni) British Airways/Virgin Atlantic (2007) 01/07/2007 113/07 <http://www.of.gov.uk/news-and-updates/press/2007/113-07>.

80. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/6925397.stm>.

كونه من الصعب اثبات ارتكابها لها. ولكن في حال ثبوت ارتكابها لهذه الممارسة فإن الغرامات التي تُفرض عليها تكون ضخمة وذلك لتناسب مع درجة خطورة ممارستها هذه ولردعها من إعادة تكرارها<sup>٨١</sup>.

وتطبيقاً لذلك، أدان مكتب المنافسة الألماني في قضية شركتي الطيران الألمانيتين/Lufthansa (2002) Germania<sup>٨٢</sup> شركة طيران Lufthansa بدفع غرامة كبيرة لانتهاجها سياسة التسعير الافتراضي على تذاكر طيرانها في محطة الربط الجوي التي تُهيمن عليها فرانكفورت-برلين وذلك بتخفيض سعر كل تذكرة سفر ذهاباً وإياباً مبلغاً مقداره (٣٥) يورو بهدف إقصاء شركة طيران Germania من هذه المحطة، ومن ثم معاودة رفعها للأسعار بعد تحقق هدفها هذا. وقد أمر مكتب المنافسة شركة Lufthansa بتعديل أسعارها الجديدة لتناسب مع السعر العادل للسوق.

#### ثانياً: مكافحة برامج الولاء التمييزية

تنقسم برامج الولاء التي تقدمها شركات الطيران التجاري إلى قسمين رئيسيين: برامج ولاء مقدمة مباشرة للمستهلكين وأخرى مقدمة إلى وسطاء ووكلاء مكاتب الطيران. وتقف المفوضية الأوروبية وسلطات المنافسة الوطنية للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بالمرصاد لأي ممارسة تمييزية بين عميل أو مستهلك وآخر. وتطبيقاً لذلك، منعت سلطات المنافسة النرويجية في قضية (Eurobonus 2002) SAS<sup>٨٣</sup> شركة طيران SAS من تقديم برامج ولاء تمييزية مباشرة للمستهلكين على جميع محطات الربط الجوية التي تعمل عليها داخل النرويج وليس فقط على محطة الربط الجوي موضوع الدعوى، وهو ما جاء مخالفاً بهذه الحيثية لقرار المحكمة السويدية المختصة الصادر عام ٢٠٠١<sup>٨٤</sup>.

كما تحظر المفوضية الأوروبية برامج الولاء التمييزية بين عملاء شركات الطيران التجاري من وسطاء ووكلاء مكاتب الطيران وتعمل دائماً على وقفها بمجرد علمها بها بأثر فوري، وتطلب من شركة الطيران المعنية أو تجمع شركات الطيران أصحاب البرنامج التعهد بعدم تكرار هذه الممارسة. وهي غالباً ما تشدد في تقدير مبلغ الغرامة التي تفرضها على شركات الطيران المخالفة، وهذا ما قامت بفعله عند نظرها قضية شركتي طيران British Airways/Virgin<sup>٨٥</sup> (١٩٩٩)، حيث فرضت غرامة مقدارها ٦,٨ مليون يورو على شركة طيران British Airways بعد ثبوت

81. R. PAPY, op. cit., p. 514.

82. Bundeskartellamt (Allemagne) Lufthansa/Germania (2002), préc.

83. Konkursverket (Norvège) Eurobonus (2003) 18/12/2003 V2003-71 [http://www.konkurransetilsynet.no/iKnowBase/Content/428514/V2003\\_71\\_SAS-GRUPPEN.PDF](http://www.konkurransetilsynet.no/iKnowBase/Content/428514/V2003_71_SAS-GRUPPEN.PDF).

84. Jugement du tribunal de commerce suédois (Marknadsdomstolen), SAS/Konkurrensverket, 27 Ferrier 2001, aff. MD 2001:4.

85. European Commission, Virgin/British Airways (1999), préc.

مخالفتها لقواعد المنافسة الأوروبية، وعلى وجه الخصوص نص المادة (١٠٢) من اتفاقية الاتحاد الأوروبي (TFEU)، بتقديمها لبرنامج حوسمات ولاء لوسطاء ووكلاء مكاتب الطيران بمنحهم عمولات تمييزية مقدرة وفقاً لنسبة مبيعات كل منهم من تذاكر طيرانها داخل المملكة المتحدة بهدف تعزيز مركزها المهيمن في السوق البريطانية وإقصاء بقية منافسيها منه وعرقلة دخول غيرها إليه<sup>٨٦</sup>.

### الفرع الثالث

#### اتخاذ التدابير اللازمة لمنع عرقلة دخول منافسين جدد إلى أسواق الطيران

تحظر المفوضية الأوروبية جميع الممارسات التي من شأنها عرقلة دخول منافسين جدد إلى أسواق الطيران التجاري. وإتاحة المجال أمام دخول شركات طيران احترازية جديدة وتهيئة الظروف الملائمة لاستمرارها تستطيع المفوضية اتخاذ العديد من التدابير الاحترازية والتحفيزية الكفيلة بحمايتها من الممارسات التنافسية غير المشروعة والتي تُمكنها من تثبيت أقدامها في السوق التنافسي بشكلٍ عادل.

#### أولاً: التدابير الاحترازية

للمفوضية الأوروبية أن تُلزم مشغلي المطارات في محطات الربط الجوية التي تختار أن تعمل عليها شركة الطيران الجديدة منحها مواعيد تنافسية ومناسبة للإقلاع والهبوط بحيث يكون لها حصة في تشغيل جزء من رحلاتها في أوقات الذروة صباحاً ومساءً، حتى وإن اقتضى ذلك، في حال أن كانت جميع هذه الأوقات محجوزاً استخدامها من قبل شركات الطيران الموجودة مسبقاً، بأخذ جزء منها لمصلحة الشركة الجديدة<sup>٨٧</sup>. ويترتب على هذا الإجراء تخفيض عدد الرحلات الجوية المخصصة لشركات الطيران الموجودة لمصلحة شركة الطيران الجديدة، وهو ما قد يُلجئ الشركات التي تم تخفيض عدد رحلاتها الجوية لتعويض النقص الحاصل إلى زيادة تكرار رحلاتها أحياناً ضمن الوقت الواحد الممنوح لها أو زيادة القدرة الاستيعابية لرحلاتها بتشغيل طائرات أضخم حجماً في الوقت المخصص لها. وإزاء هذه الممارسة التي ستعرقل حتماً فعالية دخول الشركة الجديدة تستطيع المفوضية اللجوء لسياسة تجميد التكرار بحيث لا تسمح للشركات الموجودة بزيادة عدد رحلاتها أو زيادة طاقتها الاستيعابية وذلك بهدف تهيئة الظروف التنافسية

86. European Commission, Déc. du 14 Juillet 1999, Virgin/British Airways, aff. IV/D-2/34.780, JOCE n° L 30 du 4 Février 2000, ci-après « Virgin/British Airways (1999) ». Voir Catherine Prieto, Note, Journal du droit international (Clunet), n°2, 2004; Sarah Subremon, Note, La Gazette du Palais, n°163, 2004. TPICE, 17 Décembre 2003, British Airways c/Commission, aff. T-219/99, Rec. p. II-5917. CJCE, 15 mars 2007, British Airways c/ Commission, aff. C-95/04 P, Rec. p.I-2331.

87. R. PAPPY, op. cit., p. 519.

المناسبة لشركة الطيران الجديدة واعطائها الفرصة لإثبات وجودها وأخذ فرصتها كاملة<sup>٨٨</sup>.

وقد سبق للمفوضية الأوروبية أن أقرت اتفاق شركتي طيران (KLM/Alitalia 1999) على تخفيض تردد رحلاتهم الجوية بنسبة (٤٠٪) لإتاحة الفرصة التنافسية أمام شركة الطيران الجديدة لتسيير عدد من رحلاتها اليومية في أوقات الذروة بحيث تزيد من قدرتها التنافسية في مواجهة الشركات المهيمنة<sup>٨٩</sup>. كما أمرت في القضية التي جمعت شركات طيران (BA/Iberia/ GB Airways 2003) هذه الشركات بتجميد عدد من رحلاتها في بعض أوقات الذروة على محطة الربط الجوية بين لندن وبرشلونة وفي عدد آخر من محطات الربط لتمكين شركة الطيران الجديدة من الحلول مكانها في هذه الأوقات والمنافسة بشكل عادل<sup>٩٠</sup>.

إلا أن تدابير المفوضية الأوروبية هذه لا تنفي وجود محاولات من قبل بعض شركات الطيران المهيمنة للتحايل عليها من خلال زيادة طاقتها الاستيعابية في ذات مواعيد الطيران الممنوحة لها<sup>٩١</sup>. ففي قضية اندماج شركتي طيران (Lufthansa/Swiss 2005<sup>٩٢</sup>)، كان للشركتين هيمنة واضحة على محطة الربط الجوية فرانكفورت- زيوريخ بتشغيل ١٢ رحلة يومية كاملة، الأمر الذي دعا المفوضية لإصدار قرار يلزمهما بتخفيض عدد رحلاتهما بمعدل خمس رحلات يومية لمصلحة شركة طيران برلين الجديدة، وفي كل الأحوال فإنه يُمتنع على الشركتين المندمجتين تسيير ما يزيد عدده عن ١١ رحلة يومية كحد أقصى. وقد بدأت شركة طيران برلين بالعمل على هذه المحطة في بداية عام ٢٠٠٦، إلا أن هاتين الشركتين قامتا بزيادة طاقتهما الاستيعابية بمقدار (٨٪) من خلال تسيير طيارات أضخم حجماً في نفس الأوقات وخلال عدد الرحلات الممنوحة لهما مما تسبب في عدم قدرة شركة طيران برلين على مواصلة التنافس بشكل عادل وإلى خروجها في نهاية المطاف من هذه المحطة مع نهاية عام ٢٠٠٦.

كما يُمكن للمفوضية الأوروبية حظر تخفيض شركات الطيران المهيمنة على محطة ربط جوية معينة لأسعار رحلاتها لمدة محددة. وتطبيقاً لذلك اشترطت المفوضية في قضية تحالف شركتي طيران (Lufthansa/Austrian 2002)<sup>٩٣</sup> على الشركتين إذا أرادت تخفيض أسعار رحلاتهما في محطة الربط الجوية التي كان من المتوقع أن تدخلها شركة طيران جديدة، تخفيض أسعار

88. R. PAPPY, op. cit., p. 520.

89. European Commission, Déc. du 11 Août 1999, KLM/Alitalia, aff. COMP/JV.19, JOCE n° C 96 du 05 Avril 2000, ci-après «KLM/Alitalia (1999)».

90. European Commission, Déc. du 10 mars 2003, British Airways/SN Brussels, aff. COMP/A.38.477/D2, JOCE n° C 306 du 10 Décembre 2002.

91. R. PAPPY, op. cit., p. 494.

92. European Commission, Déc. du 04 Juillet 2005, Lufthansa/Swiss, aff. COMP/M.3770, JOUE n° C 131 du 28 Mai 2005.

93. European Commission, Déc. du 5 Juillet 2002, Aua/LH (2002), aff. COMP/37.730, JOCE n° L 242 du 10 Septembre 2002.

رحلاتهما أيضاً على محطات الربط الجوية الثلاث الأخرى بين دولتي النمسا وألمانيا التي كانت الشركتان تهيمنان عليها والتي لا يوجد لهما منافس فيها، وذلك حتى تثبت الشركتان حسن نيتهما بأن التخفيض لم يأت للإضرار بشركة الطيران الجديدة وإنما تم بشكل مستقل لما فيه مصلحة عموم المستهلكين. وهذا ما تم تطبيقه كذلك في قضية شركتي طيران (Lufthansa/Swiss) (2005)<sup>94</sup> حيث سمحت المفوضية للشركتين بتخفيض أسعار رحلاتهما في محطة الربط الجوي التي استدخلها شركة طيران جديدة وفي محطتي ربط آخرين تهيمنان عليهما ولا يوجد لهما فيهما منافس جديد، مما سمح للمفوضية بالتأكد بأن التخفيض على العموم لم يأت لعرقلة دخول شركة الطيران الجديدة إلى محطة الربط المقصودة وإنما جرى بحسن نية لما فيه فائدة للمستهلكين على العموم.

#### ثانياً: التدابير التحفيزية

إن إعطاء فرصة لشركة الطيران الجديدة للاستفادة من المركز المهيمن لشركات الطيران المهيمنة على محطة الربط الجوية التي دخلت إليها من شأنه مساعدتها في تثبيت أقدامها في هذه المحطة وإيجاد نوع من التعاون والتوازن في العروض المقدمة من قبل هذه الشركات للمستهلكين والمتعاملين معهم. وتطبيقاً لذلك، سمحت المفوضية الأوروبية في قضية شركات طيران BA/AA/ Iberia (2010) لشركة الطيران الجديدة بالدخول لنظام الحجز الخاص بهذه الشركات المهيمنة على محطات ربط جوية معينة لبيع تذاكر هذه الشركات من خلالها أيضاً، بحيث أصبح بمقدور المستهلك الجمع في رحلة واحدة وبسعر منافس بين تذكرة طيران الشركة الجديدة في رحلة الذهاب مثلاً والعودة على متن رحلة طيران إحدى الشركات المهيمنة، مما ساعدها في جذب عدد أكبر من المستهلكين والعملاء وتثبيت أقدامها في السوق التنافسي بشكلٍ عادل<sup>95</sup>.

كما سمحت المفوضية لشركة الطيران الجديدة في قضية شركتي طيران (Lufthansa/SN) (Brussels 2009)، فيما يخص رحلات الطيران الطويلة، بالاستفادة من رحلات هاتين الشركتين المهيمنتين في محطات الترانزيت بسعر منافس وبتذكرة واحدة كأنها صادرة من شركة واحدة، بحيث يحجز المستهلك من محطة الانطلاق إلى محطة الترانزيت على طيران الشركة الجديدة ويكمل طيرانه من محطة الترانزيت إلى محطة الوصول على طيران إحدى الشركتين المهيمنتين دون تكلفة إضافية عليه بسبب تغيير شركة الطيران ضمن الرحلة الواحدة<sup>96</sup>.

94. European Commission, Déc. du 04 Juillet 2005, Lufthansa/Swiss, aff. COMP/M.3770, JOUE n° C 131 du 28 Mai 2005.

95. European Commission, Déc. du 14 Juillet 2010, BA/AA/Iberia, aff. COMP/39596, JOUE n° C 278 du 15/10/2010, ci-après « BA/AA/Iberia (2010) ».

96. European Commission, Déc. du 22 Juin 2009, Lufthansa/SN Airhodling, aff. COMP/M.5335, JOUE n° C 312 du 06 Décembre 2009.



وكذلك الحال في قضية شركتي طيران (Lufthansa/Austrian 2009)، حيث تعهدت هاتان الشركتان المهيمنتان على محطات الربط الجوية، Vienne-Francfort, Vienne-Munich, Vienne-Cologne, Vienne-Stuttgart et Vienne-Bruxelles بتقاسم الرمز مع شركات الطيران الجديدة على هذه المحطات مما كان له أثر إيجابي على زيادة حجم المتعاملين مع هذه الشركات. وهذا ما تم أيضاً في قضية شركتي طيران (Lufthansa/SN Brussels 2009)، حيث لاحظت المفوضية أن تقاسم الرمز بين هاتين الشركتين المهيمنتين على محطات الربط الجوية Bruxelles-Hambourg وHambourg et Toulouse مع شركات الطيران الجديدة قد أدى لجذب الكثير من المستهلكين للتعامل مع هذه الشركات مما مكنها من الاستمرار والمنافسة في السوق<sup>97</sup>.

كما فتحت المفوضية الأوروبية الباب أمام شركات الطيران الجديدة للاستفادة من عروض الولاء غير التمييزية التي تطرحها شركات الطيران المهيمنة على بعض محطات الربط الجوية الأوروبية. فمنحت المفوضية بالنتيجة شركة الطيران الجديدة الحق بالاستفادة من هذه العروض أسوةً بالوسطاء ووكلاء مكاتب الطيران، وهذا ما انتهجته في قضيتي شركات طيران (Lufthansa / Austrian 2009)<sup>98</sup> و(Lufthansa/SN Brussels 2009)<sup>99</sup>، بسماعها لشركات الطيران الجديدة بالمشاركة في برنامج الولاء غير التمييزي (Miles&More) الذي تقدمه شركة Lufthansa لعملائها على محطات ربط جوية معينة. بالمقابل، تحظر المفوضية على شركات الطيران المهيمنة تقديم أية عروض تخفيضية أو تمييزية لهؤلاء الوسطاء والوكلاء بهدف عرقلة دخول شركات الطيران الجديدة إلى محطات الربط الجوية المهيمن عليها<sup>100</sup>.

وكذلك فإن من بين التدابير التحفيزية التي تهتم المفوضية الأوروبية باتخاذها وتحرص على تطبيقها منح شركة الطيران الجديدة الفرصة الكاملة في تسويق نفسها والإعلان عن برامجها وجداول رحلاتها للمتعاملين والمستهلكين، وذلك من خلال إلزامها لشركات الطيران المهيمنة بتقليل المساحات الاعلانية والتسويقية لعروضها على شاشات الحجز لدى الوسطاء ووكلاء مكاتب الطيران من أجل إفساح المجال لظهور اسم الشركة الجديدة وعلى وجه الخصوص في الصفحة الأولى من شاشة الحجز، وهو النهج الذي اتبعته المفوضية في معرض نظرها لقضية شركتي

97. European Commission, Déc. du 28 Août 2009, Lufthansa/Austrian, aff. COMP/M.5440, JOUE n° C 16 du 22 Janvier 2010.

98. European Commission, Déc. du 22 Juin 2009, Lufthansa/SN Airhodling, aff. COMP/M.5335, JOUE n° C 312 du 06 Décembre 2009.

99. European Commission, Déc. du 28 Août 2009, Lufthansa/Austrian, aff. COMP/M.5440, JOUE n° C 16 du 22 Janvier 2010.

100. European Commission, Déc. du 22 Juin 2009, Lufthansa/SN Airhodling, aff. COMP/M.5335, JOUE n° C 312 du 06 Décembre 2009.

101. R. PAPY, op. cit., p. 496.



طيران (1999 KLM/Alitalia)<sup>102</sup>.

## المطلب الثاني

### مواجهة الآثار الضارة بالمنافسة للتركز الاقتصادي لشركات الطيران

إضافةً للتدابير الاحترازية والتحفيزية وفرض الغرامات التي تستطيع المفوضية الأوروبية بموجب صلاحيتها الرقابية اتخاذها في حالة وجود تركيزات أو تكتلات لشركاء طيران مخالفة لقواعد المنافسة العادلة لوضع حد للمخالفة المثبتة، فإنها تتمتع بموجب سلطتها التنظيمية - فيما يخص عمليات التركيز الاقتصادي لهذه الشركات - بصلاحيّة رفض عملية التركيز المخلة بالمنافسة أو السماح بها بشروط محدّدة تتطلب اتخاذ حلولاً هيكلية أو مسلكية.

## الفرع الأول

### رفض عملية التركيز

للمفوضية الأوروبية وفقاً لنص الفقرة (٢) من المادة الثانية من اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٤/١٣٩ بشأن عمليات التركيز الاقتصادي منع عملية التركيز باعتبارها غير متلائمة مع قواعد المنافسة في السوق الأوروبية المشتركة<sup>103</sup>. غير أنه نادراً ما تلجأ المفوضية لهذا الحل لأنه لا يمكن أن يتم دون الدخول في عمليات تقييمية وتحليلية من الناحيتين الفنية والسوقية للتركز أو التحالف الحاصل مع بيان آثاره السلبية بشكل تفصيلي ودقيق وتبرير قرار الرفض تبريراً مقنعاً لشركات الطيران والقضاء الأوروبي صاحب الولاية بالنظر في الطعون المقيدة ضد قرارات المفوضية. وإذا ما تتبعنا قرارات المفوضية بخصوص عمليات الاندماج والتحالفات المشتركة التي تمت بين الشركات الأوروبية ومنها شركات طيران على مدار عدد من السنوات الماضية، ومنها على سبيل المثال عام ٢٠١٠، لوجدنا أنها لم ترفض إلا (٢٠) عملية اندماج وتحالف من أصل (٤٤٠١) عملية نظرتها وأجازتها<sup>104</sup>، أي أن نسبة الرفض لم تتجاوز (٤٥،٠٪) مقابل نسبة إجازة بلغت (٩٩،٥٥٪) من عمليات الاندماج والتحالف التي تمت بين الشركات في ذلك العام.

ومن بين أشهر عمليات التركيز التي تم منعها في قطاع الطيران التجاري عمليتا اندماج وتحالف شركتي طيران (2007 Ryanair/AerLingus)<sup>105</sup> وشركتي طيران (Aegean/Olympic Air)

102. European Commission, Déc. du 11 Août 1999, KLM/Alitalia, aff. COMP/JV.19, JOCE n° C 96 du 05 Avril 2000, ci-après «KLM/Alitalia (1999)».

103. Article 2§3: « Les concentrations qui entraveraient de manière significative une concurrence effective dans le marché commun ou une partie substantielle de celui-ci, notamment du fait de la création ou du renforcement d'une position dominante, doivent être déclarées incompatibles avec le marché commun ».

104. Statistiques de la Commission : <http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/statistics.pdf>

105. European Commission, Déc. du 27 juin 2007, Ryanair/AerLingus, aff., préc.

(2011)<sup>١٠٦</sup>. بالمقابل أجازت المفوضية على مدار السنوات الماضية ما يُقارب (٢٨) عملية اندماج وتحالف بين شركات طيران تجاري لتأكيدا بأن التركزات والتكتلات الناجمة لم يكن الهدف منها الإخلال بقواعد المنافسة العادلة أو استبعاد المنافسين القائمين أو المحتملين، وإنما انصبت في نهاية المطاف في مصلحة العملاء والمستهلكين على العموم<sup>١٠٧</sup>.

### ثانياً: الحلول الهيكلية والمسلكية

تنص الفقرة الأولى من المادة (٧) من اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٣/١ الخاصة بتطبيق نص المادتين (١٠١ و ١٠٢) من اتفاقية الاتحاد الأوروبي (TFEU) على أنه "للمفوضية الحق في فرض أي إجراء تصحيحي ذي طبيعة هيكلية أو مسلكية شريطة تناسبه مع خطورة المخالفة المرتكبة متى ما كان ضرورياً للوقف الفعلي للمخالفة المثبتة. ولا يتم فرض إجراء هيكلية إلا في حال عدم وجود إجراء مسلكي بنفس الفاعلية، أو بوجود إجراء مسلكي بفاعلية مساوية ولكن بنتائج أكثر جسامة من الإجراء الهيكلية بالنسبة للمشروع المخالف". أي بمعنى أن لجوء المفوضية لاستخدام الحلول الهيكلية يجب أن يتم بحذر شديد ولا يكون إلا في الحالات التي تكون فيها الحلول المسلكية أقل فاعلية أو أكثر تشدداً منها. وفي ذات السياق، تُحدد الفقرة التمهيدية رقم (١٢) من ذات اللائحة الأوروبية بأنه "من غير المناسب اللجوء إلى تعديل هيكلية المشروع المعني قبل ارتكابه المخالفة التنافسية إلا إذا شكّلت هذه الهيكلية بحد ذاتها خطورة تتمثل باستمرارية هذه المخالفة أو تكرارها". وتُعطي المادة ١/٩ من اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٣/١ أعلاه الحرية للمشروع المخالف في اختيار ما يُناسبه من حلول كفيلة بوضع حد للمخالفة المرتكبة شريطة مصادقة المفوضية على نجاعتها وملاءمتها لطبيعة وخطورة هذه المخالفة<sup>١٠٨</sup>.

وتستمد اللائحة أعلاه مصدرها في فرض الحلول الهيكلية والمسلكية من نص المادتين (١٠١ و ١٠٢) من اتفاقية الاتحاد الأوروبي اللتين تُشيران إلى أنه ليس بالإمكان الرجوع في الحلول الهيكلية عند اتخاذها كونه قد يتم من خلالها تغيير الهيكل البنوي للمشروع أو تغيير شكله القانوني أو تغيير في أعضائه وإدخال أعضاء جدد فيه، وذلك بعكس الحلول المسلكية التي يُمكن الرجوع فيها كونها تتمثل بشكل رئيسي في اتخاذ المفوضية لإجراء ترتضيه لوقف المخالفة المرتكبة دون المساس بهيكلية المشروع المعني أو بعناصره وأعضائه.

106. Aegean/Olympic Air (2011) 26/01/11 COMP/M.5830, IP/11/68, cite par R. PAPY, op. cit., p. 233.

107. Statistiques de la Commission : <http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/statistics.pdf>

108. Article 9§1: «Lorsque la Commission envisage d'adopter une décision exigeant la cessation d'une infraction et que les entreprises concernées offrent des engagements de nature à répondre aux préoccupations dont la Commission les a informées dans son évaluation préliminaire, la Commission peut, par voie de décision, rendre ces engagements obligatoires pour les entreprises. La décision peut être adoptée pour une durée déterminée et conclut qu'il n'y a plus lieu que la Commission agisse».

### المطلب الثالث

#### الوسائل المساندة لمكافحة الممارسات المخلة بالمنافسة لشركات الطيران

لا ينحصر دور المفوضية الأوروبية في قطاع الطيران التجاري برقابة الممارسات المخلة بالمنافسة التي تضطلع بها شركات الطيران بشكل مباشر فقط، وإنما يمتد ليشمل الرقابة على جميع أعمال مقدمي الخدمات اللوجستية المساندة لتشغيل رحلات هذه الشركات والتي من شأن تفعيل الرقابة عليها مساندة جهود المشرع الأوروبي في تحقيق الشفافية والعدالة فيما بين شركات الطيران وتقادي وقوعها في مخالفات تناقصية غير مشروعة.

وتكتمل فاعلية هذه الرقابة المساندة للرقابة الأصلية للمفوضية الأوروبية على ممارسات واتفاقات شركات الطيران بتمكين المستهلكين أو الشركات المتضررة من الممارسات التنافسية غير المشروعة لشركات الطيران من المطالبة القضائية بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم بسببها وحتى ملاحقة الشركة المخالفة جزائياً. وهذا ما دعا المفوضية الأوروبية، وللتغلب على عدم إجازة التشريعات الوطنية للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي كقاعدة عامة إقامة هذا النوع من الدعاوى، إلى إصدار توجيهات وتعليمات تسمح بإقامة هؤلاء المتضررين لهذه الدعاوى وتمكنهم من تقديم شكاوى الجزائية بحق المخالف. ومن شأن هذه الوسائل مساندة جهود المفوضية الأوروبية في مكافحة الممارسات المخلة بالمنافسة لشركات الطيران وردعها من تكرار ممارساتها هذه، وفي نفس الوقت تعويض الأطراف المتضررة عن أية أضرار لحقت بهم بسببها.

### الفرع الأول

#### الرقابة على الخدمات اللوجستية

تتدخل بعض القطاعات المستقلة عن شركات الطيران في تقديم الخدمات المساندة لتشغيل الرحلات الجوية، ومن أهم خدمات المساندة اللوجستية اللازمة لحسن سير هذه الرحلات تبرز خدمات أنظمة الحجز المؤتمتة في المطارات ولدى وسطاء وكلاء مكاتب الطيران، وخدمات المساعدة المقدمة من قبل مشغلي المطارات وخدمات تنسيق مواعيد الطيران من قبل المنسقين المعنيين في محطات الاقلاع والهبوط.

#### أولاً: خدمات أنظمة الحجز المؤتمتة

ألزمت المفوضية الأوروبية القائمين على أنظمة الحجز المؤتمتة من وكلاء وشركات بضرورة التقيد بمدونة السلوك الخاصة بتأدية أعمالهم، وفي حال مخالفتها من قبل أي منهم، كأن يتم إهمال إعلان المعلومات الكاملة عن رحلات أي من شركات الطيران في نظام الحجز الخاص به

أو إعلانه بطريقة غير واضحة أو في مكان غير مناسب، فللمفوضية وبموجب أحكام هذه المدونة، وبعد التثبت من وجود المخالفة، فرض غرامة مقدارها (١٪) من رقم الأعمال السنوي للجهة المخالفة، مع إلزامها بالوقف الفوري للمخالفة المرتكبة، وللمفوضية رفع نسبة الغرامة بما يتناسب مع شدة خطورة المخالفة ومدة استمرارها حتى (١٠٪) من رقم الأعمال السنوي لهذه الجهة<sup>١٠٩</sup>. وتطبيقاً لذلك، اعتبرت المفوضية في قضية نظام الحجز المؤتمت الذي عُرف باسم (billetterieélectronique)<sup>١١٠</sup> بأن شركة طيران Lufthansa قد خرقت مدونة السلوك الخاصة بأنظمة الحجز المؤتمت بمنحها حوافز تمييزية للوسطاء ووكلاء مكاتب الطيران الذين يستخدمون نظام الحجز الإلكتروني الخاص بها والمسمى «Star Amadeus» دون غيره من أنظمة الحجز المؤتمتة، ووحدهم الوسطاء والوكلاء المشتركين بهذا النظام كان لهم حق الاستفادة من هذه الحوافز. وقد اعتبرت المفوضية وقتها أن هذا السلوك، والذي استمر لمدة عامين متتاليين ١٩٩٧ و١٩٩٨، يُشكّل ممارسة مخلة بالمنافسة العادلة مما دعاها إلى فرض غرامة مقدارها عشرة آلاف يورو على شركة Lufthansa.

### ثانياً: خدمات مشغلي المطارات

لتفادي أي تواطؤ محتمل بين مشغلي المطارات وشركات الطيران المهيمنة على محطات الربط الجوية في هذه المطارات، تبنى المشرع الأوروبي سياسات رقابية إضافية لتعزيز تطبيق قواعد المنافسة العادلة، ووفقاً للتفصيل الآتي:

#### ١. رسوم المطار

لضمان الشفافية في تعامل مشغلي المطارات مع شركات الطيران كافة ومنع التمييز ضد أي منها، حدّد التوجيه الأوروبي رقم ٢٠٠٩/١٢ حول رسوم المطار<sup>١١١</sup> آلية احتساب هذه الرسوم وألزم الدول الأعضاء في الاتحاد بمراقبة دقتها. وقد شدّد هذا التوجيه على عدم جواز التمييز بين شركات الطيران في الخدمات المقدمة لهم من قبل هؤلاء المشغّلين إلا إذا كان هذا التمييز أو فرق السعر مبنياً على طبيعة ونوعية الخدمة المقدمة من قبل المطار للشركة وبمدى استفادتها منها<sup>١١٢</sup>.

#### ٢. خدمات المناولة الأرضية

عادةً ما يتم اختيار شركة خدمات المناولة في مطارات الدول من قبل سلطة الطيران الوطنية في كل دولة، وقد تكون شركة خدمات المناولة تابعة في ملكيتها أو في جزء كبير منها للدولة، وفي

109. R. PAPY, op. cit., p. 526.

110. European Commission, Déc. 1999/618, du 20 Juillet 1999, aff.1999/618, «BilletterieElectronique», JOCE n° L 244 du 16 Septembre 1999.

111. Directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, JOUE n° L 70 du 14 mars 2009.

112. Directive 2009/12/CE du 11 mars 2009, préc.

نفس الوقت قد تملك هذه الدولة شركات طيران وطنية، الأمر الذي من المحتمل أن ينجم عنه وجود معاملة تفضيلية من قبل شركة المناولة لشركة الطيران الوطنية بالنظر لتبعيتهما لنفس الدولة صاحبة المطار. وتُشكّل هذه المعاملة التفضيلية في حال وجودها ممارسة مخلة بالمنافسة ضد شركات الطيران الأخرى<sup>113</sup>.

ولتفادي هذا النوع من الممارسات اشترطت المادة الرابعة من التوجيه الأوروبي رقم ١٩٩٦/٦٧ لخدمات المناولة الأرضية ١١٤ استقلال الشركة المشغلة للمطار عن شركة المناولة الأرضية استقلالاً مالياً وقانونياً كاملاً. ووفقاً لنص المادة التاسعة من ذات التوجيه يجب على كل دولة عضو إخطار المفوضية الأوروبية عن أي علاقة تربط بين كافة شركات الخدمات الجوية والأرضية العاملة في المطار لاتخاذ الإجراءات الكفيلة بمنع أي سلوك تفضيلي لمصلحة شركة طيران وطنية أو تمييزي ضد أي من شركات الطيران الأخرى. وتبعاً لذلك، فقد تلقت المفوضية العديد من الإخطارات من الدول الأعضاء لإعلامها بطبيعة العلاقة ما بين مختلف الشركات مقدّمة الخدمات الجوية والأرضية في المطارات التابعة لهذه الدول، فوافقت المفوضية لبعض هذه المطارات تبعاً للتحقيقات التي أجرتها على استمرار عمل هذه الشركات فيها وطلبت في بعض الحالات من بعض المطارات بوجوب تأمين الاستقلالية المطلوبة بين هذه الشركات ١١٥.

ولتعويض الكسب الفائت على مشغل المطار جرّاء اشتراط تأمين خدمات المناولة الأرضية من قبل شركة مستقلة عنه، فقد أجازت له المادة ٣/١٦ من ذات التوجيه بأن يفرض على شركات الطيران رسوم استخدام منشآت المطار وبنيته التحتية، بشرط أن تكون آلية فرض هذه الرسوم واضحة غير تمييزية بين شركة وأخرى. بمعنى أن تكون الرسوم المفروضة على استخدام منشآت المطار وملحقاته، وفقاً لما نصت عليه المادة ١٥ من التوجيه الأوروبي رقم ٢٠٠٩/١٢ الخاص برسوم المطار، معلنة بشفافية ودون تمييز بين أي من شركات الطيران.

### ثالثاً: خدمات منسّقي مواعيد الطيران

يعتمد تنسيق مواعيد الاقلاع والهبوط لشركات الطيران على سلطات المطار الوطنية التي يجب عليها أن تحافظ على حيادها واستقلالها وأن تخصص فترات عادلة وغير تمييزية لكل شركة.

وقد أدانت التعليمات الأوروبية رقم ١٩٩٣/٩٥ حول تخصيص مواعيد الطيران والتي عدّلت بالتعليمات رقم ٢٠٠٤/١١٦/٧٩٣ كافة أشكال الاستخدامات السيئة لمواعيد الطيران المخصصة

113. R. PAPY, op. cit., p. 530.

114. Directive 96/67/CE du Conseil du 15 October 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, JOCE n° L 272 du 25.10.1996.

115. See in this regard, Rapport de la Commission sur l'application de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 October 1996, COM (2006) 821 final du 24 Janvier 2007.

116. Règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 21 Avril 2004, JOUE n° L 138 du 30 Avril 2004 modifiant le Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 Janvier 1993 fixant

للشركات. حيث أن طلبات الطائرات بالإقلاع والهبوط في غير المواعيد المخصصة لها معاقب عليه بحرمان شركة الطيران من العمل في محطات الربط الجوية المعنية. كما تتمتع سلطة المطار الوطنية وفقاً لنص المادة ١٤ من هذه التعليمات صلاحية رفض الإقلاع أو الهبوط غير المبرمج لطائرات شركات الطيران المخالفة كونه يجعل من الصعب عليها التأكد من هوية الطائرة صاحبة الطلب. ويحق لها أيضاً كنتيجة، وفقاً لذات النص، الغاء تخصيص باقي مواعيد وجدول الطيران للشركة المخالفة.

وتلزم المادة ٥/١٤ من التعليمات أعلاه الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بضرورة فرض عقوبات صارمة وراذعة على شركات الطيران التي تخرق مواعيد الطيران المبرمجة أو تتجاوزها بالإقلاع والهبوط في غير الأوقات المخصصة لها أو طلب تخصيص أوقات طيران دون استخدامها أو تسيير رحلات بطاقة استيعابية أكبر من المعلن... حيث تؤدي هذه الممارسات إلى الإخلال بحركة النقل الجوي وإرباك خدمات المراقبة والتنظيم لسلطة المطار الوطنية.

وتطبيقاً لذلك، أعطى المرسوم الفرنسي رقم ٢٠٠٧/٨٦٣ الصادر بتاريخ ١٤/٥/٢٠٠٧ الخاص بالطيران المدني<sup>١١٧</sup> الحق لوزارة الطيران المدني بفرض غرامات على تـسـف شركات الطيران باستخدام مواعيد الطيران المخصصة لها أو بتجاوزها لها كتسيير رحلات في غير مواعيدها المخصصة أو في أوقات مختلفة عن الأوقات المبرمجة لها. ونجد ذات التوجه أيضاً بأحكام مشابهة، في التعليمات البريطانية رقم ٢٠٠٦/٢٦٦٥ حول تخصيص مواعيد للطيران لشركات الطيران<sup>١١٨</sup>. والواقع العملي يُثبت أنه سبق أن تم فرض العديد من الغرامات من قبل المفوضية الأوروبية وسلطات المطارات الوطنية على أغلب شركات الطيران الكبرى نتيجة لإساءة استخدامها بطريقة أو بأخرى لمواعيد الطيران المخصصة لها<sup>١١٩</sup>.

## الفرع الثاني

### الملاحقة القضائية

تتمثل الملاحقة القضائية لشركات الطيران المخالفة من قبل المستهلكين وباقي الشركات

des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, JOCE n° L 14 du 22 Janvier 1993.

117. Décret n° 2007-863 du 14 Mai 2007 portant modification de diverses dispositions du code de l'aviation civile (deuxième partie: Décrets en Conseil d'Etat), notamment en matière de sanctions administratives infligées pour des manquements à certaines obligations prévues dans ses livres Ier et III.

118. <http://aclslots.com/UserFiles/File/Slot%20Sanctions%20Enforcement%20Code%20V3%20Updated%20Sep%202010.pdf>.

119. See in this regard, ACL: <http://aclslots.com/UserFiles/File/Internet%20Notice%20-%20BD%2011feb11.pdf>.

المتضررة في جانبين؛ أولهما إقامة دعاوى للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم بسبب المخالفة المرتكبة، وثانيهما تقديم شكوى جزائية بحق المخالف.

### أولاً: دعاوى التعويض

يندر اللجوء إلى إقامة دعاوى تعويض مباشرة أمام المحاكم الوطنية من قبل الجهات المتضررة من الممارسات التنافسية غير المشروعة لشركات الطيران وذلك لصعوبة إثبات الضرر الحاصل كون إثباته يحتاج لإجراء تحقيقات مضمّنة ومكلفة وبالغة الدقة، ويستلزم كذلك الحصول على بيانات ومعلومات من جهات مختلفة ليس من اليسير على الجهات المتضررة الحصول عليها. على أن كثرة هذه التعقيدات لم تنف وجود بعض شركات الطيران التي اختارت سلوك هذا الطريق، فنجد في قضية تحالف شركتي طيران<sup>120</sup> (2004) Air France-KLM مثلاً على ذلك، حيث لجأت ثلاث شركات طيران تضررت من بعض الممارسات التنافسية غير المشروعة لهذا التحالف إلى المحكمة المختصة في الولايات المتحدة الأمريكية للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي أصابها بسبب هذه الممارسات. وبعد أن تبين من وقائع جلسات المحكمة والمستندات والمعلومات المثبتة أن الأمور كانت تسير لصالح الحكم للمدعين بالتعويض، قامت الشركتان المتحلفتان في شهر يوليو ٢٠٠١ بتوقيع تسوية ودية معهم تقرّر بموجبها دفعهما سوياً مبلغ تعويض مقداره (٨٧) مليون دولار أمريكي تقاسمته الشركات الثلاث بنسبة الضرر الذي لحق بكل منها<sup>121</sup>.

في أوروبا، فإن محكمة العدل الأوروبية سبق لها أن أقرت حق المتضرر بالمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق به جرّاء ممارسات الطرف المهيمن المخلة بالمنافسة<sup>122</sup>. كما ورد في الكتاب الأبيض للمفوضية الأوروبية الصادر عام ٢٠٠٨ عدّة اقتراحات ساهمت في تمكين المتضرر من أي ممارسة تنافسية غير مشروعة من المطالبة بالتعويض لجبر هذا الضرر<sup>123</sup>. وكان من أبرز المقترحات التي جاءت في هذا الكتاب الحق بإقامة دعوى مطالبة جماعية من قبل مجموع المستهلكين والشركات المتضررة ضد شركات الطيران المخالفة. وقد أصدرت المفوضية الأوروبية عام ٢٠٠٩ تقريراً خاصاً حول أسس ومعايير احتساب قيمة التعويض عن الممارسات التنافسية غير المشروعة<sup>124</sup>.

120. See about the details of this Joint Venture, 296 Communiqué de Presse IP/04/194 concernant l'autorisation sous conditions de la concentration entre Air France/KLM (2004).

121. R. PAPY, op. cit., p. 524.

122. CJCE, 20 September 2001, Courage et Crehan, aff. C-453/99, Rec. p. I-6297, et CJCE, 13 Juillet 2006, Manfredi, aff. jointes C-295-298/04, Rec. p. I-6619.

123. Livre Blanc sur les actions en dommages et intérêts pour infraction aux règles communautaires sur les ententes et les abus de position dominante, Communication de la Commission, 2008, COM (2008) 165 final.

124. Assimakis Komninos, «Quantifying antitrust damages - Towards non-binding guidance for courts» Rapport d'étude préparé pour la Commission, Oxera l'équipe d'avocats dirigée, Décembre 2009.



## ثانياً: الملاحقة الجزائية

لا تملك المفوضية الأوروبية أية اختصاصات جزائية في مواجهة الشركات المخالفة لتشريعات المنافسة الأوروبية بمفهوم القوانين الجزائية الوطنية. ومع ذلك فإن اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٣/١ الصادرة عن مجلس الاتحاد الأوروبي<sup>١٢٥</sup> تنص في التمهيد الخاص بها على أن اللائحة "لا تنطبق على القوانين الوطنية التي تفرض عقوبات جزائية على الأشخاص الطبيعيين، وذلك ما لم تُشكل هذه العقوبات وسيلة لتأمين تطبيق قواعد المنافسة على الشركات". وعملاً بهذا النص، تبنت الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي في تشريعاتها الجزائية الوطنية عقوبات جزائية خاصة بالمخالفين لقواعد المنافسة الأوروبية العادلة وعلى وجه الخصوص نص المادتين (١٠١ و ١٠٢) من اتفاقية الاتحاد الأوروبي (TFEU).

وتطبيقاً لذلك، أصدرت المحكمة البريطانية المختصة بالنظر في قضية تحالف شركتي طيران British Airways (BA/Virgin Atlantic 2007) قراراً باحتجاز بعض المسؤولين في شركة British Airways لإساءتهم استخدام مركز الشركة المهيمن على محطات ربط جوية معينة، ولكنها سرعان ما أطلقت سراحهم لعدم كفاية الأدلة الجنائية المقدمة ضدهم<sup>١٢٦</sup>.

## الخاتمة

استعراض موقف المفوضية الأوروبية من الممارسات المخلة بالمنافسة في قطاع النقل الجوي سمح لنا بالتعرف على نوع وطبيعة هذه الممارسات ومدى تأثيرها على المنافسة العادلة بين شركات الطيران التجاري. وقد كان لافتاً مدى الصرامة التي تبديها المفوضية في مواجهة هذه الممارسات والدور الرائع والهام الذي تضطلع به في تنظيم أسواق الطيران التنافسية الأوروبية، وقد توصلنا من خلال دراستنا هذه لعدد من النتائج والتوصيات نُجملها بالآتي:

## أولاً: النتائج

تتمتع المفوضية الأوروبية بسلطة تقديرية واسعة في تحديد درجة خطورة تواطؤ شركات الطيران على المنافسة العادلة، خاصة في حالة اتفاقات الشركات غير المعلنة لرفع أسعار التذاكر أو اقتسام الأسواق فيما بينها. كما تحظر المفوضية تخفيض شركات الطيران المهيمنة لأسعار رحلاتها متى اقترنت سياستها في التخفيض بنية إقصاء غيرها من شركات الطيران. بالمقابل تسمح المفوضية

125. Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 Décembre 2002 relatif à la mise en ouvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du Traité, JOCE n° L1 du 04 Janvier 2003.

126. Andrew Crawley, Directeur des Ventes British Airways, Martin George, ancien membre du comité exécutif, Iain Burns, ex-Directeur de la communication et Alan Burnett, ex-Directeur des ventes Royaume-Uni et Irlande, cité par R. PAPY, op. cit., p. 525.



لشركات الطيران بتقديم عروض ولاء تشجيعية لعملائها ومستهلكيها متى ما كانت هذه العروض غير تمييزية.

إذا كان المبدأ هو منع المفوضية الأوروبية للتركزات الاقتصادية لشركات الطيران متى ثبت إخلالها بقواعد المنافسة العادلة، فإن المفوضية لا تتردد في إجازة هذه التركزات متى ما كان الهدف منها تحقيق مصلحة المستهلكين على العموم.

تتشدد المفوضية الأوروبية في مقدار الغرامات التي تُفرض على شركات الطيران التي تُخلّ بقواعد المنافسة الأوروبية وبالمقابل فإنها تُعفي الشركات المتعاونة معها في كشف المخالفات المرتكبة من هذه الغرامات.

تتمتع المفوضية الأوروبية بصلاحيّة اتّخاذ عدد من التدابير الاحترازية والتحفيزية والهيكلية والمسلكية لوقف الممارسات غير المشروعة لشركات الطيران أو لمنع وقوعها بهدف المحافظة على استمرارية الشركات القائمة أو تشجيع دخول شركات جديدة إلى السوق.

لا تكتفي المفوضية الأوروبية بفرض سلطتها الرقابية والتنظيمية في قطاع الطيران التجاري على شركات النقل الجوي وإنما تمتد لتشمل كافة المشغلين أصحاب العلاقة بهذا القطاع كمشغلين المطارات والقائمين على أنظمة الحجز المؤتمت وشركات المناولة الأرضية...

تسعى المفوضية الأوروبية لإرساء وسائل مساندة لدورها الرقابي للحد من أو منع الممارسات التنافسية غير المشروعة لشركات الطيران، من خلال تشجيع لجوء الجهات المتضررة من هذه الممارسات إلى اللجوء إلى القضاء الوطني للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بها وكذلك للتقدم بشكاوى جزائية أمام الجهات الوطنية المختصة.

## ثانياً: التوصيات

نظراً لطبيعة المنافسة في قطاع النقل الجوي العابر للقارات ولارتباطها بكافة الدول التي تهبط وتُقلع منها طائرات شركات النقل الجوي ولكثرة المخالفات المرتكبة من قبل هذه الشركات وتعددها، فإن الحاجة تبدو ملحة لـ:

- تعزيز التنسيق ما بين مختلف سلطات المنافسة الوطنية وسلطات المطار الوطنية والمنظمات الإقليمية والدولية المعنية بمراقبة وتنظيم قطاع الطيران الدولي والمنافسة فيه، وذلك لحسن تنظيم هذا القطاع وضبط حركة الملاحة الجوية الدولية والحفاظ على سوق تنافسي دولي عادل.

- تبني المشرع الأوروبي لقواعد المنافسة العادلة التي أرسنها المفوضية الأوروبية في سوق النقل الجوي بكافة أسسها وأبعادها لتحديد وسائل مكافحة الممارسات المخلة بها ولتفعيل وسائل

منعها أو وقفها.

- تبني الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي لسياسات تشريعية تُمكن الجهات المتضررة من الممارسات غير المشروعة لشركات الطيران من التغلب على الصعوبات الخاصة بإثبات عدم مشروعيتها وتساعدهم على تقصي الحقائق والمعلومات الخاصة بهذه الممارسات، وذلك لغايات تمهيد الطريق أمامهم للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم ولملاحقة الشركات المخالفة جزائياً من خلال السلطات الوطنية المختصة.

### قائمة المصادر والمراجع

#### أولاً: المراجع باللغة العربية

##### الكتب

أخلاف عبد الجابر خلاف، احتكار أجهزة النفط والأزمة الراهنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥.

جلال مسعد محتوت، مدى تأثير المنافسة الحرة بالممارسات التجارية، رسالة دكتوراه، جامعة مولود معمري تيزي-وزو، الجزائر، ٢٠١٢.

عياد أبو بكر، الاتفاقات المحظورة في قانون المنافسة، رسالة ماجستير، جامعة وهران، الجزائر، ٢٠١٣.

##### المقالات القانونية

صفاء تقي العيساوي، المفهوم القانوني للاستعمال غير المشروع للمركز المتحكم في السوق (دراسة مقارنة)، مجلة واسط للعلوم الإنسانية، العدد ٢٣، ٢٠١١.

علي سيد قاسم، التجمع ذو الغاية الاقتصادية، مجلة القانون والاقتصاد، السنة ٥١، القاهرة، ١٩٨١.

محمود فياض ورشا حطاب، حظر الاتفاقيات التجارية المقيدة للمنافسة وفقاً لنص المادة (١٠١) من اتفاقية الاتحاد الأوروبي، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، السنة ٣٠، العدد ٦٨، أكتوبر ٢٠١٦.

#### ثانياً: المراجع باللغات الأجنبية

##### الكتب

DATAR (D.), Réseaux de Transport et Desserte du Territoire, Programme 1996-2000 - 7° Groupe de Prospective Etude réalisée pour la DATAR, Paris, Avril 1998.

- Nihoul (P.), La concurrence et le droit, Edition Cms, Management et Société, Paris, 2001.
- Papy (R.), L'aviation commercial et le droit antitrust, Thèse soutenue à l'université de Bordeaux, Bordeaux, 2011.

### المقالات القانونية

- Albert (J-L), (Sep. 2010), Note, JCP E Semaine Juridique (édition entreprise), p. 2.
- Bure (F. de), (2010), Ryanair devra se contenter d'être minoritaire, Revue Lamy de la Concurrence, n°25, p. 1.
- Grard (L.) :
- Droit de la concurrence et regroupement national de compagnies aériennes : jurisprudence irlandaise en provenance du TPIUE, (Oct. 2010), Revue de droit des transports, n° 10.
- Ryanair c/AerLingus, premier épisode d'une nouvelle série judiciaire, Revue de droit des transports, (Mai 2008), n°5.
- Idot (L.) :
- Le projet de concentration Ryanair/AerLingus, Europe, (Oct. 2010), n° 10.
- Une entente de répartition de marches dans le domaine du transport aérien peut être une infraction très grave, Europe, (Oct. 2005), n°10.
- Komninos (A.), Quantifying antitrust damages - Towards non-binding guidance for courts, Rapport d'étude préparé pour la Commission, Oxera l'équipe d'avocats dirigée, (Déc. 2009), Brussels.
- Prieto (C.), Note, Journal du droit international (Clunet), (March 2004) n°2.
- Subremon (S.), Note, La Gazette du Palais, (June 2004), n°163.

### ثالثاً: الاتفاقيات والقوانين والتقارير التشريعية

- Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union, Official Journal C 326, 26/10/2012 P. 0001 – 0390. Available at: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:en>.
- Directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, JOUE, n° L 70 du 14 mars 2009.
- Directive 96/67/CE du Conseil du 15 October 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, JOCE, n° L 272 du 25 octobre 1996.
- Règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 21 Avril 2004, JOUE, n° L 138 du 30 Avril 2004.

Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité, JOCE, n° L du 04 Janvier 2003.

Règlement (CE) n° 95/93 du Conseil du 18 Janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, JOCE, n° L 14 du 22 Janvier 1993.

Livre Blanc sur les actions en dommages et intérêts pour infraction aux règles communautaires sur les ententes et les abus de position dominante, Communication de la Commission, 2008, COM (2008) 165 final.

Rapport de la Commission sur l'application de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 October 1996, COM (2006) 821 final du 24 Janvier 2007.