

المؤتمر العالمي للنقل الجوي: تحديات التحرير وآفاقه

مونتريال، ٢٤ - ٢٩/٣/٢٠٠٣

البند ٢: بحث المسائل التنظيمية الرئيسية في مجال التحرير
٢-٣: المنافسة العادلة والضمانات

الضمانات التي تكفل المنافسة العادلة

(مقدمة من الأمانة)

<p>ملخص</p> <p>تبحث هذه الوثيقة مسألة كيفية ضمان عدالة المنافسة في النقل الجوي الدولي في بيئة اقتصادية آخذة بالتحرر، وتتناول الوثيقة بعض خيارات السياسات وتقدم ترشيحات تنظيمية لتناول الممارسات غير المشجعة على المنافسة. يرد في الفقرة ٧-١ الاجراء المعروض على المؤتمر.</p>
<p>المراجع</p> <p>Doc 9587 - السياسة والمواد الارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي</p>

١- مقدمة

١-١ يستتبع تحرير النقل الجوي الدولي تحولا في النهج التنظيمي من التنظيم الذي يتسم بالتفصيل الى الاعتماد بدرجة أكبر على قوى السوق. وبينما تتيح البيئة الاقتصادية الأقل تقيدا بالتنظيم حرية ومرونة أكبر في المجال التجاري لشركات الطيران فانها أيضا تزيد من امكانية حدوث ممارسات غير مشجعة على المنافسة. وبالتالي، ظلت مسألة كيفية منع اساءة التعامل والسيطرة عليها في بيئة آخذة بالتحرر، مسألة رئيسية لكل من جهات التنظيم الحكومية والصناعة. كما أصبحت الاستمرارية في عمل الناقلين الجويين وكذا ضمان مستوى الخدمة، من المسائل التي تستدعي زيادة الانشغال خاصة بالنسبة للبلدان النامية. وهناك ضرورة لتناول تلك المسائل من أجل ضمان أن تكون نتيجة التحرير في النقل الجوي منافسة عادلة لكل المشاركين وأن يكون بمقدور جميع الدول أن تشارك في النقل الجوي الدولي بصورة تتسم بالفعالية والاستمرارية.

٢-١ وبينما تضم ضمانات التحرير بدورها وبمعناها الواسع الاجراءات التنظيمية التي تتناول سلامة وأمن الطيران، وهي الاجراءات التي تبقى ذات مكانة بارزة في أي ترتيبات للتحرير، تركز هذه الوثيقة على بحث اجراءات الضمانات التي تتناول الجوانب الاقتصادية للنقل الجوي. كما أنها تتناول المسائل التي تتعلق بالاجراءات المضادة للممارسات غير المشجعة على المنافسة وتتناول تطبيق قوانين المنافسة على النقل الجوي الدولي. وتشمل الوثيقة WP/12 المسائل المتعلقة بالاستمرارية والمشاركة.

٢- العمل الذي قامت به الايكاو فيما سبق

١-٢ في المؤتمر العالمي للنقل الجوي لعام ١٩٩٤ (المؤتمر الرابع) كان هناك دعم واسع النطاق لمفهوم ضرورة أن يأتي تحرير الأسواق مصحوبا بترتيبات مؤسسية تضمن المنافسة العادلة والمشاركة الفعالة والمستمرة لجميع الناقلين الجويين. وفي سياق بحث وضع ترتيبات تنظيمية تقترح من أجل التوصل الكامل الى السوق، درس المؤتمر آلية للضمانات من أجل المنافسة الصحية والمتواصلة في صيغة قواعد للسلوك وآلية لتسوية النزاعات، وأوصى المؤتمر بمزيد من التطوير والتفصيل للمفهومين.

٢-٢ استجابة لتوصية المؤتمر الرابع للنقل الجوي، قام فريق خبراء تنظيم النقل الجوي في اجتماعه التاسع في عام ١٩٩٧ باعداد آلية تخص ضمانات المنافسة العادلة تتضمن قائمة بممارسات شركات الطيران وهي الممارسات التي يمكن أن تستخدمها سلطات التنظيم كإشارات تدل على السلوك التنافسي غير العادل الذي يحتمل انتهاجه والذي يستدعي بحثاً أوثق. ولاحظ فريق الخبراء بعد أن أقر بصعوبة وجود قائمة شاملة متفق عليها بصورة عالمية النطاق تغطي جميع الحالات، أن وصف الممارسات لا يمثل الا دليلا أو نقطة بداية للدول التي ترغب في تعريف الممارسات غير العادلة. كما قام فريق الخبراء بتطوير آلية لتسوية المنازعات ذات علاقة بهذا الأمر تتيح بديلا أو خطوة وسيطة بين المشاورات التقليدية واجراءات التحكيم من أجل فض المنازعات. وبعد ذلك وافق المجلس على أمور من بينها الآليات التي أوصى بها فريق الخبراء (التوصيتان ATRP/9-1 و ARTP/9-2) لتصبح بمثابة إرشادات تستخدمها الدول (انظر الوثيقة Doc 9587).

٣-٢ وفي مجال قوانين المنافسة، أعدت الايكاو في عام ١٩٨٩ عددا من الخطوط الإرشادية المحددة من أجل الدول وفقرة شرطية نموذجية من أجل امكانية ادراجها في اتفاقات النقل الجوي الثنائية الخاصة بتجنب المنازعات أو فضها بين الدول فيما يخص تطبيق قوانين المنافسة الوطنية على النقل الجوي الدولي (انظر الوثيقة Doc 9587). والإرشادات تعتبر اجرائية أساسا في طبيعتها وتتناول أحوال النزاع المحتملة والمنازعات الفعلية المتعلقة بقانون المنافسة والتي تنشأ في العلاقات الخاصة بالنقل الجوي. وتؤكد تلك الإرشادات على التشاور والتعاون والتنسيق في تطبيق قوانين المنافسة على النقل الجوي الدولي. الا ان الإرشادات لا تتناول طبيعة قوانين المنافسة أو الكيفية التي ينبغي أن تطبق بها على النقل الجوي الدولي. كما قام مؤتمر النقل الجوي لعام ١٩٩٤ ببحث المسألة وأقر استخدام تلك الإرشادات لتناول المنازعات التي قد تنشأ لدى تطبيق مثل تلك القوانين.

٣- التطورات التي جرت مؤخرا

١-٣ استمرت الدول منذ انعقاد المؤتمر الرابع للنقل الجوي في تطبيق مبدأ عام هو "الفرص العادلة والمتكافئة" في العمل باتفاقاتها للخدمات الجوية والمنافسة بصدها فيما يخص السعة والتسعير وغير ذلك من النشاطات التجارية لشركات الطيران. وقد تضمنت بعض الاتفاقات التحريرية أو تلك الخاصة "بالأجواء المفتوحة" أحكاما أو التزامات جديدة خاصة

بالمنافسة العادلة. وهناك عدة ترتيبات اقليمية لتحرير النقل الجوي (مثل برنامج التحرير داخل الاقليم الذي اعتمدته الدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني) استفادت بدورها من الارشادات التي أعدتها الايكاو بشأن الضمانات في اطار تناول الممارسات التنافسية غير العادلة المحتملة.

٢-٣ ومع زيادة العولمة وانهاج نهج اقتصاد السوق بدرجة واسعة النطاق خلال العقد الماضي حدث تصاعد واضح في اتباع الدول لقوانين المنافسة وانتشرت تدريجيا تلك الظاهرة من الاقتصادات المتقدمة الى مناطق أخرى في العالم. أما الآن فتوجد في أكثر من تسعين بلدا أنواع من قوانين المنافسة وان كان العدد الذي يقوم بالفعل بتطبيق تلك القوانين على صناعة الخطوط الجوية لا يزال محدودا. ومع ذلك فان استخدام قوانين المنافسة للتعامل مع النقل الجوي لم يحدث بمزيد من التواتر فقط بل انه شمل عددا متزايدا من المسائل التي تتراوح من الحصانة من قوانين مكافحة الاحتكار الى عمليات الاندماج والتحالف الى اساءة استغلال الموقف المسيطر الى تناول الاغراق في السعة والتسعير الضار وكذا المبيعات والتسويق ووصولاً الى رسوم وفرائض المطارات والمساعدة وضمانات القروض التي تقدمها الدولة.

٣-٣ وبينما استمر وجود اختلافات بين النهج الوطنية والاقليمية المتعلقة بقوانين المنافسة، فقد عقدت بعض الدول وخاصة المتقدمة منها عددا من الاتفاقات الثنائية للتعاون فيما بينها في تطبيق مكافحة الاحتكار. وقد ثبتت فائدة تلك الاتفاقات في التعامل مع أمور مثل الاحتكارات وعمليات الاندماج والتحالف. وفي الوقت ذاته كان هناك اقرار بأن التعاون في مجال التنفيذ لن يكفي بمفرده لتسوية بعض الاختلافات الاجرائية والجوهرية الهامة بين نظم مكافحة الاحتكار، كما كان هناك اقرار بضرورة معالجة تلك الاختلافات. ومن بين الاتجاهات التي ظهرت، استعراض المعاملات التجارية فيما يخص شركات الطيران بصورة مترامنة من قبل عدد من سلطات المنافسة في بلدان مختلفة بسبب النطاق الجغرافي المتسع دوما لقضايا المنافسة.

٤-٣ ومن ضمن التطورات الملحوظة التي جرت مؤخرا أنه بخلاف معظم قوانين المنافسة التي تعد موضوعا للتطبيق العام في غيبة أحكام تخص النقل الجوي الا القدر المحدود منها، قامت الدول التي تنتمي الى السوق المشتركة لأفريقيا الشرقية والجنوبية والجماعة الانمائية للجنوب الأفريقي باعداد مجموعة شاملة من قواعد المنافسة وضعت خصيصا لقطاع النقل الجوي من أجل التطبيق المشترك على الاقليميين الفرعيين. وتشكل مثل تلك القواعد جزءا من برامج التحرير الاقليمية لهذين الاقليمين الفرعيين.

٤ - مناقشة

١-٤ لدى بحث كيفية ضمان المنافسة العادلة في النقل الجوي الدولي، تواجه الدول مسألتين أساسيتين: (أ) ما الذي يشكل منافسة عادلة أو غير عادلة. (ب) وما هي الوسيلة الملائمة لتحقيق أهدافها الخاصة بالسياسات فيما يتصل بالمنافسة. ومن ضمن المسائل المرتبطة بذلك كيفية التعامل مع المنازعات التي قد تنشأ من اجراءات تنظيمية تخص المسائل المتعلقة بالمنافسة.

٢-٤ أما بالنسبة للنقطة (أ)، وهي كيفية التعريف أو التمييز بين الممارسات العادية والممارسات غير المشجعة على المنافسة، فقد كانت تلك المسألة من بين أكثر المهام التي تتسم بالتحدي أمام جهات التنظيم. وبينما تواصلت الجهود المبذولة على الصعيدين الوطني والدولي لوضع خطوط ارشادية بشأن المنافسة، جرى الاعتماد بصورة متزايدة على عمليات التحليل والتطوير للمعايير من خلال نهج يتناول كل حالة على حدة. غير أنه في حالة عدم وجود قوانين للمنافسة أو عدم تطبيق

تلك القوانين على النقل الجوي قد تساعد قائمة تضم مؤشرات تخص الممارسات المحتملة غير المشجعة على المنافسة الدول في تحديد السلوك غير المقبول في السوق وفي بحث الاجراءات التنظيمية الملائمة. وفي هذا الشأن، تتيح آلية الضمانات التي أعدها الاجتماع التاسع لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي أساسا جيدا من أجل مثل تلك القائمة.

٣-٤ أما بالنسبة للنقطة ب)، يجب الاقرار بأن الوضع يختلف من دولة الى أخرى مثلما يختلف نطاق ودرجة التحرر من القيود في النقل الجوي. ولذلك قد تحتاج الدول المختلفة الى استخدام نهج متباينة في تناول المسائل الخاصة بالمنافسة على أساس حالتها وعلاقتها المحددة في مجال الطيران مع الدول المشاركة. وبصفة عامة، فان مقدار التحرر الذي ترتاح الى وجوده الدولتان المشتركتان في اتفاق للخطوط الجوية أو جميع الدول الأطراف في اتفاق للخطوط الجوية يؤثر في تحديد نوع آلية الضمانات التي تختارها الدول في تنظيم علاقاتها. فعلى سبيل المثال، قد تكون هناك ثلاث حالات أساسية في الاطار الثنائي وهي:

أ) عندما تتفق دولتان على نظام منافسة مفتوح وتكون لديهما قوانين للمنافسة، فانه يحتمل بدرجة أكبر أن تعتمد الدولتان على مثل تلك القوانين باعتبارها آلية الضمانات الأولية من أجل المنافسة العادلة وان كانت الحاجة ستظل قائمة الى توفير نوع من آليات تسوية الخلافات، أو التعاون من أجل فرض قانون المنافسة.

ب) عندما تتفق دولتان على التحرك صوب نظام نقل فيه القيود ولم تكن للدولتين أو لأي منهما قوانين منافسة، فقد تدعو الحاجة الى وجود مجموعة منفق عليها بصورة متبادلة من المواصفات التي تعرف ما هي الممارسات التنافسية العادلة أو غير العادلة وذلك كاجراء خاص بالضمانات اضافة الى وجود آلية تتسم بالكفاءة والفعالية لتسوية المنازعات يمكن أن تساعد في تسوية المنازعات التي تتطوي على شكاوى تخص المنافسة.

ج) اذا لم تكن لدى دولتين من الدول قوانين منافسة واختارتا نهجا تدريجيا يسير خطوة بخطوة في تحرير النقل الجوي لديهما فلهما الاستمرار في استخدام المفاهيم التقليدية الخاصة بالفرص العادلة والمتكافئة في التنافس الى جانب التنظيم التفصيلي للنشاطات التجارية لشركات الطيران من أجل ضمان المنافسة العادلة حتى الانتقال تدريجيا الى المرحلة التالية من عملية التحرير.

٤-٤ مع تقدم وترسخ التحرر في المزيد من الدول، تميل المفاهيم التقليدية المتعلقة بضمان المنافسة العادلة الى افساح المجال تدريجيا لتطبيق قوانين المنافسة، ولاسيما في الحالات التي تكون فيها الدول قد وافقت على نظام مفتوح للمنافسة. وفي الاقتصادات المتحررة، تتيح قوى السوق الصلة الضرورية بين مقدمي الخدمات والزبناء، بينما تحصل السلطات المستقلة المعنية بالتنظيم والمنافسة على تأدية الدور الحيوي المتمثل في السيطرة على أداء قوى السوق بغرض ضمان استمرار عمل النظام على المدى الطويل. ومع زيادة عدد البلدان التي تطبق قوانين المنافسة، هناك حاليا قدرة أعلى بكثير على تطبيق قانون المنافسة العام على النقل الجوي. وتبين التجربة أن تطبيق قانون المنافسة العام على اندماج الشركات والممارسات التقييدية وسوء استغلال الوضع المسيطر في السوق في مجال النقل الجوي يمكن أن تعد بمثابة آلية للضمانات تتسم بقدر معقول من الفعالية.

٤-٥ إلا أنه نتيجة لاختلاف مراحل التحرير فيما بين الدول، لا تزال هناك حاجة أثناء مرحلة الانتقال الى نوع من الضمانات التي تخص الطيران تحديدا للتأكد من عدالة المنافسة نظرا لما يلي: (أ) ليست لجميع الدول قوانين منافسة تحكم علاقاتها في مجال الطيران. (ب) قد لا تكون لتلك القوانين تغطية محددة في مجال الطيران (كما هو الوضع في معظم الحالات). (ج) قد يختلف النظام المستخدم في قانون المنافسة الوطني من دولة الى أخرى. (د) معظم الخدمات الجوية الدولية تحكمه اتفاقات ثنائية لها وضع المعاهدة الدولية. وتعتبر تلك القواعد ضرورية أيضا من أجل تسهيل التغيير التدريجي والمطرود والمنتظم تحقيقا للتوصل الى الأسواق خاصة في الحالات التي لا تتوافر فيها قوانين منافسة لاحدى الدولتين المعنيتين أو لكليهما أو في حالة انطباق القوانين العمومية وذلك لتساعد تلك القواعد في وضع التفاصيل.

٤-٦ قد يؤدي تطبيق قوانين المنافسة الوطنية أيضا الى مشكلات ترجع الى النظم المتباينة والمنتازعة أحيانا التي تستخدمها البلدان المختلفة، وهي النظم التي قد تتسبب في صعوبات خاصة لشركات الطيران التي تقوم بتشغيل الخطوط الجوية الدولية (مثلا، القواعد التنظيمية التي تتناول عمليات الدمج أو التحالفات أو عدم السماح بنقل الركاب). وبينما بذلت جهود متكررة على المستوى الدولي بهدف تحقيق التناغم بين نظم المنافسة، ثبتت صعوبة الحصول على توافق آراء عالمي نتيجة لاختلاف النظم القانونية والتفاوت في نطاقها ومحتواها. ولذلك فمن الأهمية بالنسبة للدول لدى تناول المسائل الخاصة بالمنافسة والمتعلقة بالناقلين الجويين الأجانب أن تولي الاعتبار الواجب لشواغل الدول الأخرى المعنية وأن تتجنب اتخاذ اجراءات من جانب واحد.

٤-٧ ان التطبيق اللااقليمي للقوانين الوطنية في مجال المنافسة يمكن أن يخل أيضا ببعض الترتيبات التعاونية التي يعتبرها الكثيرون ضرورية لضمان الكفاءة والانتظام والاستمرارية في النقل الجوي الدولي، وهي الترتيبات التي يستفيد من بعض أشكالها كل من المستهلكين والناقلين الجويين على السواء. وبالتالي فكلما طبقت قوانين مناهضة الاحتكار وقوانين المنافسة على هذه الترتيبات، جرى منح الحصانة الملائمة أو الاعفاء الملائم بما يسمح باستمرار التعاون بين الناقلين الجويين بما في ذلك النقل بواسطة شركات متعددة في الرحلة الواحدة حيث ينتفع بذلك التعاون المستهلكون والناقلون الجويون على السواء. ان استمرار مثل تلك الحصانة والاعفاء يعتبر لصالح النظام العالمي للنقل الجوي وينهض بأهداف المشاركة الفعالة والدائمة من جهة جميع الدول.

٤-٨ وفيما يتصل بالنزاعات التي قد تنشأ من تطبيق اجراءات الضمانات العديدة، قد تعتمد الدول على عملية التشاور المتاحة في اطار الاتفاقات ذات الصلة الخاصة بالخطوط الجوية اضافة الى آلية تسوية المنازعات التي يوصى بها في الوثيقة WP/15 ضمن البند ٢-٦ من جدول الأعمال. وبالنسبة للنزاعات الناشئة عن تطبيق قوانين المنافسة الوطنية، قد تستخدم الدول الخطوط الارشادية والفقرات الشريطية النموذجية التي أعدتها الايكاو وتضمنتها الوثيقة Doc 9587.

٥- الاستنتاجات

٥-١ من المناقشات التي وردت آنفا، يمكن أن نستمد الاستنتاجات التالية:

(أ) يجب أن يصحب التحرير اجراءات ملائمة خاصة بالضمانات للتأكد من المنافسة العادلة والمشاركة الفعالة والمستمرة لجميع الناقلين الجويين بغض النظر عن حجمهم وقوتهم التنافسية. ان مثل تلك الاجراءات يجب أن تشكل جزءا لا يتجزأ من عملية التحرير وأداة حية تستجيب لاحتياجات

ومراحل التحرير. ان مثل تلك الاجراءات قد تتضمن القيام تدريجيا بتنفيذ التحرير وادخال قوانين المنافسة العامة و/أو الضمانات المحددة الخاصة بالطيران.

(ب) وبينما قد تعتبر قوانين المنافسة العامة أداة فعالة في العديد من الحالات، بالنظر الى الاختلافات في نظم المنافسة، واختلاف مراحل التحرير فيما بين الدول والاطار التنظيمي المتميز الخاص بالنقل الجوي الدولي، هناك في معظم الحالات حاجة الى ضمانات تخص الطيران تحديدا لمنع وازالة المنافسة غير العادلة في النقل الجوي الدولي. وقد يتم هذا عن طريق مجموعة متفق عليها من الممارسات غير المشجعة على المنافسة وهي مجموعة يمكن أن تستخدم أو أن تقوم الدول بتعديلها أو الاضافة اليها في حالة الضرورة باعتبارها مؤشرات ينطلق منها الاجراء التنظيمي الضروري.

(ج) في الحالات التي تطبق فيها قوانين المنافسة الوطنية على النقل الجوي الدولي، يجب توخي الحذر اجتنابا لاتخاذ اجراء من جانب واحد. ولدى تناول مسائل المنافسة المتصلة بناقلين جويين أجنب، يجب أن تولي الدول الاعتبار الواجب لشواغل الدول الأخرى المعنية. وفي هذا السياق، ثبتت قيمة التعاون بين الدول ازواجا وجماعات خاصة فيما بين السلطات المعنية بالمنافسة وفيما بين تلك السلطات وسلطات الطيران وذلك في تسهيل التحرير وتجنب النزاعات.

(د) ان تحقيق التناغم بين نظم المنافسة المختلفة لا يزال من التحديات الرئيسية. وفي الحالات التي تنشأ فيها المنازعات من استخدام الضمانات الخاصة بالطيران تحديدا أو تطبيق قوانين المنافسة، يجب أن تسعى الدول الى حل منازعاتها من خلال التشاور وآليات تسوية المنازعات المتاحة ضمن اطار اتفاقات الخدمات الجوية ذات الصلة وفي حالة الخدمات الأخيرة، يتم ذلك بالاستفادة من المواد الارشادية القائمة الخاصة بالايكاو والتي تتعلق بقوانين المنافسة وهي المواد المتضمنة في الوثيقة Doc 9587.

(هـ) ان التطبيق اللاقليمي للقوانين الوطنية للمنافسة يخل بالترتيبات التعاونية التي يعتبرها الكثيرون ضرورية لضمان الكفاءة والانتظام والاستمرارية في النقل الجوي الدولي، الذي يستفيد من بعض أشكاله كل من المستهلكين والناقلين الجويين. وبالتالي كلما طبقت قوانين مناهضة الاحتكار وقوانين المنافسة على مثل تلك الترتيبات، وجب أن يتاح منح الحصانة والاعفاء الملائمين بما يسمح باستمرار التعاون بين الناقلين الجويين بما في ذلك النقل في الرحلة الواحدة بواسطة شركات متعددة حيثما يعود ذلك بالنفع على المنتفعين والناقلين والجويين.

٦- الترتيبات التنظيمية الموصى بها

٦-١ في الحالة التي تجد فيها الدول ضرورة في اطار علاقاتها الخاصة بالنقل الجوي لوجود اجراءات تخص الطيران تحديدا لضمان المنافسة العادلة بين شركات الطيران، للدول أن تفكر في أن تدرج اضافة لمبادئ المنافسة العامة (أي "الفرصة العادلة والمتكافئة في المنافسة") وتوافر الالتزامات، مشروع الفقرة النموذجية الوارد أدناه في اتفاقات الخدمات الجوية لديها كوسيلة اضافية تحدد بها الانتهاكات غير المشجعة على المنافسة وتمنعها وتقضي عليها. وهذه الفقرة النموذجية طورت على أساس آلية الضمانات التي أوصى بها الاجتماع التاسع لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي

(التوصية ATRP/9-1). ان أمثلة الممارسات التنافسية غير العادلة الواردة في الفقرة الشرطية يمكن تعديلها من خلال الدول أو توسيع نطاقها اذا اقتضت الضرورة . وتلك الفقرة الشرطية قد ادرجت ايضا في نموذج اتفاق الخدمات الجوية الخاص بالايكاو (انظر ورقة العمل WP/17).

الضمانات التي تمنع الممارسات غير المشجعة على المنافسة

١- يتفق الطرفان على أن الممارسات التالية الخاصة بشركات الطيران يمكن أن تعتبر ممارسات تنافسية يحتمل أن تكون غير عادلة ويمكن أن تستدعي بحثا أوثق:

- أ) فرض أجور وأسعار على الطرق عند مستويات تكون في مجملها غير كافية لتغطية تكاليف تقديم الخدمات التي ترتبط بها.
- ب) اضافة سعة زائدة عن الحد أو زيادة تواتر الخدمة.
- ج) الممارسات المقصودة مستمرة بدلا من أن تكون مؤقتة.
- د) الممارسات المقصودة لها أثر اقتصادي سلبي خطير على شركة طيران أخرى أو تسبب ضررا بالغاً لها.
- هـ) الممارسات المقصودة تعكس نية واضحة أو لها أثر محتمل يؤدي الى اعاقه أو استبعاد أو اخراج شركة طيران أخرى من السوق.
- و) السلوك الذي تستشف منه اساءة استغلال المركز المهيمن فيما يخص الطريق الجوي.

٢- اذا اعتبرت سلطات الطيران لأحد الطرفين أن عملية أو عمليات ترمع القيام بها أو تقوم بها بالفعل شركة الطيران المعنية للطرف الآخر قد تشكل سلوكا تنافسيا يجانبه العدل وفقا للمؤشرات الواردة في الفقرة ١ فلذلك السلطات أن تطلب اجراء مشاورات وفقا للمادة [٢-٢] قيد التشاور] بهدف حل المشكلة. ولا بد أن يرفق أي طلب كهذا باخطار يتضمن أسباب طلب التشاور ويجب أن تبدأ المشاورات في غضون ١٥ يوما من تقديم الطلب.

٣- اذا لم تتوصل الأطراف الى تسوية للمشكلة من خلال المشاورات، يجوز لأي من الطرفين الرجوع الى آلية فض المنازعات بمقتضى المادة [٢-٢] لحل النزاع.

٧- الاجراء المعروض على المؤتمر

٧-١ ان المؤتمر مدعو الى ما يلي:

- أ) استعراض واعتماد الاستنتاجات الواردة في الفقرة ٥-١.
- ب) استعراض وقرار الترتيبات التنظيمية المقترحة في الفقرة ٦-١.