

التحديات القانونية للمنافسة بين شركات النقل الجوي: دراسة تحليلية

محمد عيسى العظب

باحث دكتوراه، كلية القانون

جامعة عجمان، الإمارات العربية المتحدة

الملخص:

يهدف هذا البحث إلى دراسة وتحليل التحديات القانونية للمنافسة بين شركات النقل الجوي، وكيف تتصدى التشريعات الإقليمية الداخلية أو العالمية للحد من المنافسة الاحتكارية وتركز القوى الاقتصادية التي تهدد سوق النقل الجوي. وقد استخدم الباحث المنهج التحليلي من أجل تحليل الدور المهم للمنافسة بين شركات النقل الجوي التي تؤدي إلى انخفاض أسعار الخدمات كنقل البضائع والمسافرين والتشجيع على السياحة الإقليمية أو الدولية. كذلك تعمل هذه المنافسة على تعدد الخيارات أمام المستهلك لاختيار أفضل الوسائل المناسبة حسب قدرته الاستهلاكية. وقد توصل الباحث إلى ضرورة تنظيم السوق التنافسية بين شركات الطيران من طرف الدول، والامتثال لضوابط وأحكام منظمة الطيران المدني الدولي بشأن المنافسة العادلة المبينة في اتفاقيات الخدمة الجوية، كما يوصي الباحث بمراجعة قوانين وقواعد المنافسة المنصوص عليها في القوانين الوطنية.

كلمات دالة: النقل الجوي، حرية المنافسة، عقد النقل الجوي، تنظيم المنافسة، الاحتكار.

المقدمة:

أولاً: موضوع البحث

لطالما كان يُنظر إلى النقل الجوي على أنّ دوره استراتيجي بطبيعته بسبب تطبيقاته العسكرية المباشرة والواضحة، وفي بعض البلدان كان لا يزال ينظر إليه على أنّه الناقل الوطني ورمز للوجود التجاري الدولي منذ أيامه الأولى، وكان يُنظر إلى شركات الطيران على أنّها تتمتع بإمكانية توفير خدمات البريد عالية السرعة، ونقل الركاب على المديين المتوسط والطويل. وقد سهّلت التكنولوجيا اليوم القدرة على نقل أحمال شحن أكبر بكثير من ذي قبل بطريقة أكثر موثوقية⁽¹⁾.

وقد شهد النقل الجوي الدولي في العقود الأخيرة تغييرات كبيرة، ولم يتلاش تطوره بسبب التحوّل الاقتصادي إلى التحرير والعمولة، وظهور مجموعات اقتصادية إقليمية، وكذلك التوجّه إلى التخصص، إذ تمّ وضع ترتيبات تجارية عالمية جديدة لقطاع الخدمات، بما في ذلك خدمات النقل الجوي، ممّا أشعل المنافسة في سوق النقل الجوي بين شركات الطيران الدولية⁽²⁾.

ويعدّ الاقتصاد الحر أحد أهم المحاور التي تقوم عليها تجارة الخدمات الجوية، وذلك لأنّه - من ناحية - يشجّع المنافسة بين شركات الطيران، ومن ناحية أخرى يزيد من فرص المستهلكين في الحصول على أفضل الخدمات الجوية بأقلّ الأسعار، فشركات الطيران تسعى إلى مكانة تنافسية فريدة في سوق النقل الجوي، حيث تتحالف مع بعضها البعض لضمان حصولها على موطئ قدم في الأسواق المختلفة، من خلال تخفيض الأسعار وتمكين شركات الطيران الأصغر من التمتع بأهم الإمكانيات المقدّمة من قبل شركات الطيران الكبرى لتحسين كفاءة الخدمات وخفض التكاليف، بالإضافة إلى الاستفادة من شهرة الشريك المتحالف.

ومن بين البلدان التي أسست نموذجها التنموي بإقامة مؤسسات عملاقة وذات طابع عالمي، تأتي دولة الإمارات العربية المتحدة المنافس القوي في بعض الأنشطة، وخصوصاً

(1) Ken Button, The Impact of Globalization on International Air Transport Activity - Past Trends and Futures Perspective, Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World 10-12 November 2008, Guadalajara, Mexico, Available at: <https://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/41750049.pdf>, (accessed 21/6/2021).

(2) محمد مرسي عبده محمد، الضوابط القانونية لمنع الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات الطيران الدولية: دراسة تحليلية مقارنة، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، المجلد 2، العدد 2، سنة 2016، ص 4.

في قطاع الطيران المدني والسفر والسياحة، إذ أضحت مدينتا أبو ظبي ودبي مركزين مهمين لصناعة السفر والسياحة والنقل الجوي، كما أصبحتا من أهم نقاط الارتباط بين الشرق والغرب، بل وبين إفريقيا وشرق آسيا وبلدان الأمريكيتين والقارة الهندية⁽³⁾.

وعلى الرغم من أهمية هذه التحالفات بين شركات الطيران وقيامها بدور نشط في تطوير النقل الجوي الدولي، إلا أنّ تنظيم المنافسة بين تحالفات شركات الطيران لا يزال من أهم القضايا المطروحة على طاولة المناقشة، من أجل حماية المنافسة العادلة، ومنع هذه التحالفات من ارتكاب أنشطة احتكارية تضر بأي طرف في النقل الجوي الدولي، ولا شك أنّ التركيز الاقتصادي لشركات النقل الجوي، وإطلاق المنافسة بين تحالفات شركات الطيران تحتاجان إلى وجود ضوابط قانونية تحول دون دخول هذه التحالفات إلى المنافسة غير المنصفة من أجل الهيمنة على سوق الخدمات الجوية⁽⁴⁾.

ثانياً: مشكلة البحث

على الرغم من أنّ صناعة النقل الجوي قد حققت إنجازات كبيرة، إلا أنّ الطريق إلى الأمام لا يخلو من التحديات، وستشمل التحديات الضرائب والتشريعات الوطنية والبنية التحتية والتمويل والبيئة والأمن والتوزيع... إلخ، وعلى الرغم من أنّ صناعة النقل الجوي العالمية قد تطوّرت بشكل مزدهر، مع معدلات نمو عالية وخدمات ممتازة، إلا أنّ شركات النقل الجوي في بعض الدول النامية وحتى بعض الدول المتقدمة كادت أن تقلس، وبعضها يلجأ إلى الاندماجات.

وتكمن المشكلة في أنّه عند تنظيم المنافسة في سوق النقل الجوي الدولي، يكون لدى البلدان مواقف مختلفة تجاه هذا السوق، وعندما يتم تطبيق قانون المنافسة لبلد ما فعلياً على شركات الطيران في البلدان الأخرى، ستنشأ اختلافات بين تلك البلدان. ومع الأخذ في الاعتبار أنّ النقل الجوي الدولي هو أحد الأنشطة التجارية، فإنّ الدول لديها تناقضات قوية على مستوى حماية المنافسة، وهي تحافظ على إيديولوجية معينة إزاء التعامل مع هذا السوق وفقاً لظروفها الاقتصادية، لذلك فإنّ اتخاذ تدابير فردية ضد المنافسة في هذا المجال وفرض متطلبات تنظيمية على شركات الطيران في البلدان الأخرى سيزيدان من احتمال نشوب نزاعات بين البلدان تكون لها تأثيرات سلبية على سوق النقل الجوي الدولي.

(3) محمد العسومي، شركات الطيران والمنافسة في الأجواء المفتوحة، دراسة منشورة بالموقع الإلكتروني لمركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، بتاريخ 15 مارس 2015، تاريخ آخر زيارة 2021/9/2.

(4) محمد مرسي عبده محمد، مرجع سابق، ص 5.

ثالثاً: أهداف البحث

الهدف الرئيس من وراء هذا البحث هو دراسة وتحليل التحديات القانونية التي تنشأ عن المنافسة بين شركات النقل الجوي، ورسم آفاق حدود العلاقة بين الاتفاقيات المتنوعة التي تتم بين شركات الطيران، والتي قد تهدف للتحكم في المجال الجوي كأبرز مظاهر النشاط الاحتكاري من ناحية، وسياسة حرية المنافسة في سوق النقل الجوي القائمة على تنظيم ظاهرة تحالف شركات الطيران الدولية من ناحية أخرى.

رابعاً: أهمية البحث

إن دراسة موضوع التحديات القانونية للمنافسة بين شركات النقل الجوي من الموضوعات الحديثة التي جذبت اهتمام الكثير من الباحثين في عصرنا الحالي نظراً لتطور منظومة النقل الجوي على مستوى العالم أجمع، ومع تطور هذه المنظومة نشأت منافسة قوية بين شركات النقل الجوي على المستويين الإقليمي والعالمي، فكان لا بد من تدخل التشريعات لتنظيم وتقنين هذه المنافسة، وجعلها في ظل إطار قانوني يحتويها ويحول دون خروجها عن السيطرة والوصول إلى مرحلة احتكار من قبل الشركات الكبيرة ذات الشهرة ورأس المال على حساب الشركات الصغيرة، كذلك هناك تحديات أخرى تواجهها شركات النقل الجوي، وبالتالي أردنا أن نسلط الضوء على هذه التحديات وبالأخص القانونية، ومحاولة وضع اقتراحات للتغلب على هذه التحديات والارتقاء بمنظومة النقل الجوي.

خامساً: نطاق البحث

يتمثل نطاق البحث في دراسة التحديات القانونية المتعلقة بالمنافسة بين شركات النقل الجوي في دولة الإمارات العربية المتحدة كنموذج، مع تسليط الضوء على تجارب بعض الدول الإقليمية والدولية الأخرى.

سادساً: منهج البحث

سيتم الاعتماد على المنهج التحليلي من أجل تحليل الدور المهم للمنافسة بين شركات النقل الجوي، والتي تؤدي إلى انخفاض أسعار الخدمات الجوية كنقل البضائع ونقل المسافرين، والتشجيع على السياحة الإقليمية أو الدولية، كذلك تعمل المنافسة على تعدد الخيارات أمام المستهلك لاختيار أفضل الوسائل المناسبة حسب قدرته الاستهلاكية.

سابعاً: خطة البحث

من أجل الإحاطة بموضوع البحث تم تقسيمه إلى مبحثين على النحو التالي:

المبحث الأول: ماهية حرية المنافسة

المبحث الثاني: المعالجة التشريعية لتنظيم المنافسة بين شركات النقل الجوي

المبحث الأول

ماهية حرية المنافسة

لا يمكن إنكار الدور الذي تقوم به كل من شركات النقل الجوي والمطارات في فتح وجهات سياحية جديدة. فمهما كان في أي دولة مواقع سياحية هائلة، فإنه لا يمكن الاستفادة منها سياحياً وزيارتها من دون وسائل النقل والطرق المناسبة. ولقد أتاح النقل الجوي فرصة استكشاف القارات، والعديد من المناطق والجزر التي كانت بعيدة بالنسبة للإنسان. وما زال هناك العديد من المقاصد الثابتة في العالم التي لا يُقبل عليها عدد كبير من السياح، أو أنّ بعضها لم يشهد زيارة أي سائح حتى الآن بسبب قلة توافر النقل الجوي إلى تلك الأماكن. كما أنّ التقدم في التقنية والتطور في صناعة الطائرات أسهما في تخفيض تكلفة النقل الجوي، وإتاحة فرصة السفر والسياحة لشريحة أكبر من المجتمعات في جميع أنحاء العالم⁽⁵⁾، وعلى الجانب التجاري جعل النقل الجوي العالم سوقاً مفتوحة يتم فيها تبادل السلع والخدمات العابرة للقارات بكل سهولة ويسر، وسوف نتناول موضوع هذا المبحث من خلال مطلبين على النحو التالي:

المطلب الأول: مفهوم حرية المنافسة

المطلب الثاني: طبيعة حرية المنافسة في مجال النقل الجوي

المطلب الأول

مفهوم حرية المنافسة

يرتبط مصطلح (المنافسة) عادة بالممارسات والأنشطة التجارية لأنّ المجال التجاري يقع في بيئة حيوية تزدهر فيها المنافسة وتتفاعل مكوناتها وعناصرها، نظراً لأنّ المنافسة بين الشركات والمؤسسات الاقتصادية وبين المتداولين لها أهمية قصوى، حيث تؤدي التجارة دوراً رئيساً في حياة الدول اليوم جنباً إلى جنب مع الصناعة لأنها ذات فائدة كبيرة، حيث تساعد في تحقيق التوازن بين الإنتاج والاستهلاك، بما يسهم في تحديد الأسعار عند مستويات تعكس بأمانة القيمة الحقيقية للمنتج، على أساس العرض والطلب.

(5) بسمة عبد العزيز الميمان، تطور النقل الجوي وتأثيره على التنمية السياحية، الموقع الإلكتروني لصحيفة الجزيرة السعودية، بتاريخ الجمعة 19 أكتوبر 2018، العدد 16822، تاريخ آخر زيارة 2021/9/2 م.

وتظل المنافسة في سياقها القويم ما دام لم ينحرف المهني أو التاجر عن السلوك المنضبط المبني على العادات الحميدة والأعراف المرعية، وهي عديدة ومتنوعة خصوصاً في العصر الحديث حيث الإعلام والمعرفة، إذ يطول علينا حصر الطرق والوسائل الشرعية التي من الممكن أن يمارسها التجار لأجل اجتذاب أكبر عدد ممكن من العملاء، أما إذا انحرفت المنافسة عن وجهتها القانونية، انقلبت المنافسة إلى عمل غير مشروع، حيث يتم استخدام شتى الوسائل والأدوات غير الشريفة بقصد إقصاء وإبعاد المنافسين الآخرين، بما يهدد النظام الاقتصادي العام برمته⁽⁶⁾.

وقد استحدث القضاء الفرنسي نظرية المنافسة الطفيلية استناداً إلى أحكام المسؤولية المدنية غير التعاقدية، والتي خصّتها بالذكر المادة (1382) من المجموعة الفرنسية، وعلينا التنويه إلى أنه أينما وجدت المنافسة يوجد الاحتكار في جميع المجالات، وخاصة مجالي الصناعة والتجارة، إذ ينبغي ألا يخفى علينا أنّ الاحتكار كأصل عام ما هو إلا انعكاس طبيعي للمنافسة، لذلك يتجه المفهوم الاقتصادي للاحتكار بأنه: «الانفراد بسوق سلعة أو خدمة معينة في يد كيان واحد»⁽⁷⁾.

كانت الاحتكارات في الماضي تركز بشكل أساسي على الأشياء المادية والملموسة مثل الغذاء والبذور، أما في العصر الحديث فيُمثّل احتكار التكنولوجيا والمعرفة الفنية مثل براءات الاختراع والرسوم والنماذج الصناعية أخطر أنواع الاحتكار، فهو يستجيب لأهم الأمور المادية والمعنوية، وأصبح السمة الغالبة للحدثة في العصر⁽⁸⁾.

الفرع الأول

التعريف اللغوي للمنافسة

هناك نزعة فطرية تتطلب جهداً لاكتساب ميزة، بينما المنافسة على النقيض من ذلك، ويُقال إنّ المنافسين أصبحوا مرغوبين، وناقس في الشيء منافسة، إذا رغب فيه على سبيل المباراة، جاء في قول الحقّ تعالي في سورة المطففين ما يحثّ على التنافس والتسابق في عمل الخيرات: ﴿خْتَمُهُمْ مَسْكٌ وَفِي ذَلِكَ فَلْيَتَنَافَسِ الْمُتَنَافِسُونَ﴾ أي فليرغب الراغبون

(6) محمد سلمان ماضي مرزوق، الاحتكار والمنافسة غير المشروعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 37.

(7) جابر فهمي عمران، المنافسة في منظمة التجارة العالمية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 319.

(8) هاني محمد دويدار، نطاق احتكار المعرفة التكنولوجية بواسطة السرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1996، ص 183.

إلى طاعة الله تعالى⁽⁹⁾.

والمنافسة أيضاً يدور معناها في كل سعي من الإنسان نحو الرفع من قيمة عمله أو المبالغة في التميّز والترغيب فيه والسباق إليه على نحو الاستحقاق، وبذل الجهد في سبيل التفوق والرقي نحو الأفضل، وعليه حرّي بنا أن نتناول الجانب الاصطلاحي والقانوني بما يوضّح جوانبه المختلفة.

الفرع الثاني

التعريف القانوني للمنافسة

عرّف المشرّع الإماراتي المنافسة على أنّها: «مزاولة الأنشطة الاقتصادية وفق آليات السوق دون تأثير أو تقييد لتلك الآليات يلحق آثاراً ضارة بالتجارة والتنمية»⁽¹⁰⁾، وهو ما نؤيده بالنظر لكون حدود المنافسة تقف عند الإضرار بمصلحة الأفراد أو الدولة.

كما عرّفتها وزارة الاقتصاد في دولة الإمارات العربية المتحدة على أنّها: «وجود عدد كبير من المشترين (المستهلكين) والبائعين (المنتجين) لسلعة معيّنة متطابقة الجودة والكفاءة والإشباع، ويستطيع أي منتج الدخول الى السوق لإنتاج تلك السلعة دون أية عوائق، ويتوفّر كامل المعلومات عن السلعة من حيث السعر وطريقة الإنتاج والتكاليف المرتبطة بإنتاجها والتقنية المستخدمة بشكل تام». وباختصار فإنّ المنافسة هي سباق بين عدد من منتجي سلعة أو خدمة معيّنة، وتجار أو مسوقي تلك السلعة أو الخدمة من خلال محاولة كل منهم جذب أكبر عدد من المتعاملين أو المستهلكين⁽¹¹⁾.

وقد ركّز قانون حماية المنافسة الإماراتي دائماً على الاتفاقيات الأكثر شيوعاً التي تؤثر على المنافسة والتي تؤثر على الاقتصاد الوطني، كما يحظر التشريع الاتحادي الاتفاقيات المقيدة بين الشركات التي يكون غرضها إلحاق الضرر بالمنافسة أو تقييدها أو منعها، ولاسيما تلك التي تهدف إلى:

أ. تحديد أسعار السلع والخدمات المباعة أو المشتراة بشكل مباشر أو غير مباشر، عن طريق اختلاق الزيادات، أو النقصان، أو الإصلاحات، بطريقة لها تأثير سلبي على المنافسة.

(9) يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني للعلامات التجارية، دار السلاسل للطباعة والنشر، دولة الكويت، 1993، ص 179

(10) المادة (1) من القانون الاتحادي رقم 4 لسنة 2012 في شأن تنظيم المنافسة. منشور على الموقع الرسمي لحكومة دبي:

www.dubaided.ae/Arabic/DataCenter/BusinessRegulations/Pages/FederalLaw4of2012.aspx

(11) دليل نظام المنافسة، وزارة الاقتصاد، الإمارات العربية المتحدة، 2016، ص 6.

- ب. تحديد أداء المبيعات أو شروط أو خدمات الشراء، وما إلى ذلك .
- ج. التواطؤ في العطاءات أو العروض في المزادات والمزايدات والممارسة وعروض التوريد الأخرى .
- د. تجميد أو تقييد جميع الجوانب الأخرى للإنتاج والتطوير، والتوزيع، والتسويق، والاستثمار .
- هـ. التآمر على رفض الشراء أو البيع أو التوريد من مؤسسة أو أكثر، ومنع أي عائق أمام ممارسة أنشطتها .
- و. الحدّ من التدفق الحر للسلع والخدمات إلى السوق المعنية أو استبعادها، بما في ذلك إخفاؤها أو تخزينها بشكل غير قانوني أو عدم المتاجرة بها، أو إحداث تغييرات مفاجئة فيها تجعلها تتداول بأسعار غير حقيقية⁽¹²⁾ .
- كما يعرف جانب من الفقه حرية المنافسة في مجموعة متنوعة من التعريفات، وهناك رأي مفاده أنه يعني أن تترك البلاد آلية السوق؛ بمعنى أن يكون العرض والطلب هما آلية لإدارة الأنشطة دون تدخل مباشر من الدولة، وأيضا يتم تحقيق دور الدولة بشكل غير مباشر من خلال البحث عن آليات الرقابة القانونية⁽¹³⁾ .
- وعرفها جانب آخر من الفقه بأنها: «تنافس أو تضارب في المصالح بين عدة أشخاص يسعون للهدف نفسه»⁽¹⁴⁾ . أيضا يتم تعريفها على أنها: «المنافسة بين التجار أو المصنّعين من أجل تسويق منتجاتهم أو خدماتهم والترويج لها قدر الإمكان، سواء أكانت منتجات مادية مثل السلع أم المنتجات غير الملموسة مثل الخدمات الصحية والاستشارية»، إذا تم تحقيق هذا التخفيض بشكل صادق، أي وفقاً لأحكام القوانين والممارسات التجارية والاتفاقيات الخاصة، فإنه سيؤدي إلى تحقيق مزايا اقتصادية مهمة، وخاصة وفرة الإنتاج، وتحقيق التوازن بين الإنتاج والاستهلاك. بالإضافة إلى زيادة القيمة الفعلية للعملة، بالإضافة إلى تحسين أداء الخدمة وإدارة الجودة الشاملة للسلع. وهذا يعزّز ازدهار التجارة والرفاهية المستدامة للجمهور والعملاء⁽¹⁵⁾ .

(12) المادة (5) من القانون الاتحادي الإماراتي رقم 4 لسنة 2012.

(13) الإدارة العامة للهيئة، المنافسة وتعزيز القدرات التنافسية للناقلات العربية، الاجتماع الخامس والثلاثون للجنة النقل الدولي، ورقة عمل صادرة من الهيئة العامة للطيران المدني، جامعة الدول العربية، الرباط، 2015، ص 3.

(14) نادية لالكي وزناكي دليّة، شروط حظر الاتفاقات المقيدة للمنافسة، مجلة دراسات وأبحاث، جامعة الجلفة، الجزائر، السنة السابعة، العدد 18، مارس 2015.

(15) عبد الفتاح مراد، شرح قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، دار البهاء، الإسكندرية، 2005، ص 17.

وبالنظر إلى أنّ المنافسة تحدث عادة بين التجّار أو المصنّعين الذين يشتغلون في تجارة مماثلة، فإنّ المنافسة القائمة بينهم تؤدي تلقائياً إلى زيادة عدد عملاء تاجر واحد، ويتمّ تعويض النقص في العملاء الآخرين، وبالتالي جذب العملاء الذين يجذبون بدورهم الجمهور للمنافسة كي تكون الأعمال قانونية، ويجب أن يحدث هذا الاستقطاب في إطار النظام العام الذي يفرضه القانون على المستويين الداخلي والدولي، سواء أكان تشريعاً داخلياً يتضمّن التجارة الداخلية، أم تشريعات دولية أم ما يسمّى بالاتفاقيات الدولية، إذا كانت القضية تتعلّق بعلاقة تجارية دولية تسعى إلى تحقيق هدف محدّد من خلال التبادلات التجارية الثنائية أو المتعدّدة⁽¹⁶⁾.

وتعدّ المنافسة أداة لتكافؤ الفرص، حيث تسمح بالبقاء للأفضل، ومن ثمّ تترك للعميل حرية اختيار من يتعاقد معه بالنظر إلى جودة السلعة وسعرها. ومن جانب آخر تقوم المنافسة بدور فاعل في التخلّص من السلوك التجاري غير المشروع، أي الذي يتنافى مع العدالة والإنصاف والعادات والأصول التجارية المرعية في المعاملات التجارية⁽¹⁷⁾.

وترتبط حرية المنافسة وحرية التجارة بعلاقة إيجابية، لأنّ تخلفها يعني ضعف مظاهر السوق الحرّة، ومن المفترض أن تكون المنافسة من أجل التخصيص الرشيد للموارد وتُشجّع على تقدم وتعزيز القدرات الفردية كمستهلكين في السوق⁽¹⁸⁾. فمثلاً تسهم في التطوير الفعّال للإنتاج المحلي، بالإضافة إلى التخصّص والفعّالية وتمكين المستهلكين من التمتع بمجموعة واسعة من السلع أو الخدمات المحلية⁽¹⁹⁾.

ويقرّ الفقه بأنّ هذا النوع من الحرية هو العنصر الأساسي لتأسيس حرية إقامة المشروعات؛ لأنّه إذا لم تكن هناك منافسة في السوق أو كانت المنافسة مقيّدة⁽²⁰⁾، فإنّ هذه الأخيرة ستصبح غير حقيقية، والمنافسة الحرّة مكفولة بحرية تحديد الأسعار وفقاً لقواعد المنافسة، ويعد ذلك نتيجة طبيعية لإبعاد الدولة عن التحكم في المجال الاقتصادي

(16) أحمد فارس مصطفى، العلاقات الاقتصادية الدولية، د.ن، سوريا، 1982، ص 147.

(17) أحمد عبد الرحمن المحم، نماذج العقود ووسائل مواجهة الشروط المجحفة فيها: دراسة تحليلية مقارنة في الفقه والقضاء الأنجلو أمريكي مع الإشارة إلى الوضع في الكويت، مجلة الحقوق، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، السنة 16، العدد 1، سبتمبر 1992، ص 278-279.

(18) زوبيير أرزوقي، حماية المستهلك في ظل المنافسة الحرّة، رسالة ماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2011، ص 16-17.

(19) World Bank Group, Globalization and International Trade; world bank (2016) 67. Published book on at the following location: <http://www.worldbank.org/>.

(20) محمد عبد اللطيف، الدستور والمنافسة، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، بحث منشور بتاريخ 2016 على الموقع التالي: www.hccourt.gov.eg، تاريخ آخر زيارة 2021/9/2 م.

وتركه لآليات السوق⁽²¹⁾، كما أنّ منع الاحتكار يحقّق المنافسة، والتعامل على أساس المساواة مع القطاعات كافة.

وفي إطار النقل الجوي، هناك العديد من القواعد التي تضمن المنافسة الحرة والتي يمكن إيجازها على النحو التالي:

1. حرية الوصول إلى السوق وتعدّد شركات الطيران.
2. القيام بتشغيل أي عدد من الرحلات الجوية دون قيود.
3. عدم تقديم دعم غير قانوني لشركات النقل المحلية أو منحها معاملة تفضيلية لا يتوافق مع مبدأ المنافسة العادلة.
4. عدم تدخل الدولة في الأسعار إلاّ في الحالات التي تقتضيها مبادئ المنافسة العادلة.
5. العمل على أساس اقتصادي وفقاً لمتطلبات السوق وقوى العرض والطلب.
6. ضمان المنافسة العادلة وحماية حقوق الأفراد في الاستفادة من خدمات الطيران.
7. يكون الشاغل الرئيس هو أمن وسلامة الطيران المدني⁽²²⁾.

يعتقد بعض الناس أنّ صعوبة تنفيذ المنافسة تدفع السلطات المحلية إلى اختيار التحدي للمنافسة الخارجية وتدافع عن موقفها بخفض الأسعار، أو عقود الشراكة⁽²³⁾، وبإلقاء نظرة قد يؤدي الخيار الأول إلى خسارة الشركات المملوكة للدولة، بينما يؤدي الخيار الثاني إلى تقريبها منها بتوفير الدعم المالي للشركات الكبيرة. لذلك، عندما تكون الفرص غير متكافئة، تصبح حرية بناء المشاريع غير مجدية في المنافسة الحرة بين شركات النقل الجوي لضمان حرية الأسعار والاحتكار.

المطلب الثاني

طبيعة المنافسة في مجال النقل الجوي

لا يمكن للمشاريع أن تزدهر إلاّ في ظل المنافسة الحرة التي تقودها الشفافية والمساواة، خاصة في عصر العولمة، فقد تدفقت السلع والقيم عبر حدود البر الرئيس، من دون

(21) منصور داود، الآليات القانونية لضبط النشاط الاقتصادي في الجزائر، رسالة دكتوراه، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2016، ص 10.

(22) الإدارة العامة للهيئة العامة للطيران، مرجع سابق، ص 3-4.

(23) Jolanta Drozd, Algirdas Miškinis, Benefits and threats of free trade, (14), Publishing House of Wrocław University of Economics Wrocław, 2011, p. 44.

مسألة أو رقابة، ومن دون فرض أي قيود، بالإضافة إلى الإدخال الإجباري للنماذج التنافسية التي تساعد على تحسين ظروف السوق وإدارته، مع الأخذ في الاعتبار الأهداف المختلفة لكل شخص، والتحسين لتحقيق التوازن بين المصالح - التي عادة ما يهيمن عليها الصراع⁽²⁴⁾.

ولعل السؤال الذي يطرح نفسه عند الحديث عن طبيعة المنافسة هو تحديد طبيعة هذا الفرع من القانون، سواء أكان قانوناً عاماً أم قانوناً خاصاً، وما إذا كان هذا الفرع من القانون يتمتع بخصائص الركود أو تحقيق مصالح خاصة أو عامة. وقد قال أحد الفقهاء: «إذا لم توفر السلطات العامة للسوق إطاراً قانونياً يشملها، فإن السوق سيقضي على نفسه»؛ لأن القاسم المشترك الأساسي للممارسات التنافسية بين التجار أو الأفراد أو الدول هو وجود قواعد تنظم المنافسة⁽²⁵⁾.

وبناء على ما تقدّم، وعلى الرغم من أنّ القانون التجاري هو أحد أهم مصادره الرئيسية، فإنّ القانون المتعلق بالمنافسة لا يمثل فرعاً من القانون الكلاسيكي المعروف في النظام القانوني المعاصر، لأنّه يحتوي على العديد من القواعد المشتقة من القانون العام، وبالتالي فإنّ من شأن نسبة قانون المنافسة إلى القانون العام أن يؤدي إلى إعطاء الأولوية للمصلحة العامة للبلد على حساب المصالح الخاصة عندما تتعارض مصالح القطاع العام مع المصالح الخاصة أو المشاريع الخاصة في إطار النشاط الاقتصادي.

لذلك، بناءً على نظام التبادل بين الأفراد، أو لأنّه يحكم العلاقة بين المصالح الخاصة، فإنّ من الخطأ التأكيد على أنّ قانون المنافسة هو في الأساس قانون خاص، لأنّ القانون يعتمد إلى حدّ كبير على الدولة الموجهة التي تسعى إلى تحقيق وتفعيل أهداف وغايات خدمة المصلحة العامة للمجتمع والوطن⁽²⁶⁾.

وخلاصة القول، فإنّه لا يوجد قانون منافسة عالمي ومحدّد يجعل قواعد وأحكام قانون المنافسة خاصة. لذلك، توصّلنا إلى استنتاج مفاده أنّ الفروع الأخرى للقانون هي الأخرى تسعى إلى إظهار التوفيق بين المصالح. وفي هذا السياق، قال الفيلسوف ويلي إن: «القانون محدّد بأهدافه وغاياته». لذلك، إذا كان الغرض الرئيس من قواعد المنافسة

(24) تتواجد هذه المصالح المتعارضة بين الدولة والعون الاقتصادي والزيون في سعي هذا الأخير للحصول على سلعة بسعر أدنى، وسعي العون الاقتصادي للوصول إلى مستوى احتكاري للسوق ذات الصلة، ومصحة الدولة في الحفاظ على استمرارها وتفاذي تأزم الأوضاع الاقتصادية جراء الانتهاكات الناجمة عن الممارسات التنافسية غير الشرعية.

(25) Mainguy Daniel et Respaud Jean- Louis et Depince Malo, Droit de la Concurrence, Litec, Paris, 2010, p. 01.

(26) محمد تيروسي، ضوابط التنافسية في التشريع الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2010، ص 38.

هو حماية حرية المنافسة، فإنّها تهدف أيضاً إلى حماية مصالح المتنافسين من ناحية، وحماية مصالح المستهلكين من ناحية أخرى⁽²⁷⁾.

ونجد أنّ قانون المنافسة يهدف إلى حماية المنافسين من الآخرين من خلال حظر الممارسات التي تقيد المنافسة أو تعتمد ممارسات تقييدية، وبالتالي تعطل السوق وتجعل الفضاء الاقتصادي مساحة للصراع والاصطدام، وليس مساحة للابتكار والتجديد لقواعد قانون المنافسة. ومن خلال حظر الممارسات المضادة للمنافسة وأشكال إساءة استخدام المناصب المهيمنة، تحاول قوانين تنظيم المنافسة إيجاد توازن في العلاقة الاقتصادية بين الفاعلين الاقتصاديين، لأنّ الالتزامات المفروضة هي جوهر النظام الاقتصادي بأكمله لرجال الأعمال من خلال قواعد القانون الإلزامية.

كما ينص قانون المنافسة على الحدود التي لا يمكن للكيانات الاقتصادية تجاوزها، ممّا يسمح للسلطات العامة بالتدخل المباشر من تلقاء نفسها أو بناءً على إشعار، حتى تتمكّن من استعادة الاختلالات داخل السوق مع حماية حقوق الكيانات الاقتصادية. وقد تسببت أعمال التقليد والقرصنة وغيرها من الأعمال التي لا تساعد على المنافسة في إضعاف فرص الاستثمار، وخاصة فرص الاستثمار الأجنبي، ممّا يشكّل تهديداً لحركة التجارة الخارجية للبلاد⁽²⁸⁾.

وقد استعرض الفقه مجموعة من الإجراءات التي تتعارض مع حرية المنافسة من خلال الاتفاق، أو السلوك المخطط جيداً، أو التركيز، أو الهيمنة. ونظراً لأنّ الاتفاقيات التي تقيد فرص المنافسة تتخذ أكثر من شكل، فهي إمّا موجودة في المؤسسات، أو فيما بينها على المستويات نفسها، أو على مستويات مختلفة من التنمية الاقتصادية من أجل انحراف السعر عن أساس العرض والطلب، أو تقاسم السوق، أو تجنب التعامل مع شركات معينة. فقد تلجأ شركات الطيران إلى توقيع اتفاقيات لرقابة الأجرة والشحن عند عدم اعتماد سياسة السماء المفتوحة بين الدول، كما يحدث بين الولايات المتحدة وأوروبا منذ منتصف الثمانينيات وأوائل التسعينيات من القرن الماضي⁽²⁹⁾.

ولا يجوز تقييد الحرية بوجود اتفاق صريح، ولكن من خلال التقييد الضمني لما يسمّى الفعل المخطط، مثل الوجود السري للأنشطة التعاونية بين المؤسسات، التي يكشف عنها الواقع، ولكن لا تساوي مستويات الاتفاق التي من شأنها القضاء على المنافسة، مثل

(27) المرجع السابق، ص 39.

(28) وليد كحول والكاهنة زواوي، الحماية الجزائية للعلامات في التشريع الجزائري، مجلة المنتدى القانوني، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، العدد 4، سنة 2017، ص 275.

(29) منصور داود، مرجع سابق، ص 30.

التعاون في تحديد الأسعار المتشابهة⁽³⁰⁾.

ومما يؤثر على المنافسة هو حالة التركيز الاقتصادي، الأمر الذي يعني أنّ الشركة تسيطر على شركة واحدة أو أكثر يشتري آخرون جميع أسهمها أو معظمها، مما يؤدي إلى فقدان شخصية الأخيرة وتأسيس الشركة، وقد أثار تركيز الشركات متعدّدة الجنسيات قضايا تتعلّق بمراقبة الأمن القومي، وتحديد مسؤولياته عندما يُسمح لها بممارسة الأعمال التجارية في بلد مختلف وإنشاء مقر لها، أو تشغّل طائراتها بشكل أساسي خارج الدولة التي تم تسجيل مكتبها أو مقرها الرئيس فيها⁽³¹⁾.

وفي تقديرنا، عندما تتجاوز الحصة الإجمالية للشركة 50% على المستوى التنافسي، سيكون للتركيز تأثير سلبي على الحرية، وسيؤثر على المبلغ الإجمالي لمعاملات السوق المنصوص عليها في القانون. وهناك ما يُعرف بالهيمنة الاقتصادية التي تنشأ عن إساءة وضع مسيطر في سوق أو على جزء أساسي منه، وقد أشار إليها المشرّع الإماراتي (بالوضع المهيمن)، وعرّف هذا الوضع بأنّه: «الظروف التي تمكّن أي مؤسسة من السيطرة أو التأثير على السوق ذات الصلة بمفردها أو بالاشتراك مع مؤسسات أخرى»⁽³²⁾.

وقد يبدو للوهلة الأولى أنّ وجود تحالف بين الشركات يسهم في تدعيم المنافسة، لكنّه في الحقيقة يضر بالوضع المالي للشركات الصغيرة، ممّا يتطلب منع استغلال أي وضع مسيطر، سواء أكانت التحالفات داخلية أم أجنبية. وتطبيقاً لهذا، يعتبر تجاوز الإجراءات التالية للشركة عندما تكون قد انتهكت حرية المنافسة في قطاع النقل الجوي⁽³³⁾:

1. التعريفات المنخفضة للغاية سيكون لها تأثير سلبي على شركات الطيران المنافسة (أسعار الإغراق).
2. يتم فرض تعريفات منخفضة للغاية بطريقة يمكن فهمها على أنّها تمنع شركات الطيران من الدخول، وإخلاء الشركات الجديدة أو القائمة (سحب السعر).
3. فرض تعريفات غير معقولة بسبب قلة المنافسة، أو ضعف المركز المهيمن، أو اللجوء إلى الاحتيال (ارتفاع الأسعار بشكل غير معقول).

(30) سلمى كحال، مجلس المنافسة وضبط النشاط الاقتصادي، رسالة ماجستير، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2009، ص 65.

(31) الأمانة العامة للإيكاو، السلامة والأمن في إطار التحرير الاقتصادي، دراسة منشورة عام 2005 على الموقع الآتي: www.icao.int، تاريخ آخر زيارة 2021/9/1.

(32) المادة الأولى من القانون الاتحادي رقم 4 لسنة 2012، بشأن تنظيم المنافسة.

(33) الإدارة العامة للهيئة، مرجع سابق، ص 6 - 9.

4. تقرير التعريف التمييزية (السعر التمييزي).
5. يفوق الطلب المتوقع قدرة السوق بكثير، مما قد يكون له تأثير سلبي على الدعاية لبعض الشركات المنافسة الأخرى (إغراق القدرات).
6. من المرجح أن يُنظر إلى فرض القدرة في السوق على أنه متعمد، ويهدف إلى طرد شركة تشغيل أخرى (القدرة على الطرد).

المبحث الثاني

المعالجة التشريعية لتنظيم المنافسة

بين شركات النقل الجوي

على الرغم من المزايا التي يحققها أسلوب الاندماج لشركات الطيران والمستهلكين الجويين، كونه يسمح بتقديم خدمات جوية إضافية ومستوى كفاءة أفضل، إلا أنه قد يؤثر سلباً على سوق المنافسة العادلة بسبب تركيز القوى الموجودة في السوق، الأمر الذي قد يؤدي إلى ارتفاع الأسعار، وقد تنتج عنه بعض الممارسات المقيدة للمنافسة، تظهر في صورة تواطؤ ضمنى بين هذه الشركات لاحتكار السوق، وهو ما جعل سلطة المنافسة ومنع الاحتكار في الاتحاد الأوروبي ترفض عدة اتفاقيات لتقسيم الرموز بين عدة شركات أوروبية، وذلك لكونها تقيّد المنافسة داخل السوق الأوروبية⁽³⁴⁾، وسوف نتناول موضوع هذا المبحث من خلال مطلبين على النحو التالي:

المطلب الأول: دور التشريعات الوطنية والإقليمية في تنظيم المنافسة بين شركات النقل الجوي

المطلب الثاني: دور التشريعات الدولية في تنظيم المنافسة بين شركات النقل الجوي

المطلب الأول

دور التشريعات الوطنية والإقليمية في تنظيم

المنافسة بين شركات النقل الجوي

إذا كانت طبيعة النقل الجوي الداخلي الذي يعتمد على حدود بلد ما مختلفة عن طبيعة النقل الجوي الدولي الذي يحدث بين بلدين أو أكثر، فلا شك في أنّ النقل الجوي الداخلي والنقل الجوي الدولي غير متطابقين أو متزامنين⁽³⁵⁾، لذلك يجب على الدول توخي الحذر بشأن سياساتها الوطنية بشأن المنافسة في قطاع الخدمات الجوية الدولية عند تطبيق

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

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

قوانينها، والسبب الرئيس وراء ذلك هو أنّ سوق النقل الجوي أصبح يعتمد على مبادئ السوق الحرة، لذلك اعتمدت البلدان قوانين المنافسة الوطنية لمواجهة مكافحة التنافس.

وهذا ما أكدّه المؤتمر الدولي الثالث للنقل الجوي عام 1985، كما أشار في التوصية الخامسة إلى أنّه: على الدول أنّ تتأكد من أنّ قوانينها المحلية لا تتعارض مع الاتفاقية أو التزامات اتفاقية شيكاغو، وألاً يتم تطبيق هذه القوانين خارج نطاقها دون موافقة الدولة المعنية⁽³⁶⁾.

وبالإضافة إلى ذلك، أكد القرار (A36-15) الصادر عن الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي أنّ التنفيذ الأحادي الجانب للقيود الاقتصادية والمالية والتشغيلية على المستوى الوطني يؤثر على استقرار النقل الجوي الدولي، ويميل إلى أن يكون غير عادل وتميزي في هذا المجال. حيث إنّ الممارسات التجارية لا تتوافق مع المبادئ الرئيسية لاتفاقية شيكاغو لأنها تشكّل عقبة أمام تطوير النقل الجوي الدولي. لذلك، تحثّ الجمعية العمومية الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي والدول المتعاقدة على تجنب التدابير الأحادية الجانب التي تؤثر على التطور الطبيعي والمتسق للنقل الجوي الدولي، والتأكد من أنّ السياسات والتشريعات المحلية لا تنطبق على النقل الجوي الدولي مع إيلاء الاعتبار الواجب لخصوصيته⁽³⁷⁾.

فمن جهة، إنّ من المستحيل الاعتماد بشكل كامل على نظام المنافسة الوطني لحماية سوق النقل الجوي الدولي من الممارسات المانعة للمنافسة، فكل دولة لديها لوائح تناسب ظروفها الوطنية وقطاع الطيران، لذلك، في هذا السوق المتحرر التعاون بين الدول ضروري، خاصة بين المؤسسات التي تنظم المنافسة، فيجب على البلدان التنسيق مع بعضها بعضاً والسعي للتوصل إلى اتفاق بشأن شروط المنافسة المطبقة على الطيران الدولي من أجل تجنب التضارب الصارخ مع الالتزامات التي تتحملها شركات الطيران. ومن جهة ثانية، لا يزال العديد من البلدان ليس لديه قوانين للمنافسة، وعادة ما يشمل الإشراف عدة قضايا، مثل: تحديد السعة والسعر، وهو الحظر التام نفسه لتحديد الأسعار، أو التقسيم بين المنافسين؛ لأنّ قوانين المنافسة الوطنية للسوق غير متسقة⁽³⁸⁾.

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

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

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

لذلك، في الاقتراح المتعلق بالمنافسة والتعاون الصادر عن المؤتمر الدولي الخامس للنقل الجوي المنعقد في عام 2003م، تمت الإشارة إلى أنه مع تحرك البلدان نحو سوق نقل جوي متحرر، فإن صياغة وتنفيذ تشريعات المنافسة يعدّ ضماناً مهماً للمنافسة العادلة ويتطلب التعاون. ومن أجل تجنب النزاعات المتعلقة بالمنافسة بين البلدان، وتمكين البلدان من اتخاذ تدابير أحادية الجانب تؤثر على تطوير الإشراف والتنسيق الدولي على النقل الجوي، يجب على كل دولة ضمان تطبيق القوانين المحلية على النقل الجوي الدولي، مع مراعاة خصوصيتها⁽³⁹⁾.

وتعدّ قوانين المنافسة الوطنية في مواجهة الاحتكار التعسفي داخل قطاع النقل الجوي الدولي ضماناً مهماً جداً للمنافسة العادلة، حيث يمكن لكل دولة عضو تعليق أو إلغاء أي شهادة أو ترخيص ممنوح لشركة النقل الجوي وفقاً لاتفاقية النقل الجوي الدولية أو (اتفاقية الحريتين) المعتمدة من قبل معظم البلدان في العالم، والتي جاء في المادة الأولى / القسم 5 أنه: «...إذا فشلت هذه الشركة في الامتثال للقوانين الوطنية، وخاصة قوانين المنافسة، فسيتم حلها فوراً»⁽⁴⁰⁾، وفيما يلي سنتناول موقف المشرع الاتحادي الإماراتي والمشرع المصري من قوانين حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، وذلك على النحو الآتي:

الفرع الأول

موقف قانون حماية المنافسة ومنع

الممارسات الاحتكارية الإماراتية

وفقاً للقانون الإماراتي رقم 4 لسنة 2012 بشأن تنظيم المنافسة، فإنّه: يحظر أي اتفاق أو تركيز أو هيمنة تقيّد المنافسة الحرّة في ممارسة الأعمال التجارية، لكن المشرع الإماراتي استبعد قطاع النقل الجوي من نطاق إنفاذ القانون، تاركاً وراءه تنظيم المنافسة لوكالات المقاطعات، إذ ينص على أن: «أي اتفاق أو ممارسات أو سلوكيات متعلّقة بسلع أو خدمات معيّنة ممنوحة بموجب قوانين أو لوائح أخرى سلطة الإشراف على قواعد المنافسة الخاصة بها للمنظمين القطاعيين، ما لم تطلب هذه الوكالات ذلك تولى دائرة الرقابة في

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

(40) International Air Services Transit Agreement, signed at Chicago, on 7 December 1944. Article 1, Section 5.

الوزارة اهتماماً كاملاً أو جزئياً بهذا الأمر كتابةً، وتوافق الوزارة على ذلك، بالإضافة إلى ذلك، تشمل هذه الاستثناءات الأقسام والأنشطة والخدمات التالية: النقل البري والبحري والجوي»، إذ تخضع شؤون النقل الجوي لرقابة هيئة الطيران المدني، وهيئة مطارات دبي⁽⁴¹⁾، بينما تخضع أحكام الاندماج لقواعد القانون رقم 2 لعام 2015 المعني بالشركات التجارية⁽⁴²⁾.

وقد نصّت المادة (4) من قانون الطيران المدني الإماراتي على أنه يجوز: «وقف أو تقييد نشاط النقل الجوي التجاري الذي تقوم به المؤسسات الوطنية أو الأجنبية إذا ما خالفت أي منها الشروط الواردة في تراخيص التشغيل الممنوحة لها أو أحكام الاتفاقيات الثنائية المبرمة مع الدول الأجنبية أو أيًا من أحكام هذا القانون».

وأما المادة (5) من القانون الإماراتي الاتحادي رقم 4 لسنة 2012 بشأن تنظيم المنافسة، فقد نصّت على التالي:

1. تحظر الاتفاقيات المقيدة بين المنشآت، والتي يكون موضوعها أو الهدف منها الإخلال بالمنافسة أو الحد منها أو منعها، وعلى الأخص تلك التي تستهدف ما يأتي:

أ. تحديد أسعار بيع أو شراء السلع والخدمات بشكل مباشر أو غير مباشر بافتعال الزيادة أو الخفض أو التثبيت بما يؤثر سلباً على المنافسة.

ب. تحديد شروط البيع أو الشراء أو أداء الخدمة وما في حكم ذلك.

ج. التواطؤ في العطاءات أو العروض في المزادات والمناقصات والممارسات وسائر عروض التوريد.

د. تجميد عمليات الإنتاج، أو التطوير، أو التوزيع، أو التسويق، وجميع أوجه الاستثمار الأخرى، أو الحد منها.

هـ. التواطؤ على رفض الشراء من منشأة، أو منشآت معينة، أو البيع، أو التوريد لمنشأة، أو منشآت معينة وعلى منع أو عرقلة ممارستها لنشاطها. الحد من حرية تدفق السلع والخدمات إلى السوق ذات الصلة أو إزالتها من السوق، بما في ذلك إخفاؤها أو تخزينها بشكل غير قانوني أو عدم المتاجرة بها، أو تصنيع كميات كبيرة من البضائع فيها للتسبب في تداولها بأسعار غير صحيحة.

(41) منظمة التجارة العالمية، مراجعة السياسة التجارية في دولة الإمارات العربية المتحدة لعام 2012، منظمة التجارة العالمية، جنيف، 2012، ص 131.

(42) المواد (284 - 290) من القانون الاتحادي رقم 2 لسنة 2015 بشأن الشركات التجارية.

2. مع مراعاة أحكام القانون الاتحادي رقم 18 لسنة 1981 المشار إليه، يحظر الدخول في اتفاقيات تقييدية بين المؤسسات من شأنها الإضرار بالمنافسة أو تقييدها أو منعها، لا سيما الاتفاقيات المتعلقة بما يلي:

أ. نوع من مشاركة السوق أو تخصيص العملاء بناءً على المنطقة الجغرافية، أو مركز التوزيع، أو نوع العميل، أو الموسم والفترة الزمنية، أو أي أساس آخر ويؤثر سلباً على المنافسة.

ب. اتخاذ إجراءات لعرقلة دخول منشآت إلى السوق أو إقصائها منه أو لعرقلة الانضمام إلى اتفاقات أو تحالفات قائمة.

الفرع الثاني

موقف قانون حماية المنافسة ومنع

الممارسات الاحتكارية المصري

نظم المشرع المصري المنافسة في قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم 3 لسنة 2005⁽⁴³⁾، وتضمنت أحكامه نصوصاً تدخل في صلب تنظيم المنافسة العادلة ومنع الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات الطيران، لا سيما اتفاقات الكارتل التي تتم بين شركات الطيران المتحالفة، وتهدف إلى فرض الأسعار وتقسيم الأسواق، وكذلك إساءة هذه التحالفات استغلال المركز المسيطر لها في السوق المعنية لإغلاق الأسواق أمام المنافسين.

كذلك نجد في قانون الطيران المدني المصري نصاً خاصاً بالحالة التي تخالف فيها شركة طيران تابعة لدولة أجنبية أحكام اتفاقية ثنائية موقعة مع مصر من قبل هذه الدولة، حيث تنص المادة (158) على أنه: «إذا خالفت شركة أجنبية أحكام اتفاقية النقل الجوي الثنائية الموقعة بين مصر والدولة التي تنتمي إليها الشركة، أو خالفت الترخيص أو التصريح الصادر لها، تلتزم الشركة المخالفة بدفع تعويض مدني مصري إلى مكتب إدارة الطيران – الحد الأقصى للمبلغ ضعف رسوم النقل الشاملة لعدد الركاب المنقولين بالمخالفة للأنظمة، تم الحصول عليها من قبل إحدى الشركات العاملة على شركة الطيران أو شركة طيران مماثلة»⁽⁴⁴⁾.

(43) قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم 3 لسنة 2005، الجريدة الرسمية، العدد 6 مكرر، 10 فبراير 2005م.

(44) المادة (158) من قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 والمعدل بقانون 2003/92.

وكذلك وفقاً لقانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري، فإنه يُحظر قيام تحالفات بين شركات الطيران أياً كان شكل التحالف: مشاركة بالرمز، أو حجز مقاعد، أو أي ترتيبات أخرى أكثر تعقيداً، إذا ترتب عليه رفع، أو خفض، أو تثبيت أسعار بيع الخدمات الجوية داخل السوق المصرية (المادة 6/1)، أو اقتسام سوق الخدمات الجوية المصري على أساس المناطق الجغرافية، أو مراكز التوزيع، أو نوعية العملاء، أو المواسم، أو الفترات الزمنية (المادة ب/ب)، وكذلك تقييد إتاحة أو توزيع أو تسويق الخدمات الجوية داخل السوق المصرية (المادة 6/د)⁽⁴⁵⁾.

المطلب الثاني

دور التشريعات الدولية في تنظيم المنافسة

بين شركات النقل الجوي

ناقشت الدورة الرابعة والعشرون لجمعية الإيكاو حماية المنافسة في سوق النقل الجوي الدولي لأول مرة، واعتمدت الجمعية القرار A24-14 بشأن التدابير الأحادية التي تؤثر على النقل الجوي الدولي وأدرجته في القرار A36-15⁽⁴⁶⁾، كما تمت مناقشته في العديد من المناسبات الدولية قبل المؤتمرات الدولية الثالثة والرابعة والخامسة للنقل الجوي، ووافق المؤتمر أخيراً على بند نموذجي بشأن الضمانات ضد الممارسات المناهضة للمنافسة للدول التي تستخدم طواعية في اتفاقيات شركات الطيران⁽⁴⁷⁾.

وقد سار المشرع الفرنسي على النهج الذي يحظر قيام تحالفات واتفاقيات خارج فرنسا في حكم المادة (1-L420) من قانون التجارة الفرنسي، سواء أكانت صريحة أم ضمنية، طالما كان الهدف منها، أو كان لوجودها تأثير مباشر أو غير مباشر، على منع، أو تقييد، أو تشويه المنافسة في السوق الفرنسية، خاصة عندما تؤدي هذه التحالفات أو الاتفاقيات إلى تقييد الدخول إلى السوق، أو حرية المنافسة من قبل المشروعات الأخرى، أو اصطناع زيادة، أو خفض في الأسعار لإعاقة تحديد السعر من قبل قوى السوق، وكذلك تقييد أو التحكم في الإنتاج، أو الأسواق أو الاستثمارات، أو التقدم التقني، أو تقسيم الأسواق

(45) المادة (6/1، ب) من قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري رقم 3 لسنة 2005.
(46) International Civil Aviation Organization, Resolutions adopted at the 36th Session of the Assembly, A36-15: Consolidated statement of continuing ICAO policies in the air transport field, Montréal, 18-28 September 2007, p. 43.
(47) Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of Aviation Civil International Transport, Air International Organization, op. cit., p. 131.

الفرع الأول

مراعاة المنافسة المنصفة في الاتفاقات

الثنائية لتحرير الخدمات الجوية

يعدّ مبدأ السماء المفتوحة قيمة اقتصادية كبيرة لسوق النقل الجوي، حيث إنه عامل مؤثر في حركة التجارة الدولية، وكذلك نقل السلع بين مختلف دول العالم، كما أنه يعزز حركة السياحة، وبالتالي يسهم في خلق فرص عمل في السوق المحلية، بالإضافة إلى أن التنافس في سوق النقل يصب في النهاية لمصلحة المستهلك الجوي الذي سيحصل على أفضل الخدمات وبأرخص الأسعار، نظراً لتعدد الرحلات وتواترها⁽⁴⁹⁾.

ومع ذلك - كما رأينا - فإن الحل المطلق من جانب واحد لتنظيم المنافسة في سوق النقل الجوي من خلال تطبيق قوانين المنافسة الوطنية على شركات النقل الجوي الدولية غالباً ما يؤدي إلى نزاعات بين البلدان، لذلك فإن معظم الاتفاقيات الثنائية الأخيرة الموقعة بما في ذلك البنود المتعلقة بالمنافسة العادلة التي أصبحت إحدى السمات الرئيسية لسوق النقل الجوي، فعلى سبيل المثال، وجدنا أن المادة (14) من اتفاقية الخدمات الجوية الموقعة بين الاتحاد الأوروبي وكندا في عام 2009 أكدت أن إنشاء بيئة متكافئة في مجال خدمات الطيران هو الهدف المشترك لكلا الطرفين⁽⁵⁰⁾، وقد وافقت الولايات المتحدة الأمريكية

(48) Voir: Article L420-1, Code de commerce, "Sont prohibées même par l'intermédiaire direct ou indirect d'une société du groupe implantée hors de France, lorsqu'elles ont pour objet ou peuvent avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence sur un marché, les actions concertées, conventions, ententes expresses ou tacites ou coalitions, notamment lorsqu'elles tendent à:

1° Limiter l'accès au marché ou le libre exercice de la concurrence par d'autres entreprises; 2° Faire obstacle à la fixation des prix par le libre jeu du marché en favorisant artificiellement leur hausse ou leur baisse; 3° Limiter ou contrôler la production, les débouchés, les investissements ou le progrès technique; 4° Répartir les marchés ou les sources d'approvisionnement.

(49) سيدي محمد سيد أبه، مفهوم الأجواء المفتوحة وسيادة الدول، مكتب نائب رئيس مجلس الوزراء لشؤون الإعلام، الإمارات العربية المتحدة، أبو ظبي، 2009، ص 49.

(50) Article 14, Accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses Etats membres, signé à Bruxelles le 17 décembre 2009.

Disponible sur: <http://www.assemblee-nationale.fr/14/pdf/projets/p10009.pdf>.

والاتحاد الأوروبي وأبرما اتفاقية الخدمة الجوية في عام 2007 وتم تنقيحها في عام 2010⁽⁵¹⁾، حيث تركز المادة (20) منها مفهوم المنافسة العادلة، وذلك بالنص على أن أطراف الاتفاق يدركون أهمية دور المنافسة المنصفة بين شركات النقل الجوي العاملة بين ضفتي المحيط الأطلسي - أوروبا وأمريكا - في إنفاذ هذه الاتفاقية⁽⁵²⁾.

وكذلك في الاتفاقية الثنائية التي تم التوصل إليها بين الاتحاد الأوروبي والبرازيل بشأن تحرير الخدمات الجوية بين الطرفين، وجدنا أن الطرفين اتفقا على ضرورة تجنب الممارسات التي لها تأثير سلبي على العدالة وتكافؤ الفرص بين شركات النقل الجوي العاملة في المناطق ذات الصلة في السوق، حيث لكل طرف الحق في إيجاد طرف آخر لا يفضي إلى تكافؤ الفرص بين شركات الطيران في أي من ممارساته، ويمكنه إرسال آرائه حول هذه الممارسات إلى الطرف الآخر. إذا لم تستجب الدولة المعنية لهذه الآراء، يمكن للطرف المتضرر رفع الأمر إلى اللجنة المشتركة المنشأة بموجب الاتفاقية، واتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة للتخفيف من خسائر شركات الطيران التي تأثرت بسلك المنافسة التقييدية⁽⁵³⁾.

بالإضافة إلى الترتيبات الإقليمية، وجدنا أن العديد من الدول قد لجأت إلى صياغة بنود المنافسة العادلة، بما في ذلك الاتحاد الأفريقي، والهيئة العربية للطيران المدني، ورابطة دول جنوب شرق آسيا، ولجنة الطيران المدني بأمريكا اللاتينية، واستعانت في ذلك بالإرشادات التي وضعتها الإيكاو فيما يخص المنافسة المنصفة في مجال النقل الجوي الدولي⁽⁵⁴⁾.

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

(52) Article 20, Accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, Décision 2007/339/CE, Journal officiel de l'Union européenne, 25 mai 2007.

(53) Organisation for Economic Co-operation Competition Committee, op. cit., p. 31.

(54) International Civil Aviation Organization, Worldwide air transport conference, Montréal, 18 to 22 March 2013, working paper: Fair competition in international air transport, Presented by the Secretariat, p. 1.

الفرع الثاني

دور الإيكاو في التوفيق بين إنفاذ القوانين الوطنية للمنافسة

والطبيعة الخاصة لسوق النقل الجوي الدولي

على الرغم من أن قوانين مكافحة الاحتكار الوطنية يمكن أن تقوم بدور مهم في حماية سوق النقل الجوي الدولي من السلوك الاحتكاري التعسفي، إلا أن الطبيعة الحرة لهذا السوق تجعل من الصعب إنفاذها ضد شركات الطيران الدولية دون توقع الاختلافات بين الدول المعنية. لذلك، تدخلت منظمة الطيران المدني الدولي في محاولة للتوفيق بين إنفاذ قانون المنافسة الوطني والممارسات ذات الصلة، والطبيعة الخاصة لسوق النقل الجوي الدولي، من خلال إصدار خطوط إرشادية بشأن تجنب وفض الخلافات حول تطبيق قوانين المنافسة على النقل الجوي الدولي، وكذلك وضع بند نموذجي بشأن تطبيق قوانين المنافسة الوطنية.

أولاً: مبادئ توجيهية لتجنب وحل النزاعات المتعلقة بتطبيق قوانين المنافسة الوطنية على النقل الجوي الدولي

في عام 1989، أصدرت منظمة الطيران المدني الدولي ICAO كتاباً يحمل رقم AT-85/215، متضمناً إرشادات غير ملزمة للبلدان لمساعدتها على تنظيم سوق النقل الجوي، من خلال تجنب وحل النزاعات الناشئة عن المنافسة في سوق النقل الجوي، وتطبيق القوانين والسياسات والممارسات الوطنية للتنافس على النقل الجوي الدولي، لاسيما عندما تؤثر هذه القوانين على شروط اتفاقيات الخطوط الجوية الثنائية أو محاولة تطبيقها في الخارج⁽⁵⁵⁾.

ثانياً: بند الإيكاو النموذجي بشأن تطبيق قوانين المنافسة

تهدف منظمة الطيران المدني الدولي إلى تقديم نهج شامل لأي دولتين أبرمتا، أو تعتزمان إبرام اتفاقيات ثنائية، وواجهتا صعوبات في علاقاتهما في مجال النقل الجوي بسبب تطبيق القوانين الوطنية في مجال النقل الجوي. بالنسبة لشروط المنافسة، الأمر متروك للبلدين المعنيين لتقرير ما إذا كان سيتم تضمين هذا البند في اتفاقهما، لا معنى لاستخدامه، على سبيل المثال، إذا كان الطرفان يدمان الممارسات التعاونية بين شركات

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

الطيران، أو إذا لم يسن أي منهما أولاً قانون المنافسة. بشكل عام، يهدف إلى تعزيز آليات العمل الثنائية لتجنب النزاعات وحلّها، ودمج القضايا المتعلقة بتطبيق قانون المنافسة على النقل الجوي في الإطار الثاني، ويتضمّن البند النموذجي عشر مواد⁽⁵⁶⁾.

وعلى الرّغم من هذه الجهود الدولية لتنظيم المنافسة في المجتمع الدولي، تواصل منظمة الطيران المدني الدولي القيام بدور مهم في منع المنافسة غير العادلة، وإساءة استخدام السلوك الاحتكاري من قبل شركات الطيران في سوق النقل الجوي. وهذا ما ورد في اتفاقية النقل الجوي الدولية أو «اتفاقية الحريتين» واضحة في القسم الأول من المادة الثانية، فهي تمنح حقوق أي طرف متعاقد في الاتفاقية، وبالنظر إلى أنّ تصرفات أي دولة متعاقدة أخرى تسبب ظلماً أو صعوبات، فإنّ مجلس منظمة الطيران المدني الدولي مدعو للمناقشة والتحقيق في الوضع. إذا فشلت المفاوضات بين البلدين في حل هذه المشكلة، يمكن لمجلس الأمن أن يقدّم توصيات إلى الدول المعنية، وإذا فشل البلد المعني في اتخاذ التدابير المناسبة لتصحيح سلوكه، يجوز للمجلس أن يوصي بأن توقف الجمعية العامة للمنظمة تمتع البلد بالحقوق والمزايا التي توفرها الاتفاقيتان المجانيتان حتى يتمّ اتخاذ هذه الإجراءات. ويمكن للجمعية العامة أيضاً تعليق حقّ الطرف المتعاقد للبلد في أن يصبح عضواً في المنظمة بعد مرور أغلبية الثلثين، حتى تتخذ الدولة الإجراءات التصحيحية⁽⁵⁷⁾.

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

(57) International Air Services Transit Agreement, signed at Chicago, on 7 December 1944. Article II, Section I: A contracting State which deems that action by another contracting State under this Agreement is causing injustice or hardship to it, may request the Council to examine the situation. The Council shall thereupon inquire into the matter and shall call the States concerned into consultation. Should such consultation fail to resolve the difficulty, the Council may make appropriate findings and recommendations to the contracting States concerned. If thereafter a contracting State concerned shall in the opinion of the Council unreasonably fail to take suitable corrective action, the Council may recommend to the Assembly of the above-mentioned Organization that such contracting State be suspended from its rights and privileges under this Agreement until such action has been taken. The Assembly by a two-thirds vote may so suspend such contracting State for such period as it may deem proper or until the Council shall find that corrective action has been taken by such State. Available at: https://www.mcgill.ca/files/ias/chicago_1944b.pdf.

الخاتمة:

بعد استعراضنا بالبحث والدراسة لموضوع التحديات القانونية للمنافسة بين شركات النقل الجوي، أصبح لدينا فهم واضح لمفهوم النقل الجوي الدولي وماهي ملامحه وخصائصه المميّزة له عن وسائل النقل الأخرى، كذلك سلطنا الضوء على ميزات وعيوب عقد النقل الجوي الدولي، وأوضحنا ماهية المنافسة بين شركات النقل الجوي، وأنه هناك منافسة عادلة ومقبولة، ومنافسات غير عادلة، وكيف تصدت التشريعات الإقليمية والدولية على حد سواء للقضاء على هذا النوع من التنافس، وقد توصل الباحث إلى مجموعة من النتائج والتوصيات تتمثل في الآتي:

أولاً: النتائج

1. عادةً ما تكون أهم أشكال تحالفات شركات الطيران الدولية هي اتفاقيات مشاركة الكود والسعة، وقد يتم الاتفاق على ترتيبات أكثر تعقيداً لتحقيق التركيز الاقتصادي على أساس عمليات الاندماج أو الاستحواذ.
2. تتطلب المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي من الدول تشجيع التعاون المتبادل، لاسيما في سياق إقامة تحالفات لخلق بيئة تنافسية أفضل للنقل الجوي الدولي.
3. تتجلى إساءة استخدام السلوك الاحتكاري لتحالفات شركات الطيران في شكل اتفاقيات منافسة مقيّدة من حيث التسعير أو القدرة، أو في شكل إساءة استغلال المركز المهيمن لتحالفات شركات الطيران لإغلاق السوق أمام المنافسين، وشكل الدعم الحكومي للدولة التي تلتزم بتنفيذ الاحتكارات التعسفية لتحالفات شركات الطيران.
4. ما لم يتم تحديد السوق ذي الصلة المتعلقة بأنشطة خدمات الطيران التي تقدّمها شركات طيران التحالف، فلن تتم مناقشة إساءة استخدام السلوك الاحتكاري من قبل تحالف شركات الطيران.
5. يتطلب تنظيم السوق التنافسية بين شركات الطيران من الدول الامتثال لإرشادات منظمة الطيران المدني الدولي بشأن المنافسة العادلة في اتفاقيات الخدمة الجوية وصياغة قوانين المنافسة الوطنية.
6. يجب على الدول اتخاذ التدابير المناسبة لضمان المنافسة العادلة بين شركات الطيران، وصياغة قوانين المنافسة الفعّالة المطبّقة على النقل الجوي الدولي،

وتنظيم المساعدة الحكومية لشركات الطيران بطريقة واضحة وشفافة وصارمة، وإنشاء آليات حل مناسبة. المنازعات التي قد تنشأ في هذا الشأن ومن خلال التنسيق المشترك.

ثانياً: التوصيات

1. دعوة المشرّع الإماراتي إلى تعديل قانون وأنظمة الطيران المدني المتعلقة بخدمات النقل الجوي الدولي، حيث تعمل هذه اللوائح على تقييد المنافسة الحرة والعادلة في سوق الإمارات العربية المتحدة، وتتماشى مع التغييرات الجديدة في تحرير تجارة الخدمات الجوية العالمية.
2. لحماية المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي الدولي المجاني، يجب إنشاء نظام قانوني سليم تحت حماية منظمات النقل الجوي الدولية لمنع إساءة استخدام شركات الطيران الدولية لاحتكارها.
3. نوصي بإنشاء إدارة في كل مجموعة اقتصادية إقليمية لحماية المنافسة العادلة في سوق النقل الجوي، ويتمثل دورها في مراقبة إساءة استخدام الأنشطة الاحتكارية من قبل شركات الطيران الدولية واتخاذ الإجراءات القانونية المناسبة ضدها وفقاً للتعليمات الصادرة عنها من منظمة الطيران المدني الدولية.

قائمة المراجع:

أولاً: باللغة العربية

1. الكتب:

- أبوزيد رضوان، القانون الجوي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1982.
- أحمد فارس مصطفى، العلاقات الاقتصادية الدولية، دن، سوريا، 1982.
- جابر فهمي عمران، المنافسة في منظمة التجارة العالمية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
- هاني دويدار:
- نطاق احتكار المعرفة التكنولوجية بواسطة السرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1996.
- قانون الطيران التجاري، دار الجامعة للنشر، الإسكندرية، 2000.
- يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني للعلامات التجارية، دار السلاسل للطباعة والنشر، دولة الكويت، 1993.
- محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، 2000.
- محمد سلمان ماضي مرزوق، الاحتكار والمنافسة غير المشروعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004.
- محمد تيروسي، ضوابط التنافسية في التشريع الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2010.
- منظمة التجارة العالمية، مراجعة السياسة التجارية في دولة الإمارات العربية المتحدة لعام 2012، جنيف، 2012.
- عبد الفتاح مراد، شرح قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، دار البهاء، الإسكندرية، 2005.
- روت بير، قانون النقطة النقل البري والجوي، دن، 1977.

2. الرسائل الجامعية:

- وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2011.
- زوبير أرزوقي، حماية المستهلك في ظل المنافسة الحرة، رسالة ماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2011.
- محمد أبو بكر عبد الرحمن أحمد، أثر استراتيجية المنافسة في شركات الطيران على تسويق خدمات النقل الجوي بالتطبيق على شركة الخطوط الجوية السودانية للفترة 1993-2003، رسالة ماجستير، جامعة أم درمان الإسلامية، السودان، 2003.
- منصور داود، الآليات القانونية لضبط النشاط الاقتصادي في الجزائر، رسالة دكتوراه، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2016.
- سلمى كحال، مجلس المنافسة وضبط النشاط الاقتصادي، رسالة ماجستير، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2009.

3. البحوث والمقالات:

- أحمد عبد الرحمن المحم، نماج العقود ووسائل مواجهة الشروط المجحفة فيها: دراسة تحليلية مقارنة في الفقه والقضاء الأنجلو أمريكي مع الإشارة إلى الوضع في الكويت، مجلة الحقوق، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، السنة 16، العدد 1، سبتمبر 1992.
- بسمة عبد العزيز الميمان، تطور النقل الجوي وتأثيره على التنمية السياحية، صحيفة الجزيرة السعودية، بتاريخ الجمعة 19 أكتوبر 2018، العدد 16822.
- دليل مراقبة سلامة الطائرات الأجنبية الصادر عن الهيئة العربية للطيران المدني، جامعة الدول العربية، 2006.
- وليد كحول، والكاهنة زاوي، الحماية الجزائية للعلامات في التشريع الجزائري، مجلة المنتدى القانوني، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، العدد 4، سنة 2017.
- محمد مرسي عبده محمد، الضوابط القانونية لمنع الاحتكار التعسفي

- لتحالفات شركات الطيران الدولية: دراسة تحليلية مقارنة، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 2016.
- محمد عبد اللطيف، الدستور والمنافسة، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، 2016، بحث منشور على الموقع التالي: www.hccourt.gov.eg
- محمد العسومي، شركات الطيران والمنافسة في الأجواء المفتوحة، دراسة منشورة بالموقع الإلكتروني لمركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، بتاريخ 15 مارس 2015، الإمارات العربية المتحدة، تاريخ آخر زيارة 2/9/2021.
- نادية لاکلي وزناكي دليّة، شروط حظر الاتفاقات المقيدة للمنافسة، مجلة دراسات وأبحاث، جامعة الجلفة، الجزائر، السنة السابعة، العدد 18، مارس 2015.
- سيدي محمد سيد أبيه، مفهوم الأجواء المفتوحة وسيادة الدول، مكتب نائب رئيس مجلس الوزراء لشؤون الإعلام، الإمارات العربية المتحدة، أبو ظبي، 2009.
- عادل أبو عبد الوكيل، عقد النقل الجوي للبضائع وفقاً لاتفاقية وارسو 1929، مقال منشور بالموقع الإلكتروني ستار تايمز، أرشيف الشؤون القانونية، 2009 من خلال الرابط التالي: <https://www.startimes.com/?t=14921648>.

4. تقارير:

- الإدارة العامة للهيئة، المنافسة وتعزيز القدرات التنافسية للناقلات العربية، الاجتماع الخامس والثلاثون للجنة النقل الدولي، ورقة عمل صادرة من الهيئة العامة للطيران المدني، جامعة الدول العربية، الرباط، 2015.
- الأمانة العامة للإيكاو، السلامة والأمن في إطار التحرير الاقتصادي، 2005، دراسة منشورة على الموقع التالي: www.icao.int.

ثانياً: باللغة الأجنبية

- Code-Sharing Agreements in Scheduled Passenger Air Transport, The European Competition Authorities' perspective, European Competition Journal, December 2006.
- Grad Loïc, Les accords de ciel ouvert Vers un ordre juridique aérien international "post-bermudien". Bientôt un ordre juridique "post-bilatéral",

Revue Française de Droit Aérien et Spatial 2004, n°2.

- Hany Dowidar, The Evolution of the Air Carrier's Liability: From Warsaw 1929 to Montreal 1999, Twenty International Annual Conference Civil Aviation Laws under the National Legislations and the International Conventions, College of Law, United Arab Emirates University, Dubai 23-25 April 2012.
- Jolanta Drozd, Algirdas Miškinis, Benefits and threats of free trade, (14), Publishing House of Wrocław University of Economics Wrocław, 2011.
- Ken Button, The Impact of Globalization on International Air Transport Activity - Past Trends and Future Perspective, Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World 10-12 November 2008, Guadalajara, Mexico.

المحتوى:

الصفحة	الموضوع
409	الملخص
410	المقدمة
413	المبحث الأول: ماهية حرية المنافسة
413	المطلب الأول: مفهوم حرية المنافسة
414	الفرع الأول: التعريف اللغوي للمنافسة
415	الفرع الثاني: التعريف القانوني للمنافسة
418	المطلب الثاني: طبيعة المنافسة في مجال النقل الجوي
423	المبحث الثاني: المعالجة التشريعية لتنظيم المنافسة بين شركات النقل الجوي
423	المطلب الأول: دور التشريعات الوطنية والإقليمية في تنظيم المنافسة بين شركات النقل الجوي
425	الفرع الأول: موقف قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية الإماراتي
427	الفرع الثاني: موقف قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري
428	المطلب الثاني: دور التشريعات الدولية في تنظيم المنافسة بين شركات النقل الجوي
429	الفرع الأول: مراعاة المنافسة المنصفة في الاتفاقات الثنائية لتحرير الخدمات الجوية
431	الفرع الثاني: دور الإيكاو في التوفيق بين إنفاذ القوانين الوطنية للمنافسة والطبيعة الخاصة لسوق النقل الجوي الدولي

الصفحة	الموضوع
431	أولاً: مبادئ توجيهية لتجنّب وحلّ النزاعات المتعلقة بتطبيق قوانين المنافسة الوطنية على النقل الجوي الدولي
431	ثانياً: بند الإيكاو النموذجي بشأن تطبيق قوانين المنافسة
433	الخاتمة
435	قائمة المراجع