

## المؤتمر العالمي للنقل الجوي

### الاجتماع السادس

مونتريال، من ١٨ إلى ٢٢ مارس ٢٠١٣

البند ٢ من جدول الأعمال: بحث المسائل الرئيسية والإطار التنظيمي المتعلق بها  
٢-٤: المنافسة العادلة

### المنافسة العادلة في النقل الجوي الدولي

(مقدمة من الأمانة العامة)

#### الموجز التنفيذي

تبحث ورقة العمل هذه الجوانب المتصلة بالمنافسة العادلة في مجال النقل الجوي الدولي، لاسيما مسألة الضمانات لكفالة المنافسة العادلة. إن مسألة ضمانات تحرير النقل الجوي قد نوقشت على نحو منفصل في ورقة العمل ATConf/6-WP/3، بالبند ٢-٥ من جدول الأعمال.

**الإجراء المطلوب:** المؤتمر مدعو إلى القيام بما يلي:

(أ) استعراض المعلومات وعمليات التقييم المعروضة في هذه الورقة.

(ب) الموافقة على النتائج المعروضة في الفقرة ٥.

(ج) واعتماد التوصيات المعروضة في الفقرة ٦.

يمكن الاطلاع على مراجع المؤتمر السادس للنقل الجوي على الموقع التالي:

[www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6)

المراجع:

#### ١- المقدمة

١-١ أدى تقليل الدول للضوابط ضمن قطاع النقل الجوي، والمعروفة ب"التحرير" أو "إزالة اللوائح" إلى تعزيز المنافسة بين الناقلين الجويين. ولقد أدت المنافسة المعززة إلى جعل الكثير من الناقلين الجويين ينظرون في توحيد شركاتهم مع بعضها البعض كسبيل لتحقيق وفورات كبيرة وواسعة النطاق ولتلبية طلبات المستهلكين على الشبكات العالمية. وتمثل الآن تحالفات شركات الطيران الرئيسية الثلاثة، *Star Alliance*، *SkyTeam*، *Oneworld*، أكثر من ٦٠ % من حصة السوق العالمية، وذلك بقياسها وفق مقياس كيلومترات مقابل المقعد، المتوفرة لمجموع ركاب الرحلات المنتظمة. ولا تقتصر المنافسة اليوم على فرادى شركات الطيران فحسب بل هي منافسة متزايدة بين هذه التحالفات. ولقد صاحب المنافسة الشديدة وتوحيد الشركات الكبير تعزيز خطر التصرف المناهض للمنافسة، بما في ذلك استغلال الموقف المهيمن وممارسات الاحتكار التي تمارسها القلة. وبالإضافة إلى ذلك، ولكي تحافظ بعض الحكومات على قدرة شركاتها الوطنية على المنافسة في سوق محرر، فقد تلجأ إلى دعم شركات طيرانها عن طريق سبل قد تحرم شركات طيران الدول الأخرى من فرص المنافسة المنصفة والمعادلة.

## ٢- التطورات الأخيرة

١-٢ وعلى المستوى الثنائي الأطراف، ثمة أمثلة حديثة على اتفاقات الخدمات الجوية التي تشمل أحكاماً متصلة بالمنافسة العادلة، مثل المادة ١٤ - اتفاق الخدمات الجوية بين كندا والاتحاد الأوروبي لعام ٢٠٠٩ — *Article 14* *Competitive Environment of the Canada-European Union (EU)*، فضلاً عن المادة ٢ - الفرص العادلة والمتكافئة *Article 2 - Fair and equal opportunity*، والمادة ١٤ - الدعم والإعانات الحكومية *Article 14 - Government Subsidies*، والمادة ٢٠ - اتفاق الخدمات الجوية بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية لعام ٢٠٠٧، *and Support*، والمادة ٢٠ - اتفاق الخدمات الجوية بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية لعام ٢٠٠٧، *Article 20 - Competition of the EU-United States*. ومع ذلك، تبين تحاليل اتفاقات النقل الجوي المحرر التي أبرمت بعد إبريل ٢٠٠٣ أنه في الوقت الذي استخدم فيه بند الايكاو النموذجي في بعض الحالات، كالمادة ٦ من اتفاق الخدمات التجارية بين المملكة المتحدة والجمهورية الدومينيكية لعام ٢٠٠٦، فإن أغلبية اتفاقات الخدمات التجارية المبرمة بعد إبريل ٢٠٠٣ لا تتضمن أحكاماً بشأن الضمانات.

٢-٢ وعلى الصعيد المتعدد الأطراف، لجأت الكثير من الدول إلى الحلول الإقليمية. فقد قامت هيئات إقليمية عديدة، مثل الاتحاد الإفريقي، ورابطة أمم جنوب شرق آسيا، والهيئة العربية للطيران المدني، ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، إلى وضع أحكام بشأن المنافسة العادلة، مستخدمة في ذلك إرشادات الايكاو في بعض الحالات. وفي عام ٢٠٠٧، اعتمد الاتحاد الإفريقي قواعد شاملة في مجال المنافسة لقطاع النقل الجوي مماثلة لتلك التي وضعتها واعتمدها في السابق دول تنتمي إلى السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي، والاتحاد الإنمائي للجنوب الأفريقي وجماعة شرق أفريقيا.

## ٣- أعمال الايكاو

١-٣ وتتص ديباجة اتفاقية شيكاغو على أنه ينبغي أن تقوم الخدمات الجوية الدولية على أساس المساواة في الفرص. وعلى مر السنين، طبق عدد متزايد من الدول هذا المبدأ للسماح بالمنافسة الشديدة بين شركات الطيران من أجل صالح الاقتصادات الوطنية والمستهلكين، وهو الأمر الذي يتعارض مع تفسير المفهوم تفسيراً ضيقاً لتحقيق المساواة في المكاسب.

٢-٣ ولقد ناقش المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي مسألة كيفية ضمان المنافسة العادلة في بيئة تحريرية (ATConf/5, 2003). ونظر المؤتمر في اقتراح لترتيب تنظيمي في شكل بند نموذجي باتفاقات الخدمات الجوية قد تستخدمه الدول كسبيل إضافي لتحديد وضع وإزالة إساءة استخدام اللوائح المناهضة للمنافسة. ووافق المؤتمر، في استنتاجاته، على أنه يجب أن تصحب عملية التحرير تدابير ضمانات مناسبة لكفالة المنافسة العادلة. وبينما قد تكون قوانين المنافسة العامة أداة فعالة في حالات كثيرة، فلقد أعرب عن أن الضمانات الخاصة بالطيران من أجل منع وإزالة المنافسة غير العادلة لازمة في مجال النقل الجوي الدولي. ووافق المؤتمر على أنه ينبغي للدول أن تنظر في استخدام بند الايكاو النموذجي بشأن الضمانات ضد ممارسات المنافسة في اتفاقات الخدمات الجوية.

٣-٣ وقامت الأمانة العامة للايكاو بتحديث سياساتها وإرشاداتها بواسطة إدراج موضوعات ذات صلة في *دليل تنظيم النقل الجوي الدولي* (Doc 9626)، الطبعة الثانية، بما في ذلك موضوعات القوانين الخاصة بالمنافسة والإعانات التي تقدمها الدول. وفي نفس الوقت، قد أدخلت معلومات حديثة على الوثيقة (9587) المعنونة سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي، وذلك بإدراج بند نموذجي بشأن ضمانات ضد الممارسات المناهضة للمنافسة. ويتضمن اتفاق الخدمات الجوية النموذجي الصادر عن الايكاو مادتين بشأن قضايا المنافسة: المادة ١٥ بشأن المنافسة العادلة والمادة ١٩ بشأن قوانين المنافسة. وأخيراً، وحسب ما أوصى به فريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP) أثناء اجتماعه الحادي عشر (مونتريال، من ٤ إلى ٨ يونيو ٢٠١٢)، وضعت الأمانة العامة موجزاً شاملاً بشأن ممارسات وسياسات المنافسة التي وضعتها منظمات أخرى، وهو معروض في المرفق.

## ٤- المناقشة

١-٤ وإذ قامت الدول بتحرير الخدمات الجوية الدولية، فقد اختارت زيادة الاعتماد على قوى المنافسة، ووفقاً لذلك، فهي بحاجة أكبر إلى التصدي لإمكانية إساءة استغلال لوائح مناهضة للمنافسة أو التصادم معها أكثر مما كان عليه الأمر في الحقبة الماضية التي كانت تشملها اللوائح الحكومية الصارمة بشأن الطرق وتواتر الرحلات والأسعار. وتكمن المسألة الرئيسية في ماهية أفضل الأدوات المناسبة لتناول هذا الشاغل. وتشمل الخيارات مواصلة الاعتماد على آليات ضمن اتفاقات الخدمات الجوية، أو أن تطبق في الخدمات الجوية الدولية قوانين أو سياسة منافسة وطنية ذات انطباق عام، أو خليط من الاثنين.

٢-٤ ورغم أنه لا يوجد حالياً توافق في الآراء بشأن نهج مقرر واحد، إلا أنه يمكن استخلاص بعض النتائج. أولها أنه، في سوق محرر، ثمة إقرار واسع النطاق بالتأثير السيئ الناتج عن المساعدة الحكومية الأحادية والمعروفة بالإعانات الحكومية. وتقع هذه المساعدة خارج نطاق قوانين المنافسة الوطنية إلى حد كبير، وهي القوانين التي تتناول أعمال الجهات المنافسة من القطاع الخاص، ومن ثم فهي أكثر عرضة للوائح من خلال الأحكام الواردة في اتفاقات الخدمات الجوية. ويتم التشديد على هذه النقطة بواسطة إدراج عدد لا حصر له من الشروط في عدد متزايد من اتفاقات الخدمات الجوي المحررة، وهي شروط من المرجح أن تنال من بيئة المنافسة العادلة، مثل ضح رؤوس الأموال أو الإعانات الشاملة أو المنح والضمانات أو الملكية الحكومية أو الإعفاءات الضريبية أو الاستثناءات الضريبية والحماية من الإفلاس أو التأمين بواسطة كيان حكومي. وتجدر الإشارة إلى أنه ثمة ضوابط حكومية أيضاً بالاتحاد الأوروبي من أجل تجنب حالات الإخلال ضمن السوق الواحدة.

٣-٤ والاستنتاج الثاني هو أنه يجب على الدول أن تتوخي الحذر في تطبيق قوانينها وسياساتها الوطنية الخاصة بالمنافسة على الخدمات الجوية الدولية. ونظراً لزيادة العولمة واعتماد مبادئ اقتصاد السوق في مجال الطيران، فليس من الغريب أن يتمثل رد فعل الدول في السعي إلى تطبيق لوائحها الخاصة بالمنافسة على هذا القطاع. ومع ذلك، فإن قوانين المنافسة الوطنية، لاسيما تلك التي تحكم حالات الاندماج أو التحالفات، قد تتعارض مع بعضها البعض، وعلاوة على ذلك، فبعض الدول ليست لديها قوانين خاصة بالمنافسة. وكذلك، فإن النهج التقليدي في الكثير من الاتفاقات الثنائية التي تحبذ التعاون بين شركات الطيران بشأن مسائل مثل السعة وتحديد الأسعار تتنافى بشدة مع قوانين المنافسة التي تحظر حظراً تاماً تحديد الأسعار وتقسيم الأسواق وغيرها من الممارسات التواطئية التي يقوم بها المنافسون بالسوق.

٤-٤ وفي الحالات التي تطبق فيها القوانين أو السياسات الوطنية الخاصة بالمنافسة على النقل الجوي الدولي، يتعين على الدول النظر على النحو الواجب في شواغل الدول الأخرى المعنية. والتعاون لازم بين الدول، وخاصة بين الهيئات المعنية بالمنافسة. وعلى أقل تقدير، ينبغي أن يهدف هذا التعاون إلى تجنب حالات التعارض الصارخة للالتزامات القانونية المفروضة على شركات الطيران. ورغم أن الاتساق القانوني الواسع القانوني لا يزال هدفاً بعيد المنال، إلا أن التشاور وتبادل المعلومات بين الهيئات المعنية بالمنافسة يمكن أن يعزز تحسين التفاهم، كما تبين في استعراض بعض اتفاقات تحالفات شركات الطيران، وزيادة التوافق في تحاليل قوانين المنافسة و التعويضات. أما بالنسبة للدول التي ليست لديها قوانين خاصة بالمنافسة، فيمكن وضع إرشادات إضافية بالايكاو لإدراجها في اتفاقات الخدمات الجوية بغية ضمان تشغيل شركات الطيران في إطار يعطي المنافسة الأساسية التي تؤثر عليها.

٥-٤ ويتمثل الموضوع الذي يبرز في مناقشة المنافسة بقطاع النقل الجوي الدولي في الحاجة إلى تكافؤ الفرص. ومن الناحية المجردة، فثمة قبول واسع النطاق للمبدأ القائل بأنه يلزم توفر الفرص المنصفة والمنكافئة لكي تتجح شركات الطيران وتتمو في سوق عالمي محرر. وفي الواقع، تشير بعض اتفاقات الخدمات الجوية إشارة صريحة إلى مبدأ تكافؤ الفرص بواسطة الإشارة إلى أنه في حالة عدم توفر تكافؤ الفرص بالنسبة لشركات الطيران، قد لا يمكن تحقيق الفوائد الممكنة الناجمة عن الخدمات الجوية القادرة على المنافسة. ومع ذلك، يجب الإقرار بأنه لا يوجد حالياً أي تعريف مقبول عموماً للشروط التي تشكل تكافؤ الفرص. ومن غير المرجح التوصل إلى توافق في الآراء بشأن تعريف شامل في هذا الوقت، نظراً للظروف المختلفة اختلافاً كبيراً للدول وقطاعات طيرانها، بما في ذلك مسائل أساسية مثل ملكية الدولة والسياسات المعنية بالصيانة لدى الناقلين الجويين الوطنيين وتطوير المطارات، والسياسات الحكومية المتباينة تبايناً كبيراً بشأن فرض الرسوم، واللوائح الخاصة بالعمالة والإفلاس والتأمين الصحي.

٦-٤ ولذا اقترح أن يركز مجتمع الطيران جهوده على تعزيز التوافق بين أحكام المنافسة المطبقة على الطيران الدولي، ويحد أدنى، على تجنب حالات التعارض الصارخة للالتزامات المفروضة على الناقلين الجويين. وبغية تيسير جهود الدول في هذا المجال، يتعين على الايكاو تحديث إرشاداتها، مع مراعاة الظروف المختلفة للدول وقطاعات طيرانها. وبغية مساعدة الدول في اعتماد نهج متوافقة عند سنّ قوانين وسياسات المنافسة أو تطبيقها، فقد وضعت الايكاو مجموعة من المبادئ الأساسية بشأن المنافسة العادلة في مجال النقل الجوي الدولي.

## ٥- الاستنتاجات

١-٥ تظل سياسات الايكاو بشأن المنافسة قائمة، على أساس الممارسات الملحوظة، مثل إدراج بنود الايكاو النموذجية بشأن المنافسة في اتفاقات الخدمات الجوية. وبينما توجد اختلافات كبيرة بين سياسات المنافسة التي تعتمدها أقاليم مختلفة، يمكن أن نحاول تحديد عدد من الأنماط المشتركة للممارسات المناهضة للمنافسة. ويمكن أن تشمل أمثلة هذه الممارسات إساءة استخدام الوضع المهيمن والغبن، والتواطؤ غير المرخص بشأن فرض الأسعار أو السعة أو المعونة الحكومية غير العادلة. وبناء على إرشادات الايكاو القائمة، وكذلك بناء على الممارسات والقواعد الملحوظة في عينة كبيرة من الدول والأقاليم (انظر المرفق)، يمكن المضي في تحليل أبرز الممارسات المناهضة للمنافسة في قطاع النقل الجوي وتحديدًا تحديدًا دقيقاً. ويمكن أن تشكل تلك العناصر المشتركة أساساً لوضع مجموعات من المبادئ الأساسية بشأن المنافسة العادلة في قطاع النقل الجوي الدولي.

٢-٥ وثمة حاجة واضحة إلى التعاون بين هيئات المنافسة لاسيما في إطار إقرار التحالفات وحالات الإدماج. وفي هذا المضمار، يتعين على الايكاو تحديد ووضع أدوات لتعزيز الحوار وتبادل المعلومات فيما بين الهيئات المعنية. ويمكن أن تشكل هذه الأدوات استحداث مرفق مماثل لتعزيز مؤتمر الايكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية (ICAN).

## ٦- التوصيات

- ١-٦ يُرجى من المؤتمر النظر في التوصيات المقترحة التالية:
- (أ) ينبغي للدول أن تنتظر على النحو الواجب في شواغل الدول الأخرى بشأن تطبيق القوانين أو السياسات الوطنية المعنية بالمنافسة على النقل الجوي الدولي؛
- (ب) ويتعين على الدول استخدام إرشادات الايكاو في اتفاقات الخدمات الجوية ولوائح المنافسة الوطنية والإقليمية؛
- (ج) ويتعين على الدول تشجيع التعاون بين هيئات المنافسة لاسيما في إطار إقرار التحالفات أو حالات الإدماج؛
- (د) ويتعين على الايكاو استحداث أدوات لتعزيز التعاون والحوار وتبادل المعلومات بين الهيئات المعنية بالمنافسة (ضمنها) لتحقيق بيئة تنافسية أفضل للنقل الجوي الدولي.
- (هـ) ويتعين على الايكاو استحداث مجموعات من المبادئ الأساسية بشأن المنافسة العادلة في مجال النقل الجوي الدولي؛
- (و) ويتعين على الايكاو مواصلة رصد التطورات في هذا المجال وتحديث إرشاداتها وفقاً للتغيرات ولتلبية احتياجات الدول.

مرفق

استعراض شامل لسياسات المنافسة وممارساتها المنطبقة على النقل الجوي

المبادئ الأساسية الممكنة	الإرشادات الدولية	أمريكا الشمالية	أمريكا اللاتينية	أوروبا	أفريقيا	الصين	رابطة أمم جنوب شرق آسيا (ب)	إرشادات الايكاو القائمة	المرجع
	منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية	البند ٤٩ من قانون الولايات (لاسيما رقم ٤١٧١٤ هـ)	لجنة امريكا اللاتينية للطيران المدني (ي).	قانون الاتحاد الأوروبي	السوق المشتركة لشرق إفريقيا والجنوب الإفريقي - جماعة شرق إفريقيا - الإنمائي للجنوب الإفريقي (أ)	قوانين المنافسة الصينية (ف).	آسيا والمحيط الهادئ	ضمانات مؤتمر النقل الجوي الخامس (٢-٣-٣-٢)	
رسوم غير كافية لتغطية التكاليف. *سعة أو تواتر مفرط. * قيود على الإنتاج. *مقاطعة مشتركة الصفقات. *ممارسة مستدامة. * تأثير اقتصادي سلبي. * نية أو تأثير للأضرار بشركة الطيران. * إساءة استغلال الوضع المهمين. *مختلفة عن التصرف السابق. * تسعير تمييزي.	حيازة مناهضة للمنافسة *تصرف غبني إزاء المنافسين *رفض غير معقول للتعامل. * إساءة استغلال مناهضة للمنافسة لحقوق الملكية الصناعية. *تسعير تمييزي (مختلف بصورة غير معقولة) (م)	*ممارسة غير عادلة أو خادعة *طريقة غير عادلة للمنافسة (١)	الإفراط في السعة والتواتر. *العوامل المنخفضة بشكل مفرط للسعة. *أسعار لا تغط تكاليف الخدمات (الدائمة) *ضرر اقتصادي شديد *محاولة إضعاف/تحطيم الناقل الجوي. *مختلفة عن التصرف السابق.	اتفاقات وقرارات وأساليب متنافرة: * تحديد الأسعار. *الحد من الإنتاج أو التحكم فيه. *تقاسم السوق/الإمداد. *ظروف غير متشابهة. * التزامات تكميلية. (ز)	*رسوم غير كافية لتغطية النفقات *إفراط في السعة/التواتر *ممارسة مستدامة *تأثير اقتصادي سلبي. *لنية أو التأثير على الإضرار بشركة الطيران *إساءة استغلال الوضع المهمين	*اتفاقات وقرارات وغيرها من الأعمال المتنافرة المصممة لإزالة المنافسة أو تقييدها *تحديد الأسعار *تقييد أدنى الأسعار *تقييد الإنتاج *تقسيم الأسواق *المقاطعة المشتركة للصفقات. *إساءة استغلال الوضع المهمين.	*رسوم غير كافية لتغطية النفقات *إفراط في السعة/التواتر *ممارسة مستدامة *تأثير اقتصادي سلبي. *النية أو التأثير على الإضرار بشركة الطيران *إساءة استغلال الوضع المهمين	*رسوم غير كافية لتغطية النفقات *إفراط في السعة/التواتر *ممارسة مستدامة *تأثير اقتصادي سلبي. *النية أو التأثير على الإضرار بشركة الطيران *إساءة استغلال الوضع المهمين	معلومات عامة (ممارسات مناهضة للمنافسة)
*موقف يسمح بالتحكم. *القدرة على التلاعب بالأسعار أو الإجبار على إبرام اتفاقات. *ظروف غير عاجلة للأسعار و التبادل التجاري. *الحد من الإنتاج والأسواق. *ظروف غير متشابهة. *التزامات تكميلية.	التحكم في السوق (على أساس أسهم السوق، الحركة) والأصول، والموظفين ... إلخ). القدرة على رفع أو تقليص الأسعار فوق أو تحت مستوى المنافسة.			*شروط غير عادلة للأسعار والتبادل التجاري. *تحديد الإنتاج والأسواق. *شروط غير متشابهة. *التزامات تكميلية (ح)	*الحد من الإنتاج. *شروط غير متشابهة. * عقود قسرية.	*رفض الإتجار مع الطرف الآخر بدون أسباب مشروعة. *الطلب من الطرف الآخر الممارسة التجارية الحصرية بدون أسباب مشروعة. *ربط المنتجات أو اشتراط شروط غير معقولة للتبادل التجاري. *تطبيق أسعار غير متشابهة أو غيرها من الصفقات	تصرف يشير إلى إساءة استغلال الوضع المهمين أثناء الطريق.	الوضع المهمين	

## Appendix

المبادئ الأساسية الممكنة	الإرشادات الدولية	شمال أمريكا	أمريكا اللاتينية	أوروبا	أفريقيا	الصين	رابطة أمم جنوب شرق آسيا	إرشادات الايكاو القائمة	العين
*أسعار شراء/بيع غير كافية لتغطية نفقات التشغيل المباشرة للخدمات. *فرض أسعار تحت التكلفة الهامشية للتشغيل قصير الأجل من أجل توقع إزالة المنافسين. *فرض أسعار شراء منخفضة بصورة غير عادلة.	استخدام تسعير أقل من التكلفة لإزالة المنافسين (ن). فرض أسعار تحت التكلفة الهامشية للتشغيل قصير الأجل من أجل توقع إزالة المنافسين (د).		اسعار شراء وبيع غير كافية لتغطية تكاليف خدمات التشغيل المباشرة.	*فرض رسوم أقل من مستوى المنافسة بغرض إلحاق الضرر. *يمكن تمييزها عن ممارسات التسعير العادية (ن). *ظروف غير عادلة للأسعار والتبادل التجاري (ح)	اسعار منخفضة بشكل مفرط	*شروط لأطراف أخرى * بيع سلع بطريقة غير معقولة بأسعار أقل من التكلفة. * شراء سلع بأسعار منخفضة بصورة غير عادلة.		تقليص الأسعار	
تسعير مفرط للبيع.	تسعير مفرط (ن).				البيع بأسعار مرتفعة بصورة غير عادلة.			إفراط في السعة والتواتر.	
اختلاف غير مُسوَّغ في التسعير.	تسعير تمييزي (مثل الاختلاف غير المعقول (م). تسعير غير عادل من ناحية الاختلاف (ن).			تمييز غير عادل في حالة وجود ظروف غير متشابهة للصفقات المتساوية. (العيب التنافسي)	تمييز بواسطة اللوائح الوطنية ضد الخدمات التي تقدمها الدول الأعضاء الأخرى.	اسعار تمييزية او غيرها من شروط الصفقات الأخرى			التمييز
الاموال العمومية المخلة بالمنافسة لدى المشغلين ما لم يتوفر ما يلي: *سبب من اسباب السياسة العمومية. *مدة محدودة. *متصل بهدف اقتصادي مقبول. *لا يمكن توسيع نطاقه. لا يشمل تدخل الحكومة في الإدارة.		يسمح بالإعانات الاتحادية لما يلي: *التأمين على خطر الحرب. *احتياج الجمهور. *المجتمعات المحلية الصغيرة. *الآثار الناجمة عن الهجوم الذي وقع في ١١ سبتمبر (و). غير عادلة في حالة: ضح رؤوس الأموال، والإعانات الشاملة والمنح، والضمانات، والملكية، والإعفاء الضريبي أو المساعدة الضريبية، والحماية من الإفلاس والتأمين (ك).		الإعانة الحكومية مقبولة في حالة: *أن تكون جزء من برنامج إعادة هيكلة. *مدة محدودة. *تأمين إعادة هيكلة قابلة للبقاء في المستقبل. *قائمة ذاتياً. *عدم التوسع. *بدون إدارة حكومية (ط) و (س).	منح إعانات في حالة الإخلال بالمنافس أو التهديد بالإخلال بها.			الإعانة الحكومية	

## الحواشي

يحاول العمود الأيمن تلخيص المبادئ الرئيسية المحددة في الأعمدة الأخرى وتقديم فحوى هذه المبادئ. ولا يشكل هذا التجميع بأي حال من الأحوال السياسة الرسمية

- (a) Meeting of African Ministers Responsible for Air Transport (16\*19 May 2005)
- (b) ASEAN Multilateral Agreement (12 Nov. 2010)
- (c) Also defined in Massimo Galosh Gross, Air Transport Services in APEC: Impact of Regulation on Trade and Political Economy of Reform (Oct. 2010)
- (d) The Future of International Air Transport Policy, Responding to Global Change, OECD, 1997
- (e) Transportation Code (Unfair and Deceptive Practices and Unfair Methods of Competition)
- (f) Air Transportation Safety and System Stabilization Act
- (g) Art. 81(1) EC Treaty (Art. 101(1) Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU))
- (h) Art. 82 EC Treaty (Art. 102 TFEU)
- (i) Art. 87 & 88 EC Treaty (Art. 107 & 109 TFEU)
- (j) LACAC Recommendation A13\*3
- (k) EU\*Canada ASA 2009
- (l) 49 USC § 41712 (e)
- (m) OECD Guidelines for Multinational Enterprises
- (n) United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) Model Law on Competition, Geneva, 2000
- (o) Regulation (EC) 868/2004
- (p) Communication from the European Commission \* Guidance (2009/C 45/02)
- (q) China: Anti\*monopoly Law (2008), Anti\*unfair competition law (1993), Price law (1998)

- انتهى -