

مجلة الحقوق

فصلية علمية محكمة - تصدر عن مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت

التركز الاقتصادي للنقلات الجوية في السوق الأوروبية
«دراسة تحليلية في ضوء تشريعات الاتحاد الأوروبي
وقرارات المفوضية الأوروبية لشؤون المنافسة»
أ.د. رشا محمد تيسير خطاب

جامعة
الكويت

مجلس
النشر العلمي



ISSN: 1029 - 6069

العدد ١ - السنة ٤٥

شعبان ١٤٤٢ هـ - مارس ٢٠٢١ م

التركز الاقتصادي للنقل الجوي في السوق الأوروبية

«دراسة تحليلية في ضوء تشريعات الاتحاد الأوروبي»

وقرارات المفوضية الأوروبية لشؤون المنافسة»

أ.د. / رشا محمد تيسير خطاب

أستاذ القانون التجاري المشارك

كلية القانون - جامعة الشارقة

ملخص:

لقد اهتم المشرع الأوروبي بتأطير الرقابة على عمليات التركيز الاقتصادي من أجل الحفاظ على مبدأ حرية التنافس في الدول الأوروبية، كما منح المفوضية الأوروبية صلاحيات رقابية وتنفيذية للحد من الآثار المخلة بالمنافسة لعمليات التركيز الاقتصادي في شتى المجالات.

تتمحور الإشكالية الرئيسية لهذه الدراسة في بيان الإطار القانوني الناظم لعمليات التركيز الاقتصادي في قطاع النقل الجوي في السوق الأوروبية، إذ يُثير البحث العديد من التساؤلات حول ماهية التركيز الاقتصادي ووسائله في هذا المجال والآثار التنافسية المترتبة على هذه العمليات. وتهدف هذه الدراسة إلى الإجابة عن هذه التساؤلات من خلال بيان الدور الذي تلعبه المفوضية الأوروبية ومحكمة العدل الأوروبية في تحديد ماهية التركيز الاقتصادي في قطاع النقل الجوي، وإرساء مبادئ ومعايير واضحة في هذا الصدد، ومن خلال الوقوف على الآثار المترتبة على عمليات التركيز في هذا القطاع، سواء أكانت تلك الآثار إيجابية أم سلبية، ومن ثم بيان آلية التصدي لها في الحالة الأخيرة.

الكلمات الدالة: تركيز اقتصادي، تجمع الشركات، المنافسة، النقل الجوي، السوق الأوروبية، اتفاقية الاتحاد الأوروبي، اللائحة الأوروبية بشأن عمليات التركيز الاقتصادي.

مقدمة:

تعد المنافسة وسيلة للتعبير عن الحرية المعترف بها للمشاريع الاقتصادية للتسابق فيما بينها بغية استقطاب الزبائن. وتُعرّف المنافسة على أنها «عملية تقوم من خلالها مشروعات مستقلة ومتنافسة بعرض منتجاتها أو بضائعها بغرض تلبية احتياجات المستهلكين على نحو متساوٍ مع تمتع هذه المشروعات بفرصٍ متماثلة في استقطاب العملاء أو خسارتهم»^(١). وإذا كان مبدأ حرية المنافسة يقتضي الاعتراف بالحرية الاقتصادية التي يقوم عليها النظام الاقتصادي الحر، فإن قانون المنافسة يهدف بدوره إلى تحديد درجة الرقابة على هذه الحريات من خلال السلطات العامة؛ فالحرية الاقتصادية المطلقة قد تؤدي إلى القضاء على المنافسة الحرة عندما تحتكر المؤسسات الأقوى السوق من خلال ممارسة نفوذها على المؤسسات المنافسة. وبذلك يتنافى الاحتكار مع المنافسة^(٢)؛ إذ يشترط لوجوده اختفاء المنافسة، فالاحتكار يقوم على انفراد مشروع واحد بعرض سلعة ليس لها بديل في السوق.

وتعدّ المنافسة في القانون الأوروبي وسيلة لضمان التوازن والتقدم الاقتصادي^(٣)، وتقوم سياسة المنافسة في الاتحاد الأوروبي على أهداف تاريخية تم بلوغها من خلال إطار تنظيمي يجد مصدره في المعاهدات الأوروبية. إذ نصت معاهدة روما لعام ١٩٥٧ منذ توقيعها على التزام المجموعة الأوروبية آنذاك «بإنشاء آلية تضمن عدم الإخلال بالمنافسة في السوق المشتركة». وعند تعديل التمهيد الوارد في اتفاقية الاتحاد الأوروبي^(٤) بموجب اتفاقية لشبونة، تم استبدال مصطلح «المنافسة» باعتباره أحد أهداف الاتحاد الأوروبي بمصطلح «اقتصاد السوق ذو التنافس العالي».

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

(٢) وللتنافس في السوق أنواع مختلفة: فهناك المنافسة المثالية وهي التي تتميز بوجود عدد لا نهائي من المشترين والبائعين، بحيث يستحيل على مشارك واحد التحكم بالسعر السائد أو تعديله، أما الاحتكار فهو المعنى المضاد للتنافس المثالية وهو يعني وجود منتج واحد لسلعة أو خدمة معينة لا يوجد بديل مناسب لها، بحيث يكون المحتكر قادراً على فرض السعر كيفما يريد بسبب غياب المنافسة. أما النوع الأخير من المنافسة فيتمثل بالمنافسة الاحتكارية وهي المكونة من عنصرين هما الاحتكار والمنافسة، إذ يوجد العديد من المنافسين في السوق لكن يكون كل منافس مختلفاً عن الآخر حيث يمكن لأحد المنافسين فرض أسعار أعلى من الشركات التي تنافس منافسة مثالية.

(٣) L. Nicolas Vullièrme, Droit de la concurrence, Librairie Vuibert, Paris 2008, p. 10.

(٤) Traité sur le fonctionnement de l'union européenne.

ويتم التفعيل الفعلي لهذا الهدف بموجب مجموعة من النصوص التي تجد مصدرها في اتفاقية الاتحاد الأوروبي؛ كذلك أسهمت محكمة العدل الأوروبية وعلى مر السنوات في تعزيز هذا الهدف وضمان تطبيقه.

وتبعاً للمفوضية الأوروبية فإن مبدأ المنافسة يتضمن بُعدين أساسيين هما البعد الاقتصادي الحر والبُعد الاجتماعي، أو بمعنى آخر البُعد التنافسي من جهة والبُعد الخاص بحماية المستهلك من جهة أخرى، وغالباً ما كانت مصلحة المستهلك الهدف الأساسي والذي ينظر إليه كهدف طويل الأمد في قانون المنافسة^(٥).

تستند سياسة المنافسة في الاتحاد الأوروبي إلى إطار تنظيمي تم تأسيسه بموجب اتفاقية الاتحاد الأوروبي (TFUE). وبموجب هذه الاتفاقية، تتدخل المفوضية الأوروبية لشؤون المنافسة في أربعة مجالات رئيسية هي: الإجراءات ضد الاتفاقات المخلة بالمنافسة (م ١٠١ من TFUE)، والإجراءات ضد تعسف المركز المهيمن (م ١٠٢ من TFUE) والرقابة على المساعدات التي تتم من قبل الدولة (م ١٠٧ من TFUE)، وكذلك الرقابة على عمليات التركيز الاقتصادي (بموجب اللائحة الصادرة عن مجلس الاتحاد الأوروبي رقم ١٣٩/٢٠٠٤ بتاريخ ٢٠/١/٢٠٠٤ حول الرقابة على عمليات التركيز الاقتصادي بين المشروعات)^(٦). وتهدف النصوص الخاصة بمكافحة الاحتكار إلى حماية المنافسة من الممارسات المخلة التي قد تصدر عن بعض المشروعات في السوق^(٧)، أما الرقابة على عمليات التركيز فتهدف إلى حماية هيكل وبنیان السوق، بينما تهدف الرقابة على المساعدات التي تقدمها الدولة لبعض المشروعات إلى حماية المنافسة من انحياز الدولة تجاه تلك المشروعات. وقد تبدو هذه التفرقة الأخيرة غير دقيقة إلى حد ما لأن الأهداف المرجوة من الرقابة في كلتا الحالتين متلازمة بحيث يؤدي كل هدف إلى الآخر، غير أن الرقابة على مساعدات الدولة لا تُعنى بشكل مباشر بتصرفات المشروعات فيما بينها

(٥) C. Prieto, « Politique de concurrence : le traitement du pouvoir de marché », Juris Classeur Traité, Fasc : 1390, 10 oct. 2009.

(٦) JOUE n° L 24 du 29 janvier 2004.

(٧) لمزيد من التفاصيل حول قوانين منع الممارسات الاحتكارية، راجع قدرتي الشهاوي، شرح قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية ولائحته التنفيذية وقانون حماية المستهلك ومذكرته الإيضاحية في التشريع المصري-العربي-الأجنبي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ١٥٥ وما يليها، لينا حسن زكي، قانون حماية المنافسة ومنع الاحتكار، دراسة مقارنة في القانون المصري والفرنسي والأوروبي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ١٨ وما يليها.

في السوق وإنما تُعنى بتدخل الدول الذي يخل بالمنافسة الطبيعية للسوق، ويخرج هذا النوع من الرقابة من إطار هذه الدراسة؛ كونها محصورة بالممارسات الاحتكارية التي تمارسها المشروعات وتؤثر سلباً على المنافسة في السوق.

وتحدد اللائحة رقم ٢٠٠٣/١ الصادرة عن مجلس الاتحاد الأوروبي^(٨) آلية تطبيق المادتين ١٠١ و ١٠٢ من الاتفاقية والمتعلقة بالممارسات المخلة بالمنافسة، كما وتحدد اللوائح الصادرة بموجب المادة ٣/١٠٣ من الاتفاقية الإعفاءات الممنوحة لبعض أنواع الاتفاقات والقرارات والتفاهات بحسب الأحوال.

ولم تكن تتضمن اتفاقية الاتحاد الأوروبي أي آلية معينة تسمح بالرقابة على أثر عمليات التوسع الخارجي للمشروعات (كعمليات الاندماج والاستحواذ) على المنافسة، وكان دور سلطات المنافسة الأوروبية مقتصرًا على مراقبة حسن تطبيق المادتين ١٠١ و ١٠٢ من اتفاقية الاتحاد الأوروبي والمتعلقين بالأعمال المخلة بالمنافسة وبالتعسف في استعمال المركز المهيمن^(٩)، وفي سبيل ذلك كانت سلطات المنافسة تلجأ إلى تطبيق المادتين السابقتين بشأن مكافحة الاحتكار على عمليات الاندماج أو الاستحواذ التي من شأنها خلق أو تعزيز مركز مهيمن في السوق. وعلى الرغم من أن قضاء محكمة العدل الأوروبية عمل على مد تطبيق النصوص الخاصة بمنع الاحتكار على بعض عمليات التركيز الاقتصادي^(١٠)، إلا أن ذلك لم يكن كافياً لممارسة الرقابة على كافة العمليات التي

(٨) 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.

(٩) حول دور المفوضية الأوروبية في تطبيق المادة (١٠١)، راجع: 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، ص ٣٧٤-٤٢٤.

(١٠) CJCE, 21 février 1973, Europemballage et Continental Can c/Commission, aff. 6/72, Rec. p. 215 : L'article 102 TFUE « ne vise pas seulement les pratiques susceptibles de causer un préjudice immédiat aux consommateurs mais également celles qui leur causent préjudice en portant atteinte à une structure de concurrence effective[...] par une entreprise en position dominante, quels que soient les moyens ou procédés utilisés à cet effet, de renforcer cette position au point que le degré de domination ainsi atteint entrave substantiellement la concurrence, c'est à dire le laisse subsister que des entreprises dépendants, dans leur comportement, de l'entreprise dominante, est dès lors susceptible de constituer un abus » Concernant l'article 101, La CJCE avait admis que pouvait s'appliquer à des ententes entraînant une modification structurelle d'une entreprise, telle une prise de participation dans le capital (CJCE, 17 novembre 1987, aff. « Philip Morris », British-American Tobacco Company Ltd et R. J. Reynolds Industries Inc. c/Commission, aff. jointes C 142 et 156 / 84, Rec.1987, p. I – 4487).

قد تبدو غير متلائمة مع نظام المنافسة المشار إليه في الاتفاقية^(١١)، فمثلاً الإجراءات العقابية المرتبطة بالتعسف في استعمال المركز المهيمن لم تكن تُمارس إلا في مرحلة لاحقة على ارتكاب المخالفة، إذ كان باستطاعة المفوضية الأوروبية لشؤون المنافسة ممارسة رقابة لاحقة على عمليات تركيز المشروعات التي أدت فعلياً إلى خلق مركز مهيمن، بينما لم يكن باستطاعتها ممارسة رقابة سابقة أو اتباع سياسة احترازية في مواجهة عمليات التركيز. ونتيجةً لذلك عمل مجلس الاتحاد الأوروبي على إصدار اللائحة التنظيمية رقم ٨٩/٤٠٦٤ بتاريخ ٢١/١٢/١٩٨٩ لاستكمال قواعد مكافحة الاحتكار الواردة في الاتفاقية^(١٢)، حيث تختص هذه اللائحة بالرقابة على عمليات التركيز فيما بين المشروعات وتسمح بإجراء رقابة سابقة، وبالتالي الحيلولة دون إتمام عمليات التركيز التي من شأنها خلق مركز مهيمن متعسف في السوق الأوروبية. ولاحقاً تم استبدال هذه اللائحة باللائحة رقم ١٣٩/٢٠٠٤ الصادرة بتاريخ ٢٠/١/٢٠٠٤ والخاصة بعمليات التركيز بين المشروعات، ورافق هذه النصوص إقرار مدونات مبادئ توجيهية بشأن عمليات التركيز الأفقي^(١٣) والعامودي^(١٤)، ووضع مدونة «الأفضل الممارسات» بشأن إجراءات الرقابة.

وجديرٌ بالذكر بأن القواعد الناظمة لعمليات التركيز الاقتصادي لا تهدف إلى منع أو حظر تلك العمليات لأنها قد تكون ذات فائدة على الاقتصاد، وإنما تهدف إلى ممارسة الرقابة عليها ابتداءً من مرحلة التكوين وحتى ممارسة نشاطاتها التجارية والاقتصادية؛ وذلك للحيلولة دون أن تُجاوز أضرارها على عملية المنافسة المزايا التي قد تنجم عنها. وفي مجال عمليات التركيز التي تتم في السوق الأوروبية أو تتخذُ بعداً أوروبياً، تُعد صلاحية التصدي لها من الاختصاص الحصري للمفوضية الأوروبية.

(١١) Considérant n° 7 du Préambule du Règlement (CE) n° 139/2004.

(١٢) وذلك استناداً إلى نص المادة ٣٥٢ من الاتفاقية والذي يخول الاتحاد الأوروبي منح مفوضية شؤون المنافسة صلاحيات إضافية إذا كانت تلك الصلاحيات ضرورية لتحقيق أحد الأهداف الواردة في الاتفاقية.

(١٣) «Lignes directrices sur l'appréciation des concentrations horizontales au regard du règlement du Conseil relatif au contrôle des concentrations entre entreprises» (Journal officiel C 031 du 05 février 2004).

(١٤) «Lignes directrices sur l'appréciation des concentrations non horizontales au regard du règlement du Conseil relatif au contrôle des concentrations entre entreprises».

تنصب هذه الدراسة على عمليات التركيز الاقتصادي في قطاع النقل الجوي، إذ يعد هذا القطاع واحداً من أكثر القطاعات تنظيماً في العالم، فضلاً عن أن هذا القطاع يشهد منافسة شرسية بين شركات النقل الجوي المختلفة والتي قد تلجأ في خضم هذه المنافسة إلى وسائل عديدة وممارسات مختلفة بغية تأمين بقائها في السوق، ومن ضمن هذه الوسائل كثر اللجوء إلى عمليات التركيز الاقتصادي. وتتمحور الإشكالية الرئيسية لهذه الدراسة في بيان الإطار القانوني الناظم لعمليات التركيز الاقتصادي في قطاع النقل الجوي في السوق الأوروبية، إذ يُثير البحث العديد من التساؤلات حول ماهية التركيز الاقتصادي ووسائله في هذا المجال، والآثار التنافسية المترتبة على هذه العمليات. وتهدف هذه الدراسة إلى الإجابة عن هذه التساؤلات من خلال بيان الدور الذي تلعبه المفوضية الأوروبية ومحكمة العدل الأوروبية في تحديد ماهية التركيز الاقتصادي في هذا القطاع، وإرساء مبادئ ومعايير واضحة في هذا الصدد، ومن خلال الوقوف على الآثار المترتبة على عمليات التركيز في هذا القطاع، سواء أكانت تلك الآثار إيجابية أم سلبية، ومن ثم بيان آلية التصدي لها في الحالة الأخيرة.

ستعتمد الدراسة على المنهجين الوصفي والتحليلي، حيث سيتعرض البحث إلى جميع الجوانب الخاصة بماهية عمليات التركيز الاقتصادي وآثارها، كما سيعمل البحث على تحليل النصوص القانونية ذات العلاقة والقرارات والأحكام القضائية الصادرة عن كل من المفوضية الأوروبية لشؤون المنافسة ومحكمة العدل الأوروبية في هذا الصدد؛ وذلك لمحاولة وضع إطار قانوني لهذه العمليات في السوق الأوروبية. وسيتم تناول موضوع الدراسة من خلال خطة ثنائية التقسيم، بحيث نخصص المبحث الأول لبيان ماهية التركيز الاقتصادي للنقل الجوي، بينما نخصص المبحث الثاني للوقوف على آثار هذا التركيز وسبل مواجهة آثاره السلبية.

المبحث الأول

ماهية التركيز الاقتصادي للنقلات الجوية

يشكل قطاع الطيران بيئة دولية ذات تنافسية عالية جداً، وهو ما يدفع الشركات العاملة في القطاع والراغبة في زيادة نموها إلى تبني واحدة من ثلاث استراتيجيات: فإما أن تتبنى سياسة النمو الداخلي أو النمو الخارجي، وإما أن تتجه نحو التحالف مع شركات أخرى في القطاع. ويشوب سياسة النمو الداخلي أو الخارجي بعض السلبيات مقارنة بعمليات التحالف؛ إذ يستلزم النمو الداخلي إجراءات استثمارية مطولة بغية زيادة الحصة السوقية للشركة في السوق باتباع قواعد اللعبة التنافسية التقليدية، بينما تتضمن سياسة النمو الخارجي باتباع الاندماج بطريق الضم أو الاستحواذ مخاطر عدم إمكانية الرجوع عنه، إضافة إلى ارتفاع التكلفة. هذه الأسباب تجعل من التحالفات أداة استراتيجية أساسية للمنافسة في الأسواق الدولية. وتزداد أهمية التحالفات في قطاع الطيران الدولي بشكل خاص لأنها تعد وسيلة لتجاوز الصعوبات المرتبطة بحقوق المرور والقواعد المتعلقة بملكية الشركات والتي تعيق عمليات الاندماج العابرة الأطلسي أو عابرة القارات.

وبشكل عام تلجأ شركات الطيران إلى التكتل الرأسمالي^(١٥)، والذي يطلق عليه بشكل خاص «التركز الاقتصادي» من أجل زيادة أرباحها وتخفيض نفقاتها، حيث تسمح استراتيجية التركيز بتشغيل العديد من الشركات تحقيقاً لهدف مشترك. وتتعدد وسائل التركيز حيث تتمثل هذه الوسائل بعمليات التحالف والمشروعات المشتركة فضلاً عن عمليات الاندماج. وإذا كانت عمليات التركيز الاقتصادي مشروعة وغير مجرمة بحد ذاتها، إلا أنها قد تؤدي إلى خلق مركز مهيمن في السوق بحيث ينتج عنه أعمال تعسفية محتملة تخل بالمنافسة، وتتمثل في أغلب الأحيان بارتفاع في الأسعار. وانطلاقاً من ذلك تمارس المفوضية الأوروبية رقابة على جميع عمليات التركيز الاقتصادي التي يكون

(١٥) يفرق البعض بين مصطلح التكتل والتركز، إذ يعتبر التركيز شكلاً من أشكال التكتلات الرأسمالية، ذلك أن التكتل الاقتصادي يقسم إلى نوعين: النوع الأول تكتل إقليمي دولي تكون أطرافه دولاً تهدف من خلاله إلى التكامل الاقتصادي بهدف الاستفادة من إمكانات وثروات الدول المتكتلة، وكذلك إلغاء الحواجز والتعريفات الجمركية، ومثال ذلك الاتحاد الأوروبي. أما النوع الثاني فهو التكتل الرأسمالي أو المؤسسي والذي يطلق عليه بشكل خاص (التركز الاقتصادي) ويتم بين مجموعة من الشركات من دولة واحدة أو عدة دول بهدف الصمود في السوق أمام المنافسة من خلال استعمال قوة وجودها أو من خلال التحكم بأسعار المنتجات وبالأسواق على نحو يؤدي إلى انهيار جهاز السوق. ويتمثل هذا النوع من التكتل الرأسمالي عموماً بالكارتل والتست والهلدينغ...

لها بُعد أوروبي، وتتمتع المفوضية بهذا الصدد بصلاحيات واسعة لمنع هذه العمليات أو الحد من آثارها السلبية.

ولبيان ماهية التركيز الاقتصادي للناقلات الجوية، فلا بد أولاً من بيان مفهوم التركيز الاقتصادي بشكل عام والتركز الاقتصادي في السوق الأوروبية بشكل خاص، ومن ثم استعراض أهم وسائل التركيز الاقتصادي في قطاع النقل الجوي.

المطلب الأول

مفهوم التركيز الاقتصادي في السوق الأوروبية

يُعرف التركيز الاقتصادي عموماً على أنه تحالف مجموعة من المنتجين المستقلين بشكل قانوني بهدف ضبط الأسعار وتحديد جهة التمويل وتقليل المنافسة، كما يُعرف أيضاً على أنه «اتفاق بين مجموعة من التجار المستقلين يقومون بعمل تجاري مماثل ويعملون على مستوى واحد في السوق على تفادي المنافسة القائمة أو المحتملة سواء بينهم أو من الغير»^(١٦). ويتسع المفهوم القانوني للتركز الاقتصادي ليشمل كل العمليات والنشاطات التي يترتب عليها زيادة حجم الوحدات الاقتصادية أو تحقيق التكامل بين تلك المشروعات^(١٧) أو اجتماع سلطة الرقابة على هذه المشروعات في يد أحدها، بحيث ينفرد هذا المشروع في رسم الاستراتيجية الاقتصادية للمشروعات الداخلة في التركيز^(١٨). وبناءً على ذلك تتعدد وسائل التركيز الاقتصادي؛ فقد ينتج التركيز من خلال الاندماج بين مشروعين أو أكثر، أو من خلال قيام مشروع معين بالاستحواذ على مشروع آخر أو أكثر بشكل مباشر أو غير مباشر^(١٩)، كما قد ينتج التركيز من خلال إنشاء مشروع مشترك يتولى القيام بمهام وحدة اقتصادية مستقلة بذاتها^(٢٠).

(١٦) خلاف 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 ٢٣، ص ٨١.

(١٧) وتجدر الإشارة إلى الفرق بين اصطلاح المشروع واصطلاح الشركة، ذلك أن الاصطلاح الأول أعم من الثاني ويشمله، فالمشروع مصطلح اقتصادي يطلق على أي تنظيم يعمل على الإنتاج والمبادلة أو يهدف إلى تداول الأموال والخدمات بهدف الحصول على ربح. ويتخذ المشروع عدة أشكال فقد يكون مشروعاً فردياً أو مؤسسة أو شركة.

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

(١٩) مادة ١/٣ من اللائحة الأوروبية رقم ١٣٩/٢٠٠٤ الخاصة بالرقابة على عمليات التركيز الاقتصادي.

(٢٠) مادة ٤/٣ من اللائحة الأوروبية رقم ١٣٩/٢٠٠٤ الخاصة بالرقابة على عمليات التركيز الاقتصادي. انظر

كذلك: محمد سلمان الغريب، الاحتكار والمنافسة غير المشروعة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤، ص ٨٤.

Catherine Grynfolgel, Droit européen de la concurrence, 4ième éd., LGDJ, 2016, p. 190.

وفي إطار الرقابة على عمليات التركيز الاقتصادي، تُحاول سلطات المنافسة أن تمنع وضعاً هيكلياً مهيمناً من الإخلال بالمنافسة. أما في إطار قانون منع الاحتكار، فتحاول هذه السلطات أن تضع حداً للتصرفات التي من شأنها تقييد المنافسة في السوق على نحو فاعل وخطير، فضلاً عن ترتيب جزاءات عليها. وهذا يعني أن الرقابة على عمليات التركيز هي رقابة محتملة لأنها وعلى خلاف الرقابة على منع الاحتكار التي تخالف التصرفات المخالفة بعد وقوعها، فإن الرقابة على عمليات التركيز تحدد على نحو مسبق أثر العملية المحتملة على حالة المنافسة في السوق. بمعنى آخر، الرقابة على عمليات التركيز هي رقابة محتملة وذات طابع وقائي، بينما الرقابة على الممارسات هي رقابة لاحقة وذات طابع جزائي^(٢١).

البُعد الأوروبي للتركز الاقتصادي: وتتمتع المفوضية الأوروبية بسلطة رقابة حصرية على عمليات التركيز التي يكون لها بُعد أوروبي. وتحدد المادة الأولى من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠٠٤/١٣٩ بشأن الرقابة على عمليات التركيز الاقتصادي المعايير التي يتم على أساسها تكيف البُعد الأوروبي^(٢٢). وتستند هذه المعايير على رقم الأعمال الذي تم بلوغه على المستويين الدولي والأوروبي، كما وتحدد المادة الخامسة من ذات اللائحة قواعد احتساب رقم الأعمال اللازم لحساب السقف الذي يتم

(٢١) Voir D. Encaoua et R. Guesnerie, « Politiques de la Concurrence », Rapport du Conseil d'analyse économique (CAE), Juin 2006, p. 93. <http://www.cae.gouv.fr/IMG/pdf/060.pdf>

(٢٢) Article 1 §2 : « 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 plus des deux tiers de son chiffre d'affaires total dans la Communauté à l'intérieur d'un seul et même État membre ».

بناءً عليه تكييف البُعد الأوروبي لعملية تركّز معروضة على المفوضية الأوروبية؛ إذ تنص الفقرة الأولى من المادة المذكورة على أن: «رقم الأعمال الذي تم تحقيقه، سواء في الاتحاد الأوروبي أو في دولة عضو، يشمل إجمالي المبلغ الناتج عن بيع المنتجات وتقديم الخدمات لمشاريع أو مستهلكين سواء في داخل الاتحاد الأوروبي أو في تلك الدولة العضو».

وتم استكمال اللائحة من خلال تعميم صدر عن المفوضية الأوروبية حول احتساب رقم الأعمال^(٢٣). ويهدف احتساب رقم الأعمال إلى إرساء آلية تسمح للمشاريع بتحديد فيما إذا كانت عملية التركيز المقررة ذات بعد أوروبي، وبالتالي تخضع لإجراءات الإخطار أمام المفوضية أم لا^(٢٤). ويكشف الواقع العملي أن المفوضية الأوروبية تبنت عدّة معايير بشأن تحديد الارتباط الجغرافي لرقم الأعمال: المعيار الأول يعتمد على نقطة الانطلاق، ويعمل على ربط رقم الأعمال بنقطة إصدار التذاكر، ويعتبر هذا المعيار، وفقاً للمفوضية الأوروبية، معياراً دقيقاً كونه يأخذ بعين الاعتبار المكان الذي تتنافس فيه شركات الطيران بغية تقديم خدماتها للعملاء، ويعكس بالتالي الوزن الاقتصادي لشركة الطيران في دولة عضو على وجه التحديد. بالمقابل أشارت المفوضية إلى أن تطبيق هذا المعيار يُثير تساؤلات بشأن تذاكر الذهاب والإياب التي يتم شراؤها في ذات الوقت؛ لأن السعر الإجمالي لتذكرة الذهاب والإياب سيرتبط فقط بدولة الانطلاق بالنسبة لطيران الذهاب.

أما المعيار الثاني، فيعتمد على نقطة الوجهة النهائية، ويعمل على ربط جميع الرحلات القادمة من وجهات مختلفة بدولة الوصول، وقد تبنت المفوضية هذا المعيار في بعض القضايا المتعلقة بالرحلات عابرة الأطلسي^(٢٥).

وفي قرارات لاحقة، كالقرار الصادر في قضية Swissair/Sabena II في عام ٢٠٠٥^(٢٦)،

(٢٣) Communication (CEE) n° 4064/89 de la Commission sur le calcul du chiffre d'affaires au titre du règlement relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises, JO C 66 du 2 mars 1998.

(٢٤) لمزيد من التفاصيل حول احتساب البعد الأوروبي، راجع

Catherine Grynfoegel, op. cit., p. 192 et 193.

Delta Airlines/Pan Am (1991) cité par Roman Papy, préc., p. 216. (٢٥)

Comm., 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) ». (٢٦)

أو ذلك الصادر في قضية British Airways/Air Liberté^(٢٧)، لم تعتمد المفوضية الأوروبية على المعايير السابقة واعتمدت معيار (٥٠ / ٥٠) والذي يقوم بربط رقم أعمال التذكرة بنسبة مئوية بواقع ٥٠٪ لدولة الانطلاق و ٥٠٪ لدولة الوجهة النهائية؛ وذلك بهدف الأخذ بعين الاعتبار طبيعة النقل الجوي العابر للحدود. بالمقابل استبعدت المفوضية الأوروبية تطبيق معيار «نقطة البيع» والذي يهدف إلى ربط رقم الأعمال بالدولة التي تم فيها بيع التذكرة، نظراً لصعوبة تطبيقه في عمليات البيع عن طريق الإنترنت بسبب صعوبة تحديد دولة الشراء بشكل دقيق. وأشارت المفوضية بهذا الشأن إلى أن «إمكانية شراء التذاكر عن طريق الإنترنت من أي موقع في العالم، وانعدام التعامل المادي من خلال شبك 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 يقدم فيه أطراف عملية التركيز خدماتهم، ولا يعطي بالضرورة مؤشراً للوزن الاقتصادي للأطراف في دولة معينة عضو في الاتحاد الأوروبي»^(٢٨).

وقد شكلت قضية Ryanair/Aer Lingus^(٢٩) (٢٠٠٧) مناسبةً بالنسبة للمفوضية الأوروبية لتحديد موقفها في هذا المجال، ففي هذه القضية كانت شركة Ryanair قد أخطرت المفوضية بشأن التركيز استناداً إلى معيار (٥٠ / ٥٠)، حيث سلطت هذه الشركة الضوء على الطريقة البسيطة التي اعتمدتها في احتساب رقم أعمالها إذ كانت تعتمد في إعداد قوائمها المالية والحسابية على رقم الأعمال الوطني وفقاً لمعيار (٥٠ / ٥٠). بالمقابل أنكرت شركة Aer Lingus البعد الأوروبي لعملية التركيز محتجةً ببيع غالبية تذاكرها عن طريق الإنترنت، وبالتالي بعدم قدرتها على تحديد المكان الذي يتواجد فيه العميل لحظة بيع التذكرة، إلا أن المفوضية الأوروبية تبنت وجهة نظر شركة Ryanair نظراً لأنها كانت أكثر ملاءمة.

Comm., 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) ».

Comm., Déc. du 27 juin 2007, Ryanair/Aer Lingus, aff. COMP/M.4439, JOUE n° C 47 du 20 février 2008, point 22. Ci-après « Ryanair/Aer Lingus (2007) ».

Ibid.

(٢٩)

المطلب الثاني

وسائل التركيز الاقتصادي

للنقل الجوي في السوق الأوروبية

باستقراء القضايا المعروضة على المفوضية الأوروبية بعد دخول أول لائحة أوروبية رقم ٤٠٦٤/٨٩ لسنة ١٩٨٩ بشأن الرقابة على عمليات التركيز بين المشروعات حيز التنفيذ، نلاحظ تعدد وتعقيد وسائل التركيز الاقتصادي في قطاع الطيران. وتمثلت هذه الوسائل عموماً بالتحالفات الاستراتيجية العالمية، واتفاقات الشراكة والاندماج بطريق الاستحواذ أو الضم.

الحقبة ١٩٩٦-٢٠٠٤: تعلقت غالبية القضايا في هذه الفترة بالاتفاقات التي كان من المفترض أن تبرمها شركة (Lufthansa) للطيران مع نظرائها الأوروبيين، وتحديداً اتفاق شركة (Lufthansa) مع شركة (SAS) في عام ١٩٩٦^(٣٠)، واتفاقها مع شركة (Austrian) في عام ٢٠٠٢^(٣١). ويجدر التنويه هنا بأن التحالف في هذه القضايا كان مقدمة جيدة لعمليات الاندماج اللاحقة، إذ نجحت (Lufthansa) بالنهاية في الاندماج مع (Austrian) و (British Midlands) في عام ٢٠٠٩^(٣٢). وبذات الطريقة كانت شركة (British Airways) تشكل جزءاً من تحالف بين شركات (BA/Iberia/GB Airways) في عام ٢٠٠٣^(٣٣) قبل أن تستحوذ على شركة Iberia في عام ٢٠١٠^(٣٤).

إلا أن هذه القاعدة لا تطبق بشكل تلقائي نظراً للطبيعة الانقلابية لهذه التحالفات، فمثلاً تم ضم شركة (GB Airways) من قبل (EasyJet) في عام ٢٠٠٨^(٣٥) على الرغم

Comm., Déc. du 16 janvier 1996, Lufthansa/SAS, aff. IV/35.545, JOCE n° C 141 du 07 juin 1995, ci-après « Lufthansa/SAS (1996) ».

Comm., Déc. du 5 juillet 2002, Aua/LH (2002), aff. COMP/37.730, JOCE n° L 242 du 10 sept-embre 2002, ci-après « Lufthansa/Austrian (2002) ».

Lufthansa/BMI (2009) et Lufthansa/SN Brussels (2009).

Comm., Déc. du 10 mars 2003, British Airways/SN Brussels, aff. COMP/A.38.477/D2, JOCE n° C 306 du 10 décembre 2002, ci-après « British Airways/SN Brussels (2002) ».

Comm., Déc. du 14 Juillet 2010, British Airways/Iberia, aff. COMP/M.5747, JOUE n° C 241 du 08 septembre 2010, ci-après « British Airways/Iberia (2010) ».

Décision de l'OFT britannique, EasyJet/GB Airways (2008).

من أن الأخيرة لم تكن جزءاً من التحالف السابق. وكذلك الأمر بخصوص التحالف الذي تم تشكيله بين شركتي (Alitalia و KLM) في عام ١٩٩٩، إذ بعد تشكيل هذا التحالف لم يستكمل الطرفان إجراءات الاندماج، وقررت بعدها شركة (Air France) للطيران التحالف مع شركة (Alitalia) في عام ٢٠٠٤. وكان قد تم اتخاذ قرار التحالف هذا قبل عدة أيام من دخول اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٣/١ بشأن تنفيذ قواعد المنافسة المنصوص عليها في المادتين ١٠١ و ١٠٢ من اتفاقية الاتحاد الأوروبي إلى حيز النفاذ^{٣٦}. وكان من المفترض أن تندمج شركة الطيران الفرنسية في ذات العام مع KLM، ومع ذلك وجدت شركة Alitalia وشركة KLM -واللتان أصبحتا جزءاً من مجموعة (Air France-KLM) نفسيهما ضمن التحالف العالمي Skyteam. ولاحقاً لهذه القضايا واستناداً على قواعد الإجراءات الجديدة والمطبقة اعتباراً من ٢٠٠٤/٥/١ أصبح لزاماً على شركات الطيران أن تقدم تقديراً ذاتياً لوضعها التنافسي في الأسواق.

الحقبة الزمنية ٢٠٠٤-٢٠١٠: بدأت عمليات التركيز الاقتصادي في هذه الحقبة تتحول من شكل التحالفات التي لا تتطلب تعديلاً على هيكل الملكية، وأصبحت تتجه نحو الطرق التقليدية المرتبطة بهيكل رأس المال^(٣٧) وتحديداً عمليات الاندماج^(٣٨)، حيث شهد عام ٢٠٠٤ موافقة المفوضية الأوروبية على أكبر عملية اندماج نجم عنها إنشاء أكبر مجموعة طيران في سماء أوروبا بين شركتي (Air France) و (KLM). وعلى الرغم من أن عمليات الاندماج داخل الاتحاد الأوروبي لم تعد تصطدم مع أنظمة الرقابة الوطنية على الاستثمارات الأجنبية، إلا أن رغبة الشركات الأوروبية في الاندماج كانت ضعيفة في بداية الأمر بسبب خشيتها من فقدان جزء من حقوق المرور الدولية، حيث كان ذلك مرتبطاً بشروط الجنسية الواردة في الاتفاقات الثنائية بين الدول؛ فمثلاً في حالة الاندماج الحاصل بين (Air France) و (KLM) كان من الممكن لشركة KLM أن تفقد جنسيتها وبالنسبة لحقوق المرور من المطارات الهولندية المرتبطة بهذه الجنسية،

(٣٦) حيث صدر القرار بتاريخ ٢٠٠٤/٤/٧ بينما صدرت اللائحة ودخلت إلى حيز النفاذ بتاريخ ٢٠٠٤/٥/١.

(٣٧) لمزيد من التفاصيل حول الاتفاقات الهيكلية أو العضوية، راجع محمد الشريف، الممارسات المنافسة للمنافسة في القانون الجزائري (دراسة مقارنة بالقانون الفرنسي)، رسالة دكتوراة، جامعة مولود معمري، ٢٠٠٥، ص ١٠٨ وما يليها.

(٣٨) Communiqué de Presse IP/04/194 concernant l'autorisation sous conditions de la concentration entre Air France/KLM (2004).

إلا أن الترتيبات القانونية التي تم تبنيها أسهمت في الفصل بين الرقابة القانونية (حقوق التصويت) والعائد الاقتصادي (رأس المال)، حيث شكّل الاحتفاظ بحقوق المرور الخاصة بشركة KLM مطلباً سابقاً وأساسياً لهذا النوع من التركيز.

بعد ذلك تزايدت عمليات الاندماج في السماء الأوروبي بين الشركات الرائدة في قطاع الطيران، وتلا عمليات الاندماج بين الشركات التقليدية ظهور شركات اقتصادية (منخفضة التكلفة) في التركزات داخل الاتحاد الأوروبي. وقد أتاح هذا الأمر للمفوضية الأوروبية بإعادة نظرتها لمفهوم الأسواق وتقييم الآثار التنافسية في الأسواق. وتأسيساً على ذلك أقرت المفوضية بإمكانية حلول الشركات منخفضة التكلفة مكان الشركات التقليدية (متوسطة التكلفة والتي تعمل انطلاقاً من المطارات الرئيسية). وقد تعاملت المفوضية مع حالات بين ناقلين عاملين في الدولة نفسها أو بمقدورهما الهيمنة على الأسواق باتجاه تلك الدولة؛ فرفضت المفوضية عملية التركيز بين الشركات (Ryanair/Aer Lingus) في عام ٢٠٠٧ و (Aegean/Olympic Air) في عام ٢٠١١ مستندة إلى أن الوحدة الاقتصادية الناتجة عن الاندماج في هاتين الحالتين ستكون في حالة احتكار بالنسبة للمحطات من وإلى دولة المنبع (إيرلندا بالنسبة للقضية الأولى) و (اليونان في القضية الثانية). أما في قضية AOM/Air Liberté Littoral^(٣٩) فقد كان الأمر مختلفاً حيث إن المجموعة الناتجة عن الاندماج لم تكن مهيمنة في السوق الفرنسي. وكذلك في قضية KLM/Martinair في عام ٢٠٠٨^(٤٠) والتي تتعلق بشركتي طيران محل تأسيسها هولندا، خلصت المفوضية إلى انعدام حالات المنافسة في المحطات انطلاقاً من أو باتجاه أمستردام.

الحقبة ٢٠١٠ وما يليها: بغية تفادي السلبات الخاصة بعمليات الاندماج أو الاستحواذ والتي تتطلب تعديلاً في هيكلية رأس المال وتمتاز بطبيعتها غير الرجعية، اتجهت عمليات التركيز الاقتصادي نحو اتفاقات الشراكة، إذ تمتاز هذه الاتفاقات بشمولية أكبر من عمليات التحالف التقليدية الثنائية أو متعددة الأطراف فضلاً عن طابعها الرجعي. وتسمح اتفاقات الشراكة لشركات الطيران بأن تتصرف كوحدة

Comm., Déc. du 27 Juillet 2000, AOM/Air Liberté/Air Littoral, aff. COMP/M.2008, JOCE n° (٣٩) C 238 du 22 août 2000, ci-après «AOM/Air Liberté/Air Littoral (2000)».

Comm., Déc. du 17 décembre 2008, KLM/Martinair, aff. COMP/M.5141, JOUE n° C 51 du 04 (٤٠) mars 2009, ci-après «KLM/Martinair (2008)».

اقتصادية واحدة في الأسواق دون أن تضطر لتعديل هيكلها الرأسمالي، وهو الأمر الذي أسهم في انتشار اتفاقات الشراكة في المحطات الجوية المتواجدة ما وراء الأطلسي وتحديداً بين الشركات التي تشكل النواة الأساسية للتحالفات العالمية. وتتمحور هذه التحالفات بالاشتراك في إدارة البرامج، والطاقت الاستيعابية، الأسعار، إدارة الإيرادات، قوة البيع، واقتسام العائدات في المسارات الجوية المحددة. وقد حصل اتفاق الشراكة المبرم بين BA/AA/Iberia على موافقة هيئة مكافحة الاحتكار الأمريكية في عام ٢٠٠٩، وكان أول اتفاق شراكة عابر للأطلسي يحصل على الضوء الأخضر صراحة من المفوضية الأوروبية في تموز ٢٠١٠^(٤١). كذلك حصل اتفاق الشراكة المبرم بين Continental/United Air/Lufthansa/Air Canada على موافقة هيئة مكافحة الاحتكار الأمريكية^(٤٢).

وفي عام ٢٠٠٨ أرست الشركات Air France-KLM/Delta/Northwest اتفاق شراكة عابر للأطلسي فيما بينها^(٤٣). 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 من جهة أخرى، وتتم إدارة هذه الشراكة من قبل شركتي Air France و Delta من خلال هيئة إدارية مشتركة بينها.

ويجدر التنويه أخيراً إلى الفروقات الطفيفة المتعلقة بطبيعة وسائل التركيز الاقتصادي المختلفة (التحالف، الاندماج، المشروعات المشتركة) وإطارها القانوني. فالاندماج يؤدي إلى نتائج لم يتم التنسيق بشأنها وذات طابع فردي، أما التحالف فيسمح بالتنسيق بشأن ممارسات مشروعين مختلفين ومستقلين قانونياً وذوي رأسمال مستقل. وإذا كان فعل الإخلال بالمنافسة في الحالتين قريباً جداً، إلا أنه

Comm., Déc. du 14 juillet 2010, BA/AA/Iberia, aff. COMP/39596, JOUE n° C 278 du 15/10/2010. (٤١)

Roman Papy, préc., p. 163-164. (٤٢)

Communiqué de Presse Air France/Delta, n°5291. (٤٣)

ومن الناحية النظرية يجب التمييز بينهما؛ فالاندماج بطبيعته يؤدي إلى نتائج مخلة بالمنافسة ذات طابع فردي ولم يتم التنسيق بشأنها. وذلك لأن الاندماج يؤدي إلى استبعاد الضغط التنافسي من قبل المشروع المندمج أو الداخل بالاندماج، أما التحالف فينتج عنه أفعال مخلة بالمنافسة وتم التنسيق بشأنها، حيث يشمل التنسيق أهم عناصر المنافسة بين المشروعين وبالنتيجة يقيدها. فعلى سبيل المثال في قضية التحالف بين Air France/Alitalia في عام ٢٠٠٤ قامت المفوضية الأوروبية بتحديد عناصر المنافسة المؤثرة التي تم التنسيق بشأنها بين الشركتين، وقررت بأن: «الاتفاقات التي تم إخطار المفوضية بشأنها بين شرطة طيران Air France وAlitalia تهدف إلى التنسيق بشأن الأنشطة التنافسية للمشروعين اللذين يبقيان مستقلين عن بعضهما بعضاً. ويتعلق الأمر بالنتيجة بالاتفاقات المنصوص عليها في المادة ١٠١ / ١ من اتفاقية الاتحاد الأوروبي، حيث إن الطرفين اتفقا على توحيد أسعارهما واقتسام الأرباح، كما نسقا بشأن تردد الطيران وأوقاته واقتسام طاقتهما الاستيعابية، كذلك اتفقا على تبادل المعلومات الحساسة المتعلقة بأنظمة إدارة البيع وزيادة العوائد. وبالنتيجة فإن الاتفاقات المعلن عنها تهدف إلى إرساء تعاون ونوع من الدمج مختلف أوجه وعناصر المنافسة الأساسية مثل مواعيد الطيران، واقتسام الأرباح، والتنسيق بشأن القدرة الاستيعابية، وعمليات الترويج والتسعير، وبالنتيجة فإن هذه الاتفاقات تؤدي من الناحيتين الفعلية والقانونية إلى استبعاد المنافسة بين الطرفين»^(٤٤).

Comm., Déc. du 7 avril 2004, Air France/Alitalia (2004), aff. COMP/38.284/D2, JOUE n° L 362 (٤٤) du 9 décembre 2004, point 106 et 107, ci-après « Air France/Alitalia (2004).

المبحث الثاني

آثار التركيز الاقتصادي للنقلات الجوية

لبيان الآثار التنافسية للتركز الاقتصادي للنقلات الجوية على الأسواق لا بد بداية من تحديد الآثار المتعددة التي تنجم عن هذا التركيز على المنافسة، ومن ثم بيان آلية التعامل مع هذه الآثار وفقاً لقانون المنافسة الأوروبي.

المطلب الأول

تنوع آثار التركيز الاقتصادي للنقلات الجوية

على الرغم من اختلاف وسائل التركيز الاقتصادي (التحالفات الدولية، اتفاقات الشراكة، عمليات الاندماج) إلا أن جميع هذه الوسائل تشترك في خصائصها العامة؛ إذ تتعدد الآثار الناجمة عن هذه العمليات، فمنها ما هو سلبي ينتج عنه خلق مركز مهيمن جديد، أو تدعيم مركز مهيمن قائم على نحو يؤدي إلى إعاقة المنافسة الحقيقية في السوق، بحيث يصبح وجود التركيز غير مشروع، ومنها ما قد يكون مفيداً لتدعيم بعض الصناعات في قطاعات معينة، بحيث يُسهم في تحقيق مجموعة من المزايا الاقتصادية والاجتماعية، وبالنتيجة يُصَبُّ في مصلحة المنافسة. وتأسيساً على ذلك، سنعمل بداية على تحديد الآثار المخلة بالمنافسة الناجمة عن عمليات التركيز الاقتصادي، ومن ثم بيان الآثار الإيجابية لتلك العمليات.

الفرع الأول

الآثار السلبية للتركز الاقتصادي

تلعب مرونة الطلب في السوق التنافسية المعتادة دوراً مهماً في التحكم بالأسعار، ذلك أن الارتفاع غير المبرر في الأسعار عادة ما يواجه بتحوُّل العملاء إلى مزود خدمات آخر بأسعار أكثر ملاءمة. بيد أن الأمر يختلف تماماً في حال وجود هيمنة اقتصادية في السوق؛ إذ لا يكون الضغط التنافسي في هذه الحالة قوياً بما يكفي لكي يلعب الطلب دوره المعتاد؛ حيث يمكن للتجمعات الاقتصادية المهيمنة أن تعمل على وضع حواجز أو معيقات تمنع دخول منافسين جدد إلى الأسواق، كما يمكن أن ينتج عن هذه الهيمنة استبعاد المنافسة في السوق.

أولاً - إنشاء مركز مهيمن:

الصورة المثالية للسوق التنافسية تفترض أن تكون العلاقات بين الوحدات الاقتصادية المختلفة ذات قوى متساوية، إلا أن الواقع العملي يعطي صورة مغايرة تماماً حيث إن الرغبة في الحصول على الأرباح تولّد الرغبة في الهيمنة. وبالرجوع إلى القانون الأوروبي نجد أنه لم يضع تعريفاً للمركز المهيمن وإنما اكتفت المادة (١٠٢) من اتفاقية الاتحاد الأوروبي والمتعلقة بحظر الاستعمال غير المشروع للمركز المهيمن في السوق بالإشارة إلى بعض الممارسات لما يعد استعمالاً غير مشروع للمركز المهيمن، ومن تلك الممارسات فرض أسعار معينة للشراء أو البيع من قبل المشروع المهيمن، أو فرض شروط غير عادلة في الصفقات أو الاتفاقات التي يكون المشروع المهيمن طرفاً فيها، أو تحديد كمية الإنتاج أو إجراء تطوير تقني أو تكنولوجي ضار بالمستهلك، أو فرض شروط يتم من خلالها التمييز في المعاملة بين المشروعات المختلفة، أو البيع المقترن بشروط تعسفية.

بالمقابل اعتبرت محكمة العدل الأوروبية المشروع في مركز هيمنة عندما يمتلك القدرة الاقتصادية التي تمكنه من إعاقة أو منع أي منافسة حقيقية في سوق ما، وتعطيه مكنة القيام بتصرفات معينة دون أن يأخذ في اعتباره أو حسابه أي ردود أفعال آنية من منافسيه أو عملائه أو حتى من المستهلكين^(٤٥). كذلك أكدت محكمة العدل الأوروبية في قرار Hoffmann-La Roche^(٤٦) والقرارات اللاحقة له بأنه إذا كان تحديد مفهوم المركز المهيمن مطلباً أساسياً لتقدير التصرف التعسفي، إلا أنه لا يشكل مفهوماً محايداً تماماً في مجال المنافسة، حيث أكد القرار السابق على أن الاستغلال التعسفي للمركز المهيمن هو «فكرة موضوعية تتعلق بالتصرفات التي يقوم بها المشروع المسيطر والتي يكون من شأنها التأثير على بنیان أو تركيبة السوق بشكل يؤدي إلى إضعاف أو إعاقة

(٤٥) 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.

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

المنافسة أو منع نموها، وذلك باستخدام وسائل تختلف عن تلك المستخدمة في ظل المنافسة العادية أو في ظل الظروف الطبيعية للسوق»^(٤٧).

أما المفوضية الأوروبية لشؤون المنافسة فقد عرّفت المركز المهيمن أو الاحتكاري بقولها بأن: «المؤسسات تكون في وضعية احتكارية عندما تتصرف بشكل مستقل دون الأخذ بعين الاعتبار ردة فعل المنافسين المشترين أو المومنين، ويكون الأمر كذلك بالنظر إلى حصتها في السوق، بالإضافة إلى امتلاك معارف تقنية أو امتلاك مواد أولية أو إمكانيات مالية، فتتمكن من تحديد الأسعار في السوق، أو مراقبة والتحكم في الإنتاج والتوزيع بالنسبة لجزء معتبر للمواد المعنية»^(٤٨).

ويؤدي التركيز بين عدة مشروعات إلى استبعاد المنافسة التي كانت متواجدة بينها قبل عملية التركيز، أضف إلى ذلك أنه وفي حال نجح هذا التركيز بالهيمنة على السوق، فإنه يمكن أن يعمل على استبعاد المنافسة في السوق من خلال وضع عراقيل تحول دون الدخول إلى السوق وافتتاح أسواق بديلة.

١- استبعاد المنافسة بين أطراف عملية التركيز:

إن التركيز بين شركات ذات قدرة تنافسية متقاربة من الممكن أن يؤدي إلى استبعاد المنافسة الفعلية والمحتملة بينها في الأسواق. وبحسب المبادئ التوجيهية بشأن قياس التركيز الاقتصادي الأفقي فإنه «كلما زادت إمكانية الاستبدال بين منتجات الأطراف في عملية التركيز الاقتصادي زادت معها احتمالية قيام تلك الأطراف برفع أسعارها بشكل ملحوظ»^(٤٩). وبالتالي فإن عملية التركيز بين متنافسين من قدرة تنافسية

(٤٧) «[...] 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 ».

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

انظر كذلك: جلال مسعد محتوت، مدى تأثير المنافسة الحرة بالممارسات التجارية، رسالة دكتوراة، جامعة مولود معمري تيزي-وزو، الجزائر، ٢٠١٢، ص ٢٨.

(٤٩) الفقرة ٢٨ من المبادئ التوجيهية. لمزيد من التفاصيل حول معيار المبادلة أو المماثلة، انظر: جلال مسعد محتوت، مرجع سابق، ص ٣٤.

مقاربة من الممكن أن تؤدي إلى نشوء آثار مخلة بالمنافسة، فمثلاً عندما يتعلق الاندماج بمشاريع ذات خدمات أو منتجات من طبيعة مقاربة فإنه يؤدي إلى استبعاد منافس مباشر، وبالنتيجة يؤدي إلى تحديد نطاق المنافسة في السوق المعني. ويتم تقدير القدرة التنافسية المقاربة للمشروعين بالاستناد إلى السوق المعني، كما أن المتنافسين المتقاربين هم منافسون فعليون وليس محتملين^(٥٠).

في قضية Ryanair/Aer Lingus في عام ٢٠٠٧، حرصت المفوضية الأوروبية على التحقق مما إذا كان الاختلاف في الخدمات المقدمة بين الشركتين يمكن أن يؤثر على تصنيف الشركتين على أنهما المنافسين الأكثر تقارباً من حيث القدرة التنافسية. إذ كانت شركة Ryanair تقدم خدمات اقتصادية (منخفضة التكلفة)، بينما كانت شركة Aer Lingus تصنف على أنها شركة ذات تكلفة متوسطة^(٥١)، إلا أن المفوضية أكدت بأن مفهوم «المنافس المتقارب أو الشبيه» يجب أن يفسر على ضوء السوق المحددة مسبقاً وليس بالضرورة على ضوء الخدمات المقدمة، وبأنه ليس من الضروري أن يقدم أطراف التركيز خدمات بديلة تماماً، وإنما يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار إمكانية الاستبدال المرتفعة، ولا سيما مسألة أن الأطراف هم منافسون فعليون في السوق من وإلى إيرلندا^(٥٢).

كذلك من الممكن أن تؤدي عملية التركيز إلى استبعاد المنافسة الفعلية التي كان الطرفان يمارسانها تجاه بعضهما بعضاً قبل عملية التحالف أو الاندماج؛ ذلك أنه حتى في الأحوال التي يتعلق فيها الاندماج بمنافسين متقاربين، فإنه ينبغي إثبات المنافسة

Roman Papy, précité, p. 328.

(٥٠)

Ryanair/Aer Lingus (2007), Point 353 : «Ryanair propose un service exclusivement à bas coûts et à prestations minimales et a pour priorité de générer de la demande à partir de tarifs bas, alors que l'offre de produits d'Aer Lingus correspond plus à celle d'un transporteur offrant des services à bord de niveau moyen. Notamment, Ryanair souligne que les services d'Aer Lingus sont en général plus onéreux et que le transporteur propose des services complémentaires tels que l'attribution des places. En outre, Aer Lingus dessert des aéroports principaux, tandis que Ryanair dessert principalement des aéroports secondaires. Un service entre des aéroports principaux peut être perçu comme une offre de qualité supérieure avec, par exemple, un temps de trajet global réduit pour les clients qui souhaitent se rendre en centre-ville ou la mise à disposition de salons d'affaires».

(٥١)

Ibid. point 356 : « La Commission doit se concentrer sur les concurrents qui sont effectivement en concurrence avec Ryanair et Aer Lingus sur les marchés affectés».

(٥٢)

الفعلية بين الأطراف في عملية الاندماج؛ لأن ذلك سيسمح في الواقع بتقييم فيما إذا كانت عملية التركيز من شأنها أن تؤدي إلى ترتيب آثار جديدة من شأنها أن تؤدي إلى إنهاء الوضع التنافسي السابق. ويظهر من خلال واقع الرقابة على عمليات التركيز الاقتصادي بأن الأثر المباشر للاندماج يتمثل بإنشاء مشروع واحد يستبعد المنافسة التي كانت موجودة في السابق بين مشروعين^(٥٣).

ويُفترض استبعاد المنافسة بين الأطراف كأثر لعملية التركيز الاقتصادي بأن تكون تلك الأطراف في حالة تنافس فعلي في السوق، وبالتالي فإنه من المتصور أن تثير الشركات المتحالفة مسألة أنها لم تكن في مراكز تنافسية قبل إبرام اتفاق التحالف^(٥٤). ويكون استبعاد المنافسة حقيقياً عندما ترد عملية التركيز على العناصر الجوهرية للتعاون بين الأطراف؛ ففي قضية Air France/Alitalia في عام ٢٠٠٤ أشارت المفوضية إلى أن التحالف بين الشركتين يهدف إلى «التنسيق بين الشركتين بشأن المحاور الرئيسية والمؤثرة في المنافسة بينهما، مثل المواعيد، السياسة الترويجية والتسعير، وبالنتيجة فإن المنافسة بين الأطراف أصبحت مقيدة في محطات الربط الواقعة خارج أوروبا، وهي المواقع التي تم تفعيل التعاون بشأنها، على اعتبار أن الطرفين كانا في منافسة حقيقية أو محتملة». ويُستخلص من ذلك بأنه عندما يكون الأطراف قبل التحالف أو الاندماج في حالة منافسة فعلية، ومن ثم ترد اتفاقات التعاون على العناصر الاقتصادية الرئيسية للمنافسة، فإن هذا الوضع يؤدي وبلا شك إلى إنهاء المنافسة الحقيقية أو المحتملة بين الأطراف.

وتؤكد المبادئ التوجيهية بشأن قياس عمليات التركيز الاقتصادي الأفقي على أن عملية الاندماج التي تتم بين شركة متواجدة في سوق معينة وبين شركة منافسة محتملة في ذات السوق، يمكن أن ينجم عنها آثار مخلة بالمنافسة، ويؤدي بالنتيجة إلى «الإخلال على نحو واضح بالمنافسة الفعلية لا سيما بسبب خلق أو تعزيز وضع مهيمن»^(٥٥). ففي الواقع، لا يؤدي الاندماج إلى تقييد المنافسة بين الأطراف التي كانت في حالة منافسة حقيقية قبل الاندماج فقط، إذ يكفي أن يكون الطرف الآخر في الاندماج منافساً محتملاً

(٥٣) الفقرة ٢٤ من المبادئ التوجيهية بشأن قياس التركيز الأفقي.

Voir British Midland/United (2001).

(٥٤)

(٥٥) الفقرة الأولى من المبادئ التوجيهية بشأن قياس التركيز الأفقي.

-وليس بالضرورة فعلياً- في محطات معينة لافتراض الإخلال بالمنافسة الفعلية^(٥٦). وتشير المبادئ التوجيهية إلى حالتين تعتبر فيهما عملية الاندماج مع منافس محتمل مخلة بالمنافسة: وتتمثل الحالة الأولى بكون المنافس المحتمل الذي دخل في الاندماج كان يُمارس ضغطاً تنافسياً مؤثراً على تصرفات الشركات الأخرى المتواجدة في السوق، كأن يملك المنافس المحتمل أصولاً من شأنها أن تسمح له بالدخول إلى السوق دون أن يضطر إلى تحمل تكاليف مرتفعة وغير مستردة. أما الحالة الثانية فتقتضي أن يكون لأحد أطراف عملية الاندماج فرص قوية في استرداد التكاليف الضرورية لدخوله في السوق خلال فترة زمنية قصيرة، يتمكن بعدها من ممارسة ضغط تنافسي على تصرفات الشركات الأخرى المتواجدة مسبقاً في السوق^(٥٧).

وفي مجال النقل الجوي، تُعتبر هذه الحالة الأخيرة متوفرة عندما تشغل شركة طيران رحلاتها انطلاقاً من قاعدتها الجوية، ففي مثل هذه الحالة تستطيع شركة الطيران هذه الدخول إلى محطة ربط من وإلى هذه القاعدة الجوية بشكل ميسر وغير مكلف من خلال تغيير مطار محطة الربط فقط. فعلى سبيل المثال، في قضية Ryanair/Aer Lingus في عام ٢٠٠٧، كان الناقلان يتمتعان بهذه الميزة الأساسية مقارنة بمنافسيهما المحتملين؛ لأنهما كانا الناقلين الوحيدين اللذين يعملان من خلال قاعدة جوية في دبلين أو من خلال الثلاثة مطارات المتواجدة في إيرلندا، وبالتالي كانا يتمتعان بمرونة تغيير محطاتهما الجوية دون تحمل تكاليف عالية.

٢ - استبعاد المنافسة في السوق^(٥٨):

إن المعايير التي يتحدد على ضوءها وجود مركز مهيمن من عدمه تُقاس وفقاً للسياق الواردة فيه، فارتفاع الحصة السوقية، على ما سنرى، لا يعني بالضرورة وجود مركز مهيمن حتى وإن كانت هذه الحصة تشكل الأداة الأساسية في عملية تقدير وجود الهيمنة، ذلك أن هنالك اعتبارات كثيرة مهمة يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار.

(٥٦) §58 : « Les concentrations qui regroupent une entreprise déjà présente sur un marché en cause et un concurrent potentiel pour ce marché peuvent produire des effets anticoncurrentiels comparables à ceux que génèrent des concentrations entre deux entreprises déjà présentes sur un même marché en cause et, dès lors, peuvent entraver de manière significative la concurrence effective, notamment du fait de la création ou du renforcement d'une position dominante ».

(٥٧) الفقرة ٥٩ من المبادئ التوجيهية بشأن قياس التركيز الأفقي.

(٥٨) لمزيد من التفاصيل حول هذا الأثر كنتيجة للأعمال المخلة بالمنافسة عموماً، راجع : عياد أبو بكر، الاتفاقات المحظورة في قانون المنافسة، رسالة ماجستير، جامعة وهران، الجزائر، ٢٠١٣، ص ٤٠ وما يليها.

ولا شك أن احتساب الحصة السوقية ودرجة التركيز في السوق عامل أساسي في تقييم الوزن التنافسي لأطراف عملية التركيز، فموجب الفقرة ١٤ من المبادئ التوجيهية في آلية قياس التركيز الأفقي «غالباً ما تعطي الحصة السوقية ودرجات التركيز مؤشراً أولياً مجدياً حول هيكلية السوق، وحول أهمية المركز التنافسي لأطراف التركيز ومنافسيهم». وتحتسب درجة التركيز في السوق كقاعدة عامة بالاستناد إلى مؤشر (IHH) - Herfindahl والذي يسمح لهيئات المنافسة وللمفوضية الأوروبية بقياس درجة التركيز في سوق معين. ويساوي هذا المؤشر مجموع مربع قيم الحصة السوقية لكل مشروع متواجد في السوق. ويقدر هذا المؤشر برقم يقع ضمن صفر و ١٠٠٠٠، بحيث يعبر الرقم صفر عن تكافؤ السوق والرقم ١٠٠٠٠ عن الاحتكار المطلق^(٥٩). وتزود الفقرة ١٦ من المبادئ التوجيهية بشأن قياس التركيز الأفقي مثلاً بآلية استخدام هذا المؤشر، فإذا كان هنالك خمسة مشاريع متواجدة في السوق ويملك كل منها حصصاً سوقية بقيمة ٤٠٪، ٢٠٪، ١٥٪، ١٥٪، ١٠٪ فإن المؤشر يعطي نتيجة مقدارها ٢٢٥٠ بواقع (٤٠٢ + ٢٠٢ + ١٥٢ + ١٥٢ + ١٠٢ = ٢٢٥٠).

وإذا كانت هذه المعايير جوهرية إلا أنها يجب أن تُدرس في سياقها، وبالتالي يمكن أن تتم منافسة أطراف عملية التركيز التي تملك حصصاً سوقية أكبر من قبل مشاريع تملك حصصاً سوقية أضعف. وعلى نحو عكسي، يمكن لعملية التركيز التي تتم بين مشاريع تملك حصصاً سوقية أضعف أن تُسبب إشكاليات تنافسية بسبب هيكلية السوق واعتبارات أخرى: «فبحسب القضاء المستقر، يمكن أن تشكل الحصة السوقية المرتفعة بشكل واضح (٥٠٪ وما يزيد) دليلاً على وجود وضع مهيمن في السوق. بالمقابل، يمكن لمشاريع ذات قدرة تنافسية أقل أن تمارس ضغطاً كافياً في حال مثلاً كان لديها الإمكانية والتأثير لزيادة مبيعاتها. كما يمكن لعملية تركّز يملك أحد أطرافها حصة سوقية أقل من ٥٠٪ بعد عملية التركيز أن تثير إشكاليات تنافسية بسبب عوامل أخرى، مثل قوة المنافسين وعددهم، ووجود معوقات في الإمكانات أو عندما تكون منتجات الأطراف في عملية التركيز من طبيعة متقاربة»^(٦٠).

Roman Papy, précité, p. 337.

(٥٩)

7§17 des Lignes directrices sur l'appréciation des concentrations horizontales.

(٦٠)

وفي قضية (Ryanair Holdings) ضد المفوضية الأوروبية في عام ٢٠١٠^(٦١)، أكدت محكمة العدل الأوروبية على صحة النهج الذي اتبعته المفوضية الأوروبية بصدد تقييمها للآثار التنافسية في القرار الصادر عنها في عام ٢٠٠٧ عندما لم تفترض حكماً بأن وجود حصص سوقية مرتفعة يخل تلقائياً في المنافسة، إذ كان يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار عوامل أخرى غير الحصص السوقية، ولا سيما «آثار عملية التركيز على العلاقة التنافسية بين شركة Ryanair و Aer Lingus وردود الفعل المنتظرة من العملاء والمنافسين، وكذلك الوضع الملموس في جميع المحطات المتأثرة في عملية التركيز»^(٦٢).

أضف إلى ذلك أن الحصص السوقية تمثل في أغلبها الحصص السوقية المحسوبة بالاستناد إلى الأرقام الحقيقية للمسافرين من نقطة ما إلى أخرى (بالنسبة للمحطات التي تكون فيها هذه الأرقام متوفرة). ففي قضية (Ryanair/Aer Lingus) أشارت المفوضية الأوروبية إلى أن الاندماج المزمع تنفيذه كان سيؤدي إلى التقاطع في ٣٥ محطة على نحو يؤدي إلى احتكار ٢٢ محطة، وكان من الممكن أن يؤدي إلى تكوين حصص سوقية تزيد على ٦٠٪ في الثلاث عشرة محطة المتبقية^(٦٣)، ذلك أنه في عام ٢٠٠٦، كانت الشركتان قد أقلتا حوالي ٧٠٪ من مجموع المسافرين المنقولين عبر هذه المحطات وإلى دبلين.

أما في قضية Lufthansa/SN Brussels في عام ٢٠٠٩، أفادت المفوضية الأوروبية بأن العملية المنوي تنفيذها من شأنها أن تخلق وضعاً مهيماً في أسواق بروكسل-

(٦١) 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, Aer Lingus c/ Commission. ci après «Aer Lingus 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. Gard, «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. Gard, «Ryanair c/ Aer Lingus, 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/Aer Lingus, et confirme que la Commission ne peut ordonner la cession d'une participation antérieure à l'OPA. Europe, n° 10, octobre 2010.

Ryanair Holdings c/ Commission (2010), point 42.

Ryanair/Aer Lingus, points 340 à 347.

(٦٢)

(٦٣)

فرانكفورت وبروكسل- زيورخ، وخلق احتكار في المحطات التي تربط بين بروكسل-ميونيخ وبروكسل-هامبورغ. وأكدت المفوضية بأنه حتى في الحالات التي يمكن أن يشكل فيها القطار ضغطاً تنافسياً داخل السوق نفسها، فإن الشركتين ستحتفظان بمركز مهيمن بما يعادل ٨٠٪-٩٠٪ من حصص السوق. أما فيما يتعلق بسوق المسافرين غير الآبهين بعامل الوقت، فإن القطار يمارس ضغطاً تنافسياً كافياً ويبقى مشمولاً في السوق^(٦٤). وبالنسبة لاندماج بين الشركتين سيؤدي إلى خلق وحدة اقتصادية تملك ٥٠-٦٠٪ من حصص السوق.

ثانياً - منع أو عرقلة دخول منافسين جدد:

وفقاً للفقرة ٦٩ من المبادئ التوجيهية بشأن قياس عمليات التركيز الأفقي، يجب على المفوضية أن تتحقق من أن دخول منافسين جدد هو أمر محتمل أو من شأنه أن يمارس ضغطاً على تصرفات الشركات الموجودة. ولاعتبار دخول منافس جديد أمراً محتملاً، ينبغي على المفوضية أن تأخذ بعين الاعتبار ردود الأفعال المحتملة للشركات المتواجدة.

وتعد مسألة تقييم العقبات أمام دخول منافسين جدد إلى السوق أحد أهم المعايير الأساسية التي يعول عليها في عملية تقييم الآثار المخلة بالمنافسة، فاحتمالية أن يؤدي التحالف أو الاندماج بين شركات الطيران إلى تقييد المنافسة تنخفض عموماً تبعاً لاحتمالية دخول منافس جديد إلى السوق. ويرتبط هذا النوع من الاستبعاد في المنافسة بوجود عقبات مادية لدخول السوق (أي وجود عقبات في القاعدة الجوية خارجة عن تصرفات أو تركيز الناقلين الجويين) أو بظهور أو تعزيز عقبات جديدة ناجمة عن تركيز الناقلين الجويين في داخل وحدة اقتصادية جديدة مستقلة ومهيمنة في بعض الأسواق، ومنطقياً مع هذه الهيمنة يصبح دخول السوق من قبل مشغل خارجي أمراً مستحيلاً^(٦٥). وتطبيقاً لذلك، يمكن للتحالفات أو لعمليات الاندماج بين شركات الطيران أن تؤدي إلى استبعاد المنافسين المحتملين من السوق، وهذا الاستبعاد غير ناتج عن تصرف تعسفي مقصود وإنما عن مجرد خلق أو تعزيز وضع مهيمن في السوق.

Comm., Déc. du 22 juin 2009, Lufthansa/SN Airholding, aff. COMP/M.5335, JOUE n° C 312 (٦٤) du 06 décembre 2009, ci-après « Lufthansa/SN Brussels (2009) ».

Roman Papy, précité, p. 348.

(٦٥)

وحتى تتمكن المفوضية من الاعتراف بتأثير المنافسة المحتملة على السوق في إطار عملية اندماج، ينبغي أولاً أن يُمارس المنافس المحتمل تأثيراً مقيداً مؤثراً، أو على الأقل أن تكون هناك احتمالية واضحة لأن يشكل قوة تنافسية حقيقية. من جهة ثانية، يجب أن يتوفر عدد كافٍ من المنافسين المحتملين الآخرين القادرين على المحافظة على قوة تنافسية كافية بعد عملية التركيز. وبذلك تلعب شروط دخول منافس محتمل إلى السوق دوراً حاسماً في عملية تقييم المنافسة، إذ تنص المبادئ التوجيهية بشأن قياس التركيز الأفقي على التزام المفوضية بأن تحلل بدقة «احتمالية أن يحافظ دخول منافسين جدد على المنافسة الفعلية في الأسواق المعنية». ففي قضية Air France/Alitalia، أكدت المفوضية على هذا الأمر بقولها: «بغية تقدير فيما إذا كانت المنافسة في أسواق النقل الجوي مهددة بالزوال أم لا، يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار عدة عوامل، فعلى وجه الخصوص، يجب أن يتم البحث بعناية تامة في المركز الذي يحتله الأطراف في الأسواق المعنية، وبدرجة المنافسة الموجودة قبل الاتفاق، وبدرجة المنافسة الحقيقية المتبقية بعد الاتفاق، فضلاً عن احتمالية المنافسة الممكنة»^(٦٦).

وتشكل ظاهرة اكتظاظ المطارات عائقاً مهماً أمام دخول منافسين جدد بالنسبة للمطارات التي تدخل ضمن نطاق تطبيق التنظيم الخاص بجدول مواعيد الرحلات. ففي قضية Lufthansa/Swiss (٢٠٠٥) نوّهت المفوضية إلى أن مطارات كل من فيينا، كوبنهاغن، ستوكهولم، إيرلندا، فرانكفورت، دوسلدورف، ميونيخ وزيوريخ وبرلين، كانت مكتظة لا سيما في أوقات الذروة، وهو ما جعل إمكانية الدخول إلى الأسواق صعبة. وفي قضية Lufthansa/SN Brussels (٢٠٠٩) المتعلقة بالوجهة الجوية بروكسل-زيوريخ، أشارت المفوضية إلى أن درجة اكتظاظ المطارات تشكل عائقاً لدخول السوق، حيث أن كلا المطارين كانا مكتظين خصوصاً في ساعات الذروة؛ الأمر الذي شكل صعوبة في إيجاد ساعات قابلة للاستغلال، وبالنسبة شكل عائقاً أمام دخول منافسين جدد على هذه الوجهة الجوية^(٦٧).

Air France/Alitalia (2004), point 142.

Lufthansa/SN Brussels, point 329.

(٦٦)

(٦٧)

إن الشح في جدول الرحلات للمواعيد القابلة للاستغلال يشكل عاملاً مهماً ومعرقلاً لدخول منافسين جدد. وقد تسهم عمليات التركيز بين شركات الطيران في تعظيم هذا العائق في بعض الأسواق، إذ تعد شركة ما أو تحالف ما في مركز هيمنة إذا كان يستأثر بأغلبية المواعيد في جدول الرحلات. ففي قضية Lufthansa/SAS/United Airlines (٢٠٠٢)^(٦٨)، سلطت المفوضية الأوروبية الضوء على الإشكاليات الناجمة عن التحالف في بعض الأسواق التي يملك فيها التحالف حصصاً سوقية كبيرة (بين ٥٦٪ و ٩٥٪) انطلاقاً من مطار فرانكفورت وفي المسارات باتجاه شيكاغو، واشنطن ولوس أنجلوس وسان فرانسيسكو. وقدرت المفوضية وقتها بأن التحالف «لن يعاني من ضغوطات تنافسية من نظرائه نظراً للعوائق التنظيمية والهيكلية الهامة أمام دخول السوق، إضافة إلى محدودية مواعيد الهبوط والإقلاع في مطار فرانكفورت»^(٦٩). أيضاً وفي قضية Air France/KLM (٢٠٠٤) شكّل ازدحام المطار والنقص في ساعات الرحلات المتوفرة في أمستردام (بالنسبة للرحلات المتوجهة إلى نيويورك واثلاثا) وفي مطار شارل ديغول باريس (بالنسبة للرحلات المتوجهة إلى ديترويت) عائقاً أمام دخول الأسواق المعنية بسبب الصعوبات التي واجهها المنافسون في تقديم خدمات نقل جوي مباشر أو غير مباشر ذات تردد هام^(٧٠).

على الرغم من الآثار السلبية التي قد يُحدثها التركيز الاقتصادي بين شركات الطيران، إلا أنه قد تنجم عنه في بعض الأحيان آثار إيجابية تطغي على تلك الآثار السلبية.

الفرع الثاني

الآثار الإيجابية للتركز الاقتصادي^(٧١)

من غير الملائم أن يتم تقييم الآثار السلبية لعملية التركيز الاقتصادي بمنأى عن الجوانب الإيجابية لهذه العملية، ذلك أن الرقابة على عمليات المنافسة تضع في الاعتبار عاملاً مهماً وهو المنافع التي يجنيها المستهلك من هذه العملية، ففي عمليات التركيز في

Lufthansa/SAS/United Airlines (2002), aff. COMP/D-2/36.201, 36.076, 36.078, JOUE n° C (٦٨) 264 du 30/10/2002.

Communiqué de Presse IP-02/1569 du 29 octobre 2002.

Air France/KLM (2004), point 73.

(٧١) حول الآثار الإيجابية لعملية التركيز عموماً، انظر: عياد أبو بكر، مرجع سابق، ص ٧٤ وما يليها.

قطاع النقل الجوي، تتمثل هذه المنافع بتطوير وتوسيع شبكة النقل الجوي، وتحسين جودة العروض، فضلاً عن الفوائد المرتبطة بانخفاض التكاليف. وبالتالي لا تقف سلطات المنافسة عند حد النظر في الفوائد التي تجنيها المشروعات المعنية وإنما تولي اهتماماً بالدرجة الأولى للمنافع التي سيجنيها المستهلكون من جراء هذه التجمعات الاقتصادية^(٧٢).

ففي حال خلصت المفوضية إلى وجود آثار مخلة بالمنافسة نتيجة التركيز الاقتصادي والتي تستوجب حظره تطبيقاً لنص المادة ١٠١/١ من اتفاقية الاتحاد الأوروبي، يمكن للمفوضية أن تعتبر التركيز مبرراً متى توافرت شروط الإعفاء من الحظر الواردة في نص المادة ١٠١/٣ من الاتفاقية، والتي تقضي باستبعاد تطبيق المادة ١٠١/١ من الاتفاقية في حال «أسهمت الاتفاقات أو الممارسات المشتركة بتحسين مستوى إنتاج أو توزيع المنتجات أو تنمية التطور التقني أو الاقتصادي على نحو يضمن تمثيل مصالح المستهلكين وتحقيق العدالة والرفاهية الاقتصادية لهم». وينبغي أن تكون القيود التي تفرضها الاتفاقات على المنافسة ضرورية لتحقيق تلك الأهداف، وألا تؤدي إلى استبعاد المنافسة^(٧٣). ويشترط للحصول على الإعفاء الوارد بنص المادة ١٠١/٣ من الاتفاقية توفر أربعة شروط مجتمعة، وتتمثل هذه الشروط بالآتي^(٧٤):

- (١) أن تسهم هذه الاتفاقات بتحسين إنتاج أو توزيع المنتجات أو تنمية التطور التقني أو الاقتصادي.
- (٢) تخصيص جزء عادل من النفع الناتج عن الاتفاقات إلى المستهلك.
- (٣) يجب أن تكون القيود التنافسية ضرورية لتحقيق التطور.
- (٤) يجب ألا يؤدي الاتفاق إلى إلغاء كلي للمنافسة في الأسواق المعنية أو في جزء جوهري منها.

وتتناول المبادئ التوجيهية بشأن التركيز الأفقي مسألة المنافسة بذات الطريقة، إذ يجب بداية قياس الآثار المقيدة للمنافسة على حدة، ثم النظر فيما إذا كانت هناك عوامل

Roman Papy, précité, p. 362.

Air France/KLM (2004), point 211.

Air France/KLM (2004), point 80.

(٧٢)

(٧٣)

(٧٤)

أخرى ممكن أن تعيد التوازن على نحو يؤدي إلى تخفيف حدة الآثار المقيدة للمنافسة. وعليه يجب أن يتم البحث في النقاط التالية:

١- إمكانية أن تؤدي الآثار الإيجابية للعملية إلى إعادة التوازن للآثار السلبية الناجمة عن التركيز؛ إذ تنص المادة (١٠١) من اتفاقية الاتحاد الأوروبي على أنه: «يستبعد تطبيق حكم الفقرة الأولى من هذه المادة على كل اتفاق أو ما يعد في حكمه بين المشروعات، وعلى كل قرار أو ما في حكمه صادر عنها، وعلى كل ممارسة تواطئية أو ما في حكمها، إذا كانت تلك الاتفاقات أو القرارات أو الممارسات من شأنها أن تسهم في تحسين إنتاج أو توزيع المنتجات أو تطوير التطور الفني والاقتصادي، مع حصول المستهلكين على حصة عادلة في المنافع الناجمة، ودون: أ) فرض قيود غير ضرورية لتحقيق تلك الأهداف على المشروعات المعنية.

ب) أن تؤدي إلى إلغاء كلي للمنافسة في الأسواق المعنية أو في جزء جوهري منها».

٢- إمكانية أن تؤدي القوة الشرائية للعملاء إلى إعادة التوازن لقوة السوق المتنامية الناجمة عن التركيز.

٣- إمكانية أن يؤدي دخول منافسين جدد للسوق إلى الحفاظ على المنافسة الفعلية في الأسواق المعنية.

وتسمح الآثار الإيجابية للتركز بتحسين الإنتاج أو التوزيع وتنمية التقدم التقني والاقتصادي وعلى نحو يسمح للمستهلك في الوقت نفسه بالاستفادة من هذه المنافع، ويتطلب هذا المعيار دراسة اقتصادية دقيقة للآثار الإيجابية الناجمة عن هذه الممارسات على السوق.

فيما يتعلق بالتحالفات، فإن شرط الإعفاء الوارد في المادة ١٠١/٣ من اتفاقية الاتحاد الأوروبي والذي يشترط «أن تؤدي عملية التركيز إلى تحسين إنتاج وتوزيع السلع وتعزيز التطور التقني والاقتصادي» مشابه للشرط المستخلص من النظام الخاص بالتركز الاقتصادي والذي يقضي «بأن تكون المنافع الناجمة عن عملية التركيز من شأنها التخفيف من حدة الآثار الضارة التي قد تنجم عن التركيز». إذ تحدد المادة ٢٩ من اللائحة الأوروبية بشأن عمليات التركيز بأن المنافع الناتجة عن التركيز ممكن أن تعمل على التخفيف من حدة الآثار الضارة بالمنافسة، ولا سيما الضرر المحتمل

بالنسبة للمستهلكين^(٧٥). وبمفهوم المخالفة نستنتج بأن هذه المنافع لا يمكن أن تؤدي إلى التخفيف من حدة الأضرار الناجمة عن التركيز إذا لم يكن من شأنها أن تعود بالنفع على المستهلك. ومن أمثلة هذه المنافع تخفيض التكاليف، إدخال أو تحسين منتجات أو خدمات جديدة من شأنها أن تعود بالنفع المباشر على المستهلكين^(٧٦).

وبالرجوع إلى المبادئ التوجيهية بشأن قياس عمليات التركيز الأفقي نجد بأنها لا تحصر مفهوم «المنافع المتحققة» بنوع معين من الانخفاض في التكاليف. وبالتالي فإن كلاً من الانخفاض في التكاليف المتغيرة والانخفاض في التكاليف الثابتة يخضعان للتقييم. بالمقابل، تنص الفقرة ٢٥٠ من المبادئ التوجيهية بشأن قياس التركيز الأفقي على أن المنافع المتحققة والتي يجب أن تعود بالفائدة على المستهلكين يمكن أن تترجم «بتخفيض الأسعار، أو زيادة جودة المنتجات أو تنوعها. ولكن كلما زادت سلطة الأطراف المعنية في التحكم بالسوق، كلما انخفضت فرصة أن تؤدي المنافع المتحققة إلى التخفيف من الأضرار التنافسية. وإذا كان للأطراف المعنية حصة سوقية مجملة أقل من ١٥٪ فإنه على الأغلب ستعكس المنافع المتحققة الناجمة عن الاتفاق بطريقة إيجابية ومرضية للمستهلكين». وقد أكدت المفوضية الأوروبية في قضية Ryanair/Aer Lingus (٢٠٠٧) على أنه: «فيما يتعلق بانخفاض التكاليف الثابتة، فإن فرصة أن تنعكس منافع عملية التركيز على المستهلكين خلال فترة زمنية معقولة تعد قليلة نسبياً؛ وذلك لأن هذه التكاليف لا يكون لها أثر مباشر على القرارات المرتبطة بمعدل العائد الربحي الأمثل للشركة»^(٧٧).

أما في قضية Lufthansa/SN Brussels (٢٠٠٩) خلصت المفوضية إلى أن بعض مكاسب الكفاءة المتحققة مثل الاقتصاد في الكلفة المالية لاقتناء الطائرات تكون ناجمة فقط عن عملية التركيز، ذلك أن تحليل المعيطات في القضية المذكورة أظهر بأن شركة SN لم يكن

(٧٥) «Pour déterminer l'effet d'une concentration sur la structure de la concurrence dans le marché commun, il convient de tenir compte des gains d'efficacité probables démontrés par les entreprises concernées. Il est possible que les gains d'efficacité résultant de la concentration contrebalancent les effets sur la concurrence, et notamment le préjudice potentiel pour les consommateurs, qu'elle aurait sinon pu avoir et que, de ce fait, celle-ci n'entrave pas 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 ».

Roman Papy, précité, p. 364.

(٧٦)

Ryanair/Aer Lingus (2007), point 1145.

(٧٧)

باستطاعتها أن تحقق وحدها هذا الاقتصاد في النفقات؛ إذ لم تشر التقارير المتعلقة بمكاسب الكفاءة المتحققة إلى الانخفاض في نفقات التشغيل التي كان من الممكن لشركة SN أن تحققها بشكل مستقل. وفي ظل الظروف الحالية والتي يخضع فيها جميع الناقلين إلى مراجعة هامة وشاملة من أجل تخفيض النفقات بسبب الأزمة الاقتصادية الحالية (٢٠٠٨)، فإنه يبدو جلياً بأن شركة SN لن تستطيع أن تتبنى وحدها إجراءات خفض النفقات^(٧٨). أما في قضية Ryanair/Aer Lingus (٢٠٠٧)،، فعلى العكس اعتبرت المفوضية بأن تخفيض نفقات الموظفين، والاستخدام الأمثل للناقلات، إضافة إلى تخفيض تكاليف الوقود والتسويق، يمكن أن يتحقق من قبل شركة Aer Lingus بمعزل عن عملية التركز^(٧٩).

أما فيما يتعلق بعمليات الاندماج، فتتضمن الفقرة ٧٧ من المبادئ التوجيهية بشأن قياس التركز الأفقي على أنه ينبغي أن تكون المفوضية قادرة على أن تثبت «بأن مكاسب الكفاءة المتحققة والناجمة عن عملية الاندماج من شأنها أن تزيد من قدرة المشروع الناتج عن عملية الاندماج على تبني سياسة ملائمة للمنافسة لما فيه مصلحة المستهلكين، وبالنتيجة التصدي للأثار الضارة بالمنافسة والتي كان من الممكن تحقيقها في حالة انعدام هذه المكاسب». وتلتزم المفوضية بالتحقق فيما إذا كان بإمكان الشركات الأطراف في عملية الاندماج الحصول على ذات المكاسب من خلال وسائل أخرى أقل ضرراً على المنافسة.

في قضية Air France/Alitalia (٢٠٠٤)، ارتأت المفوضية بأن الشرط المتعلق بالمساهمة في تحسين إنتاج وتوزيع المنتجات، وكذلك الشرط المتعلق بتعزيز التطور التقني والاقتصادي كانا متحققين^(٨٠). كذلك في قضية Lufthansa/Austrian (٢٠٠٢)، ذهبت المفوضية إلى أن شروط الإعفاء الواردة في المادة ١٠١/٣ من اتفاقية الاتحاد الأوروبي متحققة؛ نظراً لأن عملية التركز أسفرت عن المساهمة بالتطور الاقتصادي الناجم عن الربط بين شبكات إضافية بعد التحالف بين الناقلين. وبالتالي فإن المسافر استفاد من مزايا شبكة نقل جوي أكثر فاعلية، وبشكل خاص، فيما يتعلق بمحطات الربط باتجاه دول أوروبا الشرقية. أضف إلى ذلك، أن إنشاء هذه الشبكة الجديدة

Lufthansa/SN Brussels, point 419.

(٧٨)

Ryanair/Aer Lingus (2007), point 1143.

(٧٩)

Air France/Alitalia (2004), point 132.

(٨٠)

يؤدي إلى انخفاض النفقات بالنسبة للشركات أطراف التحالف بفضل زيادة حجم حركة النقل، وتحسين نقاط الربط وحجم التردد، فضلاً عن زيادة درجة الإشغال وتطوير أنظمة البيع وخدمات المساعدة في محطات الترانزيت^(٨١).

وفيما يتعلق بتطبيق المادة ٣/١٠١ من اتفاقية الاتحاد الأوروبي، توصلت المفوضية إلى وجود قرينة على استفادة المستهلكين من تحسين شبكات النقل الجوي، حيث خلصت إلى أن «المسافرين، لا سيما مسافري الترانزيت، يمكن أن يستفيدوا من مختلف المزايا المتفق عليها، وبخاصة تلك المتعلقة بتحسين الرحلات غير المباشرة»^(٨٢). ففي قضية Air France/Alitalia (٢٠٠٤) أقرت المفوضية بوجود آثار إيجابية ناجمة عن إطلاق عرض أكثر ملاءمة لاحتياجات المستهلكين^(٨٣)، وفي قضية Lufthansa/SN Brussels (٢٠٠٩)، تمسكت شركة لوفتهانزا بأن الاندماج الحاصل يسمح بتحسين استخدام المواعيد في المحطات المتعكسة بروكسل-ميونيخ وبروكسل-برلين وتحسين الكفاءة، وفي الوقت نفسه تحقيق تخفيضات في التكاليف في الوجهات بروكسل-هامبورغ وبروكسل-فرانكفورت.

في حال توصلت المفوضية الأوروبية إلى خلو عملية التركيز الاقتصادي بين شركات النقل الجوي من المبررات القانونية المعفية من الحظر، فتستطيع حينئذ ممارسة صلاحياتها لمواجهة الآثار الضارة لعملية التركيز.

المطلب الثاني

مواجهة آثار التركيز الاقتصادي المضرة بالمنافسة

كما أسلفنا، تعد صلاحية المفوضية الأوروبية في مجال عمليات التركيز ذات البعد الأوروبي صلاحية حصرية. ويتحدد البعد الأوروبي استناداً إلى رقم الأعمال، إذ تعد عملية التركيز ذات بعد أوروبي إذا تجاوز رقم أعمال الشركة الرقم المحدد في المادة الأولى

(٨١) Lufthansa/Austrian (2002), point 87: «The establishment of a more comprehensive European network will produce cost savings for the Parties through an increase in traffic throughout the network, improved network connection, better planning of frequencies, a higher load factor and improved organisation of sales systems and ground handling services».

Air France/Alitalia (2004), point 133.

(٨٢)

Air France/Alitalia (2004), point 135.

(٨٣)

من اللائحة الأوروبية لسنة ٢٠٠٤، وبالتالي عندما تكون العملية ذات بعد أوروبي تقع مسؤولية الرقابة على لجنة شؤون المنافسة في المفوضية الأوروبية. وعلى الرغم من ذلك، تخفف المادة ٤ من اللائحة المذكورة من وطأة هذا الاختصاص الحصري؛ إذ تحدد هذه المادة القواعد التي تحكم عملية إحالة عمليات التركيز بين المفوضية والدول الأعضاء (مثل حالة الأسواق المستقلة في داخل أحد الدول الأعضاء، وحالة التركيز الذي يخلو من البعد الأوروبي)^(٨٤).

واستناداً لصلاحياتها الرقابية، تختص المفوضية الأوروبية بإصدار قرارات تلزم بموجبها المشروعات وتكتلات المشروعات المعنية بوضع حد للمخالفة المثبتة، وبالتالي تستطيع المفوضية اتخاذ قرارات تلزم المشروع المخالف بوضع حد للمخالفة، كما تستطيع عند الضرورة فرض تدابير احترازية (كأن يكون هناك خطر وقوع ضرر جسيم على حركة المنافسة غير قابل للإصلاح)، وفرض تدابير هيكلية (مثل اتخاذ قرارات من شأنها تعديل نطاق نشاط الناقل من خلال بيع الأصول) أو اتخاذ تدابير مسلكية (مثل ذلك التخلي عن ترددات أو ساعات عمل محددة في قطاع النقل الجوي)، فضلاً عن إنزال عقوبات مالية (غرامة مالية أو غرامة تهديدية)، وتخضع هذه العقوبات لتقادم ثلاثي أو خمسي، بحسب المخالفة المرتكبة، وقد تصل الغرامات إلى ١٪ من مجمل رقم الأعمال الذي تم تحقيقه خلال السنة المالية السابقة ولغاية ٥٪ من معدل رقم الأعمال اليومي الذي تم تحقيقه خلال السنة المالية السابقة عن كل يوم تأخير^(٨٥).

Article 4 : « Avant la notification d'une concentration au sens du paragraphe 1, les personnes (٨٤) ou entreprises visées au paragraphe 2 peuvent informer la Commission, au moyen d'un mémoire motivé, que la concentration risque d'affecter de manière significative la concurrence sur un marché à l'intérieur d'un État membre qui présente toutes les caractéristiques d'un marché distinct et qu'elle doit par conséquent être examinée, en tout ou en partie, par cet État membre [...] Sauf si cet État membre exprime son désaccord, la Commission, lorsqu'elle considère qu'un tel marché distinct existe et que la concurrence sur ce marché risque d'être affectée de manière significative par la concentration, peut décider de renvoyer tout ou partie de l'affaire aux autorités compétentes de cet État membre en vue de l'application du droit national de la concurrence de cet État [...] Dans le cas d'une concentration telle que définie à l'article 3, qui n'est pas de dimension communautaire au sens de l'article 1er et qui est susceptible d'être examinée en vertu du droit national de la concurrence d'au moins trois États membres, les personnes ou entreprises visées au paragraphe 2 peuvent, avant toute notification aux autorités compétentes, informer la Commission, au moyen d'un mémoire motivé, que la concentration doit être examinée par elle».

Roman Papy, précité, p. 84.

(٨٥)

وفي نطاق عمليات التركيز، للمفوضية الأوروبية ممارسة سلطتها الرقابية والتنظيمية، إذ تتمتع المفوضية في هذا الإطار بصلاحيات اتخاذ أحد القرارين: وقف كل أو جزء من عملية التركيز المخلة بالمنافسة، وهذا يعني إمكانية رفض الاندماج أو وقف التحالف ذاته أو وقف بعض عناصره، أو السماح بعملية التركيز بشروط محددة.

الفرع الأول

رفض طلب التركيز

أكدت المفوضية الأوروبية بأن السياسة التجارية التي تتبناها لا تهدف فقط إلى حماية الاتحاد الأوروبي، وإنما تهدف أيضاً إلى فتح أسواق دولية جديدة^(٨٦).

وفي إطار النقل الجوي، تؤكد المفوضية بأن السياسة التي اتبعتها في مجال المنافسة لم تلحق الضرر بإنشاء مجموعة Air France/KLM، إذ أوضحت المفوضية بخصوص هذه القضية بأن موقفها لم يكن متصلاً بشأن الرقابة على عمليات الاندماج، وأنها لم تمنع فعلياً سوى ١٪ من عمليات الاندماج المقترحة. وأكدت بأن شركات الطيران الفرنسية استفادت من هذه السياسة، إذ أجاز الاندماج بطريق الاستحواذ الذي تم من خلال ابتلاع شركة Air France لشركة KLM، وبالمقابل تم حماية هذه الشركة الناتجة عن الاندماج ضد إنشاء مراكز هيمنة، إذ كان من الممكن أن تتأثر شركة Air France بالاندماج الذي كان مقترحاً بين شركتي Ryanair و Aer Lingus والذي لم توافق عليه المفوضية^(٨٧).

ومن الناحية النظرية، تستطيع المفوضية الأوروبية استناداً إلى المادة ٣/٢ من اللائحة الأوروبية لسنة ٢٠٠٤ منع عملية التركيز من خلال «اعتبارها غير متوافقة مع السوق الأوروبية المشتركة»^(٨٨)، إلا أن هذا الحل نادر الوقوع في الناحية العملية لأنه

(٨٦) « It has become necessary to create trade policy instruments aimed not only at protecting the EC market but also at opening third country markets », www.europa.eu.int/comm/trade/issues/respectrules/tbr/index_en.htm.

(٨٧) Neelie Kroes, « N'ayez pas peur de la concurrence », Speech/08/218, audition devant le Sénat français, Paris, 29 avril 2008.

(٨٨) 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».

يحتاج لعمليات تقييم وتحليل وتبرير على مستوى عالٍ من الدقة. ففي عام ٢٠١٠ اتخذت المفوضية قراراتٍ بوقف ٢٠ عملية اندماج من أصل ٤٤٠١ عملية اندماج^(٨٩)، أو ما نسبته ٠,٤٥٪ مقابل ٩٩,٥٥٪. وفي نطاق النقل الجوي وعلى سبيل المقارنة، تم منع عمليتي اندماج فقط (قضية RyanAir/Aer Lingus) ٢٠٠٧ و (قضية Aegean/Olympic Air) ٢٠١١، من أصل ٢٨ عملية اندماج بين شركات نقل جوي عرضت أمام المفوضية الأوروبية منذ دخول اللائحة الأوروبية رقم ٤٠٦٤ / ٨٩ لعام ١٩٨٩ بشأن التركيز الاقتصادي حيز النفاذ، وهو ما يعني أن المفوضية أجازت ٩٣٪ من عمليات التركيز مقابل ٧٪.

وقد تكون قرارات منع التركيز مصدراً للجدل وبخاصة في حالات الاندماج بين شركتين غير أوروبيتين. فمثلاً تمت الموافقة على عملية الاندماج بين شركتي Boeing و McDonnell في عام ١٩٩٧ بصعوبة بعد أن قدمت شركة Boeing بعض التعهدات^(٩٠)، وقد كانت احتمالية رفض الاندماج في هذه القضية من شأنها أن تؤدي إلى حرب اقتصادية؛ وذلك لأن رفض الاندماج كان سيؤدي إلى منع هاتين الشركتين من دخول السوق الأوروبية. أضف إلى ذلك أن المنع سيؤدي إلى احتمالية الرد بالمعاملة بالمثل بالنسبة للشركات الأوروبية العاملة في الأسواق العالمية والتي ترغب بالاندماج، فضلاً عن أن المعطيات الاقتصادية متغيرة، ويستطيع الأطراف في عملية التركيز استغلالها وعرض مشروع الاندماج بعد عدة سنوات^(٩١).

الفرع الثاني

الموافقة المشروطة على طلب التركيز

يُمكن للمفوضية الأوروبية عند الموافقة على عملية التركيز في قطاع الطيران أن تفرض على المشروعات الداخلة في عملية التركيز بعض التعهدات أو الحلول الهيكلية أو المسلكية التي تضمن توافق عملية التركيز مع السوق الأوروبية.

Statistiques de la Commission : <http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/statistics.pdf> (٨٩)

Comm. Déc. du 30 juillet 1997, Boeing/McDonnell Douglas, aff. IV/M.877, JOCE n° L 336 (٩٠) du 8 décembre 1997.

Ibid. point 17. Le test SSNIP, « Small but Significant and Non-transitory Increase in Price », (٩١) test introduit par les lignes directrices américaines de 1982 : « Department of Justice Merger Guidelines » <http://www.usdoj.gov/atr/hmerger/11248.htm>

أولاً - التعهدات:

بموجب المادتين ٢/٦ و ٢/٨ من اللائحة الأوروبية بشأن الرقابة على عمليات التركيز، تستطيع المفوضية أن تقرر بأن التركيز متوافق مع السوق الأوروبية المشتركة وأن « تضمّن قرارها شروطاً والتزامات تهدف إلى ضمان التزام المشروعات المعنية بالتعهدات التي أخذتها على عاتقها من أجل جعل التركيز متوافقاً مع السوق المشتركة »^(٩٢). كذلك تستطيع المفوضية استناداً لسلطتها التنظيمية اللاحقة على عمليات التحالف المستندة على المادة ١٠١ من اتفاقية الاتحاد الأوروبي، والمادة ٩ من اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٣/١ بشأن تنفيذ أحكام المنافسة الواردة في المادتين ١٠١ و ١٠٢ من اتفاقية الاتحاد الأوروبي، أن تتفاوض بشأن هذه التعهدات^(٩٣). فعندما تعرض المشروعات المعنية تعهدات من شأنها أن تبديد مخاوف المفوضية التي أعلمت الأطراف بها في مرحلة تقييمها المبدئي للعملية، تستطيع المفوضية أن تصدر قراراً يُضفي الصفة الإلزامية على هذه التعهدات، وهو ما يعني أن اقتراح هذه التعهدات يتم ابتداءً من قبل المشروعات المعنية، ومن ثم تختص المفوضية بإضفاء الصفة الإلزامية على هذه التعهدات من عدمه.

Article 6§2 : «Si la Commission constate que, après modifications apportées par les entreprises concernées, une concentration notifiée ne soulève plus de doutes sérieux au sens du paragraphe 1, point c), elle déclare la concentration compatible avec le marché commun, conformément au paragraphe 1, point b). La Commission peut assortir la décision qu'elle prend en vertu du paragraphe 1, point b), de conditions et de charges destinées à assurer que les entreprises concernées respectent les engagements qu'elles ont pris à son égard en vue de rendre la concentration compatible avec le marché commun».

Article 8§2 : « [...] La Commission peut assortir sa décision de conditions et de charges destinées à assurer que les entreprises concernées se conforment aux engagements qu'elles ont pris à son égard en vue de rendre la concentration compatible avec le marché commun. La décision déclarant la concentration compatible est réputée couvrir les restrictions directement liées et nécessaires à la réalisation de la concentration ».

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».

وفي قضايا التحالفات الجوية، تمارس المفوضية في الواقع رقابة هيكلية على التحالفات تقترب من تلك التي تمارسها على عمليات الاندماج على الرغم من الاختلاف في الأساس القانوني للعمليتين، ففي الحالتين يتمثل الهدف الرئيسي في حل الإشكاليات التنافسية في الأسواق المعنية، وجعل الحلول متناسبة مع الآثار المخلة للمنافسة في السوق، ويتم تحليل هذه الحلول حالة بحالة، وتصنف بشكل عام ضمن فئتين: حلول هيكلية وحلول مسلكية.

ثانياً – الحلول الهيكلية والحلول المسلكية:

إن النصوص المتعلقة بالرقابة على عمليات التركيز تعطي الأولوية للحلول الهيكلية، بينما لا تلجأ أنظمة مكافحة الاحتكار إلى هذه الحلول إلا في مرتبة ثانية بعد استنفاد الحلول المسلكية؛ إذ ترى المفوضية الأوروبية بأن الحلول الهيكلية أكثر فاعلية في عمليات التركيز، حيث أكدت بهذا الشأن على أنها تعتمد تفرقة عامة بين عمليات نقل الملكية والإجراءات التصحيحية الأخرى ذات الطبيعة الهيكلية وبين الاتفاقات المتعلقة بالسلوكيات المستقبلية للمشروع الناتج عن الاندماج، ذلك أن اتفاقات نقل الملكية تقدم أفضل الحلول لإشكاليات المنافسة الناجمة عن التعارض الأفقي، ويمكن أن تشكل حلاً مثلياً، أما اتفاقات المشروعات على عدم رفع أسعارها، وعدم تحديد تنوع منتجاتهم أو سحب بعضها من السوق وغيرها من الاتفاقات، لا تؤدي عموماً إلى حل الإشكاليات التنافسية الناجمة عن التعارض الأفقي^(٩٤).

وتلجأ المفوضية بحذر إلى استعمال الحلول الهيكلية، إذ تنص المادة ١/٧ من اللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠٣/١ على أنه: «للمفوضية الحق في فرض أي إجراء تصحيحي من طبيعة هيكلية أو مسلكية شريطة أن يكون متناسباً مع المخالفة المرتكبة وضرورياً للوقف الفعلي للمخالفة. ولا يمكن فرض إجراء هيكلي إلا في حال عدم وجود إجراء مسلكي بالفاعلية نفسها، أو بوجود إجراء مسلكي بفاعلية مساوية ولكنه ذو نتائج أكثر تشدداً بالنسبة للمشروع المعني من الإجراء الهيكلي». وبالتالي فإن استخدام الحلول الهيكلية مقتصرٌ فقط على الحالات التي يتضح فيها بأن الحلول

(٩٤) Communication de la Commission concernant les mesures correctives recevables conformément au règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil et au règlement (CE) n° 802/2004 de la Commission, JOUE C 267/1 du 22 octobre 2008, point 17.

المسلكية أقل فاعلية أو أكثر تشدداً. وتحدد الفقرة التمهيدية رقم ١٢ من اللائحة الأوروبية المذكورة بأنه «من غير الملائم للجوء إلى تعديل الهيكلية التي كان يتبناها المشروع قبل ارتكابه المخالفة التنافسية إلا إذا كانت هذه الهيكلية تشكل بحد ذاتها خطورة تتمثل باستمرارية هذه المخالفة أو تكرارها».

ويجد ذلك تفسيره في المادتين ١٠١ و ١٠٢ من اتفاقية الاتحاد الأوروبي اللتين تشيران إلى حقيقة أن الإجراءات الهيكلية لا يمكن الرجوع فيها، على خلاف الحال في الإجراءات المسلكية (ويعد وقف المخالفة في هذا الصدد إجراءً مسلكياً). بالمقابل، في إطار الاتفاقات الطوعية المتعلقة بالمادة ٩ / ١ من اللائحة الأوروبية رقم ١ / ٢٠٠٣^(٩٥)، للمشاريع الحرية في اختيار الحلول التي تقترحها، ويرجع للمفوضية اعتبار هذه الحلول ملائمة أم لا.

وفي التطبيق العملي، بين ما يمكن اعتباره «مفروضاً» من قبل المفوضية أو «مقترحاً» من قبل الأطراف، يوجد طريق وسط حيث تكون فيه الاتفاقات «تفاوضية» استناداً إلى الفرضيتين السابقتين. ولا شك أن هذا السياق النظري المتعلق بالإجراءات التصحيحية لا يتلاءم مع حالة التركزات المهيمنة في قطاع الطيران، وهذا ما حدا بالمفوضية إلى تطوير ما يعرف (بخبرة القطاع) في مجال فرض الإجراءات التصحيحية الخاصة بالتحالفات وعمليات الاندماج، إذ لهذه العمليات خصوصيتها مقارنة بالتصنيف التقليدي (حلول هيكلية وحلول مسلكية)^(٩٦).

(٩٥) 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 ».

Roman Papy, précité, p. 477.

(٩٦)

لمزيد من التفاصيل، راجع : جلال مسعد محتوت، مرجع سابق، ص ٢٨٣ وما بعدها.

الخاتمة:

سمحت لنا هذه الدراسة بتقييم موقف المفوضية الأوروبية لشؤون المنافسة من عمليات التركيز الاقتصادي للناقلات الجوية، إذ إن تحليل قرارات المفوضية بشأن عمليات التركيز التي عرضت عليها تمكنا من الخلوص إلى النتائج التالية:

أولاً - الاختلاف بين المنظور الاقتصادي والمنطق القانوني للمفوضية الأوروبية:

إذا كانت المفوضية الأوروبية تجد صعوبة في الاعتراف بأن عملية التركيز الاقتصادي قد لا تؤدي بالضرورة إلى حدوث ارتفاع كبير في الأسعار، إلا أنها أيضاً تجد ذات الصعوبة بالإقرار علناً بأن مكاسب الكفاءة المقترنة بعمليات التركيز بين شركات الطيران التقليدية من شأنها التخفيف من حدة الأضرار الناجمة عن التركيز، وبالتالي إعادة التوازن إلى تنافسية السوق. ذلك أنه في أغلب القرارات الصادرة عنها، أكدت المفوضية بأنها تعمل على تحليل الوضع التنافسي في سوق الطيران، محطة عبر محطة، مع التهرب في كل مرة من مسألة المكاسب المتحققة والتي تعد وفقاً لتقديرها «غير قابلة للقياس، وغير مرتبطة في أغلب الحالات بعملية التركيز، وبأنها ليس من شأنها أن تعود بالنفع على المستهلكين في محطات الطيران المعنية لدرجة من شأنها التصدي للآثار المخلة بالمنافسة»^(٩٧). بالمقابل، ترى الدراسات الاقتصادية الأمر من منظور مختلف، إذ تخلص هذه الدراسات إلى أن شركات الطيران التي تعمل ضمن شبكات المحاور والفروع (Hub and spoke) يمكن أن تحقق مكاسب للمستهلكين، وأن تؤدي إلى انخفاض الأسعار عندما تكون هذه الشركات في حالة احتكار في محطات المحور (Hub) التي تسمح لها بتغذية رحلات المحور وبمضاعفة عدد المسافرين العاديين ومسافري الترانزيت^(٩٨).

Lufthansa/SN Brussels (2009), point 431.

(٩٧)

J. Brueckner et P. Spiller 1991 et D. Enacoua, 1996, cité par Roman Papy, précité, p. 564.

(٩٨)

وباستقراء موقف المفوضية الأوروبية يبدو جلياً بأنها تأخذ ضمناً بعين الاعتبار الآثار الإيجابية العامة لشبكة الطيران، حيث إنها لا تحظر عمليات التركيز بين شركات الطيران التقليدية والتي من شأنها خلق مركز مهيم في السوق في محطات المحور (Hub to Hub)^(٩٩)، وإنما تسمح بعمليات الاندماج بين شركات الطيران التقليدية وتكتفي بمحاولة تخفيف الآثار المخلة بالمنافسة في محطات الطيران المعنية. وإذا كان هذا الأمر يتفق بالنتيجة مع المنظور الاقتصادي، إلا أن المنطق القانوني والمبررات المتبناة من قبل المفوضية الأوروبية ينمان عن مسلك آخر. فرسماً لا تأخذ المفوضية بعين الاعتبار المكاسب المتحققة بالنسبة لشبكة الطيران عموماً، ذلك أنه عندما تسمح المفوضية بعمليات تركيز معينة فإنها تقر بمكاسب الكفاءة التي تعود على كل من المستهلكين من جهة (من خلال توفير وجهات أكثر) وشركات الطيران المهيمنة من جهة أخرى (من خلال السماح لها بتحقيق مكاسب أكبر). بالمقابل فإن ذات المسلك يعمل على إضعاف حماية المنافسين المحتملين وغيرهم من المنافسين الفعليين، إذ تحاول المفوضية حمايتهم من خلال تطبيق الشروط المفروضة على أطراف عملية التركيز، ومن جهة أخرى تحظر المفوضية عمليات الاندماج عندما لا تعود مكاسب الكفاءة المتحققة بالنفع على المستهلكين، بحيث يكون من الصعب أن تؤدي هذه المكاسب إلى التخفيف من الآثار السلبية لعملية التركيز على المنافسة.

ثانياً – الحاجة إلى تحديد نطاق عمليات التركيز الاقتصادي:

لا تسمح المفوضية الأوروبية عموماً بعمليات التركيز إذا كان من شأنها عرقلة دخول منافسين جدد، إلا أن المفوضية لا تعتمد دوماً نهجاً واضحاً وموحداً عند تقييم هذه العراقيل. ففي قضيتي (Ryanair/Aer Lingus 2007) و (Aegean/Olympic Air 2011) حظرت المفوضية الاندماج المزمع تنفيذه حيث كانت شركات الطيران المعنية في القضيتين تشغل من خلال ذات المطار في العاصمة، وكان الاندماج سيؤدي إلى تعزيز المركز المهيمن لشركات الطيران في مطاري دبلن وأثينا. إلا أنه يجدر التفرقة بين الحالتين، ففي قضية Ryanair/Aer Lingus توصلت المفوضية إلى أن الاندماج سينتج عنه احتكار ٢٢ محطة ربط من وإلى إيرلندا، مع الأخذ بعين الاعتبار

Lufthansa/Austrian (2009) ou Lufthansa/Swiss (2005).

بأن إيرلندا ونظراً لموقعها الجغرافي لا تحظى بسوق طيران داخلي حقيقي. على العكس تماماً، في قضية Aegean/Olympic Air ما كان الاندماج ليسبب مشكلة حقيقية في محطات الربط داخل أوروبا، وإنما كان سيؤدي إلى احتكار جزئي بين أثينا وتيسا لونيك (Thessalonique) وثمانية مطارات واقعة في جزر وغير مستخدمة فعلياً. أضف إلى ذلك أن معيقات دخول منافسين جدد لم تكن قوية جداً في مطار أثينا؛ لأن المطار لم يكن مزدحماً. وكان من الأجدر للمفوضية تقييم فرص دخول منافسين جدد في محطات الربط الداخلية بعد عملية الاندماج، إلا أن المفوضية عمدت إلى حظر عمليات الاندماج التي من شأنها أن تؤدي إلى استحالة دخول منافسين جدد يستطيعون أن يمارسوا ضغطاً تنافسياً هاماً في الأسواق المعنية، وهو ما يثير تساؤلاً حول طبيعة الحواجز التي من شأنها منع دخول منافسين جدد، وبالتالي حول نطاق تطبيق الحظر؟

وعلى الرغم مما تتقدم، فإنه وبلا شك مهمة الرقابة الملقاة على عاتق المفوضية الأوروبية لشؤون المنافسة هي مهمة صعبة وحساسة في ذات الوقت، إذ يجب أن تأخذ المفوضية بعين الاعتبار الطبيعة الخاصة للنقل الجوي كنشاط تجاري، كما ينبغي عليها أن توازن بين مصالح المسافرين في أوروبا من جهة، وبين ضرورة تعزيز دخول منافسين جدد من جهة ثانية، ودعم شركات الطيران الأوروبية من جهة أخرى.

المراجع

المراجع باللغة العربية:

- خلاف عبد الجابر خلاف، احتكار أجهزة النفط والأزمة الراهنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥.
- جلال مسعد محتوت، مدى تأثير المنافسة الحرة بالممارسات التجارية، رسالة دكتوراة، جامعة مولود معمري تيزي-وزو، الجزائر، ٢٠١٢.
- صفاء تقي عبد العيساوي، المفهوم القانوني للاستعمال غير المشروع للمركز المتحكم في السوق (دراسة مقارنة)، مجلة واسط للعلوم الإنسانية، العدد ٢٣.
- علي سيد قاسم، التجمع ذو الغاية الاقتصادية، مجلة القانون والاقتصاد، السنة ٥١، القاهرة، ١٩٨١.
- قدرى الشهاوي، شرح قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية ولائحته التنفيذية وقانون حماية المستهلك ومذكرته الإيضاحية في التشريع المصري-العربي-الأجنبي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦.
- لينا حسن زكي، قانون حماية المنافسة ومنع الاحتكار، دراسة مقارنة في القانون المصري والفرنسي والأوروبي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥.
- محمد سلمان الغريب، الاحتكار والمنافسة غير المشروعة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤.
- محمد الشريف، الممارسات المنافية للمنافسة في القانون الجزائري (دراسة مقارنة بالقانون الفرنسي)، رسالة دكتوراة، جامعة مولود معمري، ٢٠٠٥.
- 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، ص ٣٧٤-٤٢٤.

المراجع باللغة الأجنبية:

- Albert (J.-L.), Note, JCP E Semaine Juridique (édition entreprise), septembre 2010.
- Bure de (F.), «Ryanair devra se contenter d’être minoritaire», Revue Lamy de la Concurrence, n° 25, 2010.
- Encaoua (D.) et Guesnerie (R.), « Politiques de la Concurrence», Rapport du Conseil d’analyse économique (CAE), Juin 2006, p. 93. <http://www.cae.gouv.fr/IMG/pdf/060.pdf>
- Grard (L.) :
 - «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.
 - «Ryanair c/ Aer Lingus, premier épisode d’une nouvelle série judiciaire», Revue de droit des transports, n°5, mai 2008.
- Grynfolgel (C.), Droit européen de la concurrence, 4ième éd., LGDJ, 2016.
- Kroes (N.), « N’ayez pas peur de la concurrence », Speech/08/218, audition devant le Sénat français, Paris, 29 avril 2008.
- Nicolas (L.), Vullièrme, Droit de la concurrence, Librairie Vuibert, Paris 2008.
- Nihoul (P.), La concurrence et le droit, Edition Cms, Management et Société, Paris, 2001, p. 226.
- Prieto (C.), « Politique de concurrence : le traitement du pouvoir de marché », JurisClasseur Traité, Fasc : 1390, 10 oct. 2009.
- Roman (P.), L’aviation commerciale et le droit antitrust, Thèse soutenue à l’université de Bordeaux, 2011.

التشريعات:

- Traité sur le fonctionnement de l'union européenne, JOUE n° C 24 du 26 octobre 2012.
- Règlement (CE) No 139/2004 DU CONSEIL du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises, JOUE n° L 24 du 29 janvier 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.

Economic Concentration of Air Carriers in the European market

“Analytical Study of the EU Legislations and Decisions of the European Commission on Competition Affairs”

Prof. Rasha Hattab

Abstract:

The European legislator has been keen to regulate the control of economic concentration in order to preserve the free competition in European Countries. He has accordingly granted to the European Commission on Competition Affairs supervisory and executive powers to prevent the anticompetitive effects of economic concentration in various fields.

The main problem of this study is to delimit the legal framework governing the economic concentration in the European air transport market. The research in this field raises many questions regarding the definition of economic concentration, its means and its competitive effects. To answer on these questions, it is too important to articulate the role played by the European Commission and the European Court of Justice in defining the concept of air transport economic concentration and in establishing clear principles and standards in this field. It would be also significant to examine the positive and negative effects of concentration practices in this sector, and to clarify the appropriate mechanisms for banning the abusive practices.

Key words: Economic Concentration, Companies Pool, Competition, Air Transport, European Market, EU agreement, European Commission, Anticompetitive Practices, European Regulation on Economic Concentration Operations.

JOURNAL OF LAW

A Refereed Academic Quarterly, Published by the Academic Publication Council - University of Kuwait

Economic Concentration of Air Carriers in the European market “Analytical Study of the EU Legislations and Decisions of the European Commission on Competition Affairs”

Prof. Rasha Hattab

University
of Kuwait

Academic
Publication Council



ISSN: 1029 - 6069

No. 1, Vol. 45

Shaban 1442 - March 2021