

## تحالفات شركات النقل الجوي بين التنظيم التعاقدى والحصانة من قواعد المنافسة وحدود النفاذ إلى السوق

م.د حسين رياض خضر

كلية القانون جامعة ذي قار

### Air carrier alliances between contractual regulation, immunity from competition rules, and limits on market access

Abstract.

This research addresses the mechanism of air cooperation and air alliances between civil aviation companies. This is a new topic resulting from economic and technological developments in the civil aviation sector. This is a result of increased competition among airlines, which have entered into bilateral or multilateral agreements as a strategic means of enhancing operational efficiency and expanding the scope of services. The research focuses on analyzing the legal framework governing these alliances in terms of international and national regulation, with a comparative study of the legal systems in the European Union and the United States. It also examines the mechanisms of alliances and the regulatory framework for these alliances, through which companies seek to benefit from market liberalization and increased freedom of international trade in the field of air transport. This is in light of the rules of international commercial law, which define air alliances within the framework of competition law, market freedom, cross-border agreements, and the air sovereignty of states.

الملخص

نتناول في هذا البحث الية التعاون الجوي والتحالفات الجوية بين شركات الطيران المدنية ، وهو من الموضوعات المستحدثة التي أفرزتها التطورات الاقتصادية والتقنية في قطاع الطيران المدني، نتيجة زيادة التنافس بين شركات الطيران التي قامت باتفاقيات ثنائية او متعددة كوسيلة استراتيجية لتعزيز الكفاءة التشغيلية وتوسيع نطاق الخدمات. حيث يركز البحث على تحليل الإطار القانوني المنظم لهذه التحالفات من حيث التنظيم الدولي والوطني، مع دراسة مقارنة للأنظمة القانونية في الاتحاد الأوروبي ولولايات المتحدة، وبحث اليات التحالفات والكيفية التنظيمية لهذه التحالفات التي تسعى من خلالها الشركات للاستفادة من تحرير الأسواق وزيادة حرية التجارة الدولية في مجال النقل الجوي في ظل قواعد القانون التجاري الدولي من حيث تبيان التحالفات الجوية في إطار قانون المنافسة وحرية السوق، والاتفاقات العابرة للحدود والسيادة الجوية للدول.

المقدمة

ان التعاون الجوي بالياته المختلفة يعتبر امر مهم على صعيد شركات النقل الجوية لما يؤثر بطريقة او باخرى في قدرة الشركات النقل الجوي في المحافظة على إمكانياتها داخل سوق قطاع الطائرات، فضلا عن ذلك ان الجنبه القانونية في هذه التحالفات تحضى باهتمام بالغ الأهمية لما له من تداعيات قوانين مختلفة لكل دولة داخله شركاتها الجوية ضمن اطار التحالف مما يعطي هذا الاتجاه تعقيد قانوني في العقود المبرمة وخصوصا ان هذه التحالفات تتعامل مع شركات تكون جنسيتها لدول مختلفة، فان هذه العقود التجارية الدولية تعتبر ذات خصوصية في شقين الأول منه لكون ارتباطها بسوق قطاع النقل والتغيرات الكبيرة التي تحصل فيه دائما لارتباطه مع الحكومات والاتفاقيات الدولية، والشق الثاني لما له من ارتباط مع شركات ذات قدرات اقتصادية كبيرة تميزها عن غيرها.

أولاً: أهمية البحث:

تكمن أهمية البحث في وضع مفهوم لهذه التحالفات الجوية لسوق قطاع النقل العراق ومدى ارتباطه بالجانب الاقتصادي لشركات النقل وتحليل اهم الاليات المتبعة في هذا التعاون وتبيان اهم هذه التحالفات بصورة تفصيلية وتأثيرها على مفاهيم حرية السوق والمنافسة وسيادة الدول وما هو الأثر المباشر لهذه التحالفات على المستهلك وعلى حقوق الدولة في فرض رقابتها على شركات أجنبية تعمل ضمن تحالفات عابرة للحدود.

ان مشكلة البحث هي غياب الاليات التنظيمية والتعليمات المختصة لقطاع النقل وللخطوط الجوية العراقية التي تكون من شأنها ان تساهم في الدخول ضمن هذه التحالفات الجوية ،وما مدى قيام المسؤولية القانونية عن الأضرار التي قد تنجم عن أعمال الشركات المتحالفة وانسجام تحالفات النقل الجوي الدولي مع مبادئ المنافسة المشروعة، وما أثر هذه التحالفات على سيادة الدول وحرية السوق، في ظل غياب تنظيم قانوني صريح لها في التشريعات الوطنية، مثل القانون العراقي.

ثالثاً: منهجية البحث:

تم اعتماد المنهج التحليلي المقارن في هذا البحث، وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية ذات العلاقة سواء الاتفاقية الدولية ، أو القوانين الوطنية في كل من العراق ، والاتحاد الاوربي ، والولايات المتحدة الأمريكية .

### المبحث الأول التأصيل القانوني للتعاون الجوي

سنتناول في هذا المبحث مطلبين يكون الأول في تبيين التعاون الجوي والثاني الآلية القانوني للتحالفات الجوية .

#### المطلب الأول مفهوم التعاون الجوي

سنتناول في هذا المطلب فرعين لتبيان تعريف التعاون الجوي وماهي الاتفاقيات المشتركة في الرموز .

**الفرع الأول التعريف بالتعاون الجوي** تعد تحالفات النقل الجوي من أبرز الظواهر التنظيمية في سوق الطيران المدني المعاصر، وقد ظهرت كرد فعل مباشر للتحديات الاقتصادية والتنظيمية التي تواجهها شركات الطيران على الصعيدين المحلي والدولي، خاصة في ظل المنافسة الحادة وتزايد تكاليف التشغيل والتقييد بالإجراءات الدولية المتعلقة بالسلامة والأمن والمطارات، فهو خيارٌ تلجأ إليه بعض الشركات فيما بينها لضمان زيادة نشاطها التجاري، والتعاون: هو اتفاق ما بين عدة شركات تكون مشتركة بنفس العمل، أو جعل تعاون ما بين الشركات بدل المنافسة.<sup>(١)</sup> والاتفاق بين شركات النقل الجوي يكون بين شركتين أو أكثر لهما الاهتمام نفسه بمجال النقل الجوي<sup>(٢)</sup>، وعرفها المؤتمر الخاص بتنسيق النقل في أوروبا لسنة ١٩٥٩ في ستراسبورغ بأنه: قيام مؤسسة نقل جوي دولي باستخدام طائرة وذلك بمقتضى اتفاق أو ترخيص رسمي، وتكون الطائرة مملوكة أو تابعة لمؤسسة نقل أجنبية أخرى مسجلة في دولة أجنبية، وقد يكون الإيجار لطائرة مجهزة أو غير مجهزة من الطاقم.<sup>(٣)</sup> وهناك أيضاً تعاون آخر ينصب على المشاركة في الرمز، وهو رائج بين كثير من الشركات، ويعني اتفاقيات بين عدد من الشركات أو شركتين بمشاركة الرمز على رحلة أو أكثر من رحلاتها وعلى متن طائرة أو أكثر من طائرات كل شركة.<sup>(٤)</sup> لذا من خلال ما تم تعريفه هناك نوعان من التعاون الجوي بين شركات النقل الجوية، أحدهما من خلال مشاركة الرمز من خلال اتفاقيات بين عدة شركات نقل جوي للرحلة أو لطائرة أو أكثر من طائرة، وثانيهما من خلال تحالفات فيما بين عدة شركات في تكوين تحالف دولي. فتحالفات شركات الطيران هي ترتيبات تعاونية بين شركات الطيران؛ حيث إنها تدخل هذه الشركات في مجموعة متنوعة من اتفاقيات التعاون الخاصة بالنقل الجوي أو ترتيبات التسويق، ومن خلال هذه الترتيبات ينتج وصول متبادل إلى برامج المسافرين وتقسيم الإيرادات التي تأتي من خلال هذا التعاون بين الشركات المتحالفة،<sup>(٥)</sup> وهذه التحالفات بين شركات النقل الجوي تساعد كثيراً في حل كثير من العقبات والتغلب عليها من خلال توسيع خطوط النقل والتصاريف الخاصة والتكلفة. بالإضافة إلى التغلب على الرحلات الموسمية وغيرها من العوائق التي تشمل الطواقم الخاصة بالطائرات، ومن حيث جنسية الطائرات فإن استعمالها يكون من خطوط جوية ذات جنسيات مختلفة، مثل استعمال طائرات تابعة إلى دولة معينة وتحمل جنسية معينة من بلد آخر، ويكون التعاون على شكلين أساسيين هما: أولاً: تحالفات تكتيكية، وعادة ما تكون مكونة من شركتي نقل أو أكثر لمعالجة فجوات محددة داخل شركات الطيران لفترة معينة قصيرة أو طويلة الأمد. ثانياً: تحالفات استراتيجية، وتكون أوسع وأكبر وأشمل من النقل الجوي بين شركات النقل الجوي، حيث تكون على شكل شبكات عالمية كبيرة، وتُنظم كثير من الأمور الخاصة بالطيران بالنسبة لمثل هذه التحالفات لتصبح الترتيبات التعاونية متكاملة تماماً من أمور تنظيمية تخص الأسعار والسعة والجدول الزمني والإيرادات والتكاليف وتجميع الأرباح، وأن العناصر الأساسية التي يمكن الاتفاق عليها في تحالفات شركات الطيران تكون على النحو الآتي:

١- تنسيق خطوط الرحلات والجدول الزمني.

٢- تنسيق الأسعار وإدارة العائد.

٣- الإيرادات والتكلفة وتجميع الأرباح وتقاسمها.

٤- مشاركة التعليمات البرمجية.

٥- شبكات التسويق والإعلان والتوزيع المشتركة.

٦- المشتريات المشتركة (الوقود، التّأمين، وغيرها).

٧- الوصول المتبادل إلى برامج المسافرين الدائم.

٨- تقاسم مرافق المطار.

٩- تنسيق منصّات تكنولوجيا المعلومات (حجز التذاكر، أنظمة التوزيع الماليّة، إعداد التقارير المحاسبية، وغيرها من الأمور).

١٠- تنسيق عمليّات الشحن.<sup>(٦)</sup>

### الفرع الثاني اتفاقاتٌ مشتركةٌ في الرموز

هي اتفاق تعاوني ما بين شركتين أو أكثر من شركات النقل الجوي ، تسمح بموجبه إحدى الشركات استخدام رمزها (رمز الرحلة) على رحلة تُشغَل فعلياً من قبل شركة أخرى، وإن الأثر المترتب على هذا الاتفاق يتم عرض الرحلة الواحدة وتكون تابعة لأكثر من شركة، مما يساعد شركات الطيران المشاركة في الرمز من توسيع نطاق شبكاتها الجوية دون تشغيل فعلي لجميع الخطوط الجوية.<sup>٧</sup> كثيرٌ من شركات النقل الجوي تعملُ فيما بينها على أن تتشارك من خلال شركتين أو أكثر بعمل اتفاقٍ من شأنه أن يسمح لأحدهما باستخدام رمز رحلة طيرانٍ لشركةٍ أخرى. فإنَّ اتفاق الاشتراك بالرمز يُعتبر رحلةً تشترك بالرمز المسمّى لاثنتين من الناقلين الجويّين أو لأكثر من ناقلٍ بواسطة تسجيل نفس الرحلة أو مجموعةٍ من الرحلات على حدةٍ تحت رمز كلِّ ناقلٍ جويٍّ<sup>(٨)</sup> فيعتبر اتفاقاً بمقتضاه يسمح أحدُ الناقلين لناقلٍ آخر أن يستعمل رمزَ إحدى رحلاته أو يتفق بموجبه على أن يتشاركا الرحلة نفسها برمزَي شركتيهما.<sup>(٩)</sup> وهناك كثيرٌ من الشركات عملوا على اتّفاقيّاتٍ للمشاركة ببرنامجٍ، ومنها مصر للطيران مع كثيرٍ من الشركات منها (swiss)، (Lufthansu)، (Austrian)، (united) و(الاتحاد) وغيرها من الشركات، بالإضافة إلى الشركات العربيّة الأخرى كالإماراتيّة والقطريّة والعُمانيّة التي عملت على المشاركة بالرمز مع الشركات الخاصّة بالنقل الجويّ في كثيرٍ من بلدان العالم،<sup>(١٠)</sup> وللمشاركة بالرمز أكثر من الآليّة يتمّ اعتمادها من حيث قوّة الشركات وإمكانيّتها، ومن حيث الأسطول والموارد وغيرها من الأمور، فإنَّ الآليّة الأولى: في كَيْفِيّة المشاركة بالرمز من خلال السماح لشركة نقلٍ صغيرةٍ باستخدام رمز شركة نقلٍ كبرى. الآليّة الثاني: اتفاق أكثر من شركة نقلٍ كبرى لها مقرّات في بلدانٍ مختلفةٍ يَتفقون على تشغيل رحلةٍ بالتعاون عن طريق المشاركة بالرمز.<sup>(١١)</sup> ولدينا ثلاثة أنواعٍ من المشاركة برمزٍ بين شركات الطّيّران، حيث يكون على شكل ترتيباتٍ بين هذه الشركات الخاصّة بالنقل الجويّ؛ وذلك لإنشاء خطوطٍ جويّةٍ جديدةٍ أو متنوّعةٍ بأقلّ تكلفةٍ، وهذه الأنواع هي ترتيب التشغيل المتوازي، وترتيب التوصيل، وأحادية الجانب. النوع الأول: ترتيب التشغيل المتوازي: يكون عند اتفاق شركتيّ طيّرانٍ أو أكثر لديهما رحلاتٌ في المسار نفسه، وتستخدمان رموزهما وتكون هذه الرموز خاصه لهما<sup>١٢</sup>. النوع الثاني: ترتيب التوصيل أو الربط: وهو ترتيبٌ مشاركة رمزٍ مع شركة طيّرانٍ أخرى لا تعمل بالخطّ الجويّ نفسه لكنّها توفّر اتصالاً برحلاتٍ أخرى. النوع الثالث: أحادية الجانب: أو العمليّة من جانبٍ واحدٍ لا تُشارك شركة طيّرانٍ واحدة في العمليّات بأيّ شكلٍ من الأشكال،<sup>(١٣)</sup> وفي شركات النقل العراقيّة هنالك قصور كبير في مثل هكذا تعاون وبالرغم من ان الخطوط الجوية العراقيّة لها القدرة والامكانيات المادية والبشرية في ابرام عقود شراكة بهكذا اليات الا انها لم تشارك أي خطوط مسبقاً ، لذا يجب ان تكون هنالك محاولة جادة في ابرام عقود تتمخض عنها شراكات في التعاون الجوي سواء كانت هذه الشراكات محلية او عالمية، ويفضل ان تكون في بادئ الامر مع شركات محلية ، على سبيل المثال مابين الخطوط الجوية العراقيّة و فلاي بغداد حتى تكون الضوابط والقوانين الخاضعة للشركتين عراقية مما يساهم في وجود خبرات عملية تساعد في إمكانية تطوير مستقبلي لامكانية تعاقدات تعاونية جوية عالمية.

صور المشاركة بالرمز :

• الصورة الأولى للمشاركة بالرمز: تكون الرحلة حاملةً رموزاً خاصّةً، وتكون الحروف متشابهةً بين شركات النقل، لكنّ الاختلاف يكون في الأرقام التي تأتي بعد الحروف.

وعلى سبيل المثال: التعاونُ الحاصلُ بين الخطوط الجوّيّة السعوديّة وطيران الخليج في الرحلات بين الرياض والمناصرة؛ حيثُ إنّ الرحلة تكون بأحرفٍ متشابهةٍ متغيّرة الأرقام.

• الصورة الثانية للمشاركة بالرمز: ويكون الاختلاف في هذه الحالة في الحروف الموجودة بالرمز فقط مع تشابه الرقم.

• الصورة الثالثة للمشاركة بالرمز: ويكون التشابه بالرموز بشكلٍ تامّ، حيث لا يكون هناك اختلافٌ لا في الحروف ولا في الأرقام.

• الصورة الرابعة للمشاركة بالرمز: تكون الرحلة نفسها لكن لها رمزان مختلفان.

وعلى سبيل المثال: الاتفاق الحاصل بين الخطوط الجوية المصرية air Cairo في أي رحلة تنقلها شركة الخطوط الجوية المصرية بين القاهرة وأسوان، أو القاهرة والأقصر، أو القاهرة وشرم الشيخ، أو العكس، فتضع رمز الخطوط air Cairo على الرغم من أنها رحلة تنقلها الخطوط الجوية المصرية فقط. والغرض من المشاركة في برنامج بالنسبة لشركات النقل الجوي يتمثل في الآتي:

- ١- تكون لهم الأفضلية في آلية الحجز من خلال الأنظمة الإلكترونية لكون لديهم الخطوط الناقلة بصورة مباشرة ومتعددة.
- ٢- الحفاظ على مركز الشركة الناقلة في السوق لكثرة المنافسة، فيكون لديها خطوط جوية كبيرة.<sup>(١٤)</sup>
- ٣- التكلفة عند المشاركة بالرمز تكون منخفضة؛ نتيجة التعاون الحاصل بين الشركات المشاركة بالرمز.
- ٤- دخول الكثير من الأسواق والمطارات، نتيجة لعدد الطائرات والسعة الزائدة لديهم نتيجة المشاركة في الرمز.
- ٥- استمرار بقاء خط جوي في حالات حجم الحركة المنخفضة والطلب على ذلك الخط الجوي، فيكون تشغيل خط جوي واحد لشركات النقل المشتركة بالرمز.

والغرض بالنسبة للركاب من الحجز في هذه الرحلات يكون للآتي:

- ١- السرعة: حيث يحقق المشاركة في الرمز نتيجة الوفرة بالطائرات فتح خطوط مباشرة تُعَصِّر من مدة الرحلة.
- ٢- سهولة المواعيد: وذلك نتيجة التنسيق الحاصل بين هذه الشركات المشاركة بالرمز<sup>(١٥)</sup>.
- ٣- التكلفة: حيث تكون التكلفة منخفضة مقارنة بالرحلات ذات الخطوط غير المشتركة بالرمز.

### **المطلب الثاني التحالفات في مجال النقل الجوي**

سنتناول في هذا المطلب فرعين يكون الأول منه دراسة تحليلية في مجال التحالفات بالنقل الجوي ، والفرع الثاني يخص اهم اليات التعاون بين شركات النقل الجوي في هذه التحالفات.

#### **الفرع الأول مفهوم التحالفات في مجال النقل الجوي**

التحالفات في مجال النقل الجوي على أن مجموعة من الشركات تلجأ إلى خيار التحالف فيما بينها لضمان الدعم في مسار نشاطها؛ حيث إن هذه الشركات من المؤسسات الاقتصادية التي تتأثر بعوامل عديدة ولا تستطيع الاعتماد على القدرات الخاصة بها،<sup>(١٦)</sup> حيث إن الهدف الأول الذي تسعى إليه شركات النقل الجوي هو المنافسة والتسابق فيما بينها، ومن ثم المحاولة للدخول في تحالفات عالمية من أجل تعزيز مكانتها التنافسية، والاستفادة القصوى من شبكة رحلات شركاتها في التحالف.<sup>(١٧)</sup> والسبب الرئيس في ظهور مثل هذه التحالفات هي الضغوط الكبيرة التي تواجهها الشركات والمتغيرات في الأسواق وارتفاع أسعار الوقود والركود،<sup>(١٨)</sup> ومن جانب آخر تساعد هذه التحالفات بعض الشركات وخاصة في مجال الطائرات التي تقوم على احتواء المنافسة بين عدة شركات وفتح أسواق عالمية أخرى وخطوط جديدة من حيث التوسع الذي يحصل من خلال هذه التحالفات<sup>(١٩)</sup>، فتظهر الأسباب كالتالي: أولاً: أن تكون التذاكر بأسعار أفضل ووجهات تنقل مختلفة ثانياً: موقف التحالفات بين الشركة في السوق العالمية من حيث التنافس يكون أفضل من خلال الجودة والتكلفة والتميز. ثالثاً: استغلال القدرات المتوفرة لدى الشركات الموجودة في التحالف لتحقيق هدف مشترك بدلاً من اعتماد أسلوب المناقشة المؤدى إلى خروج إحدى المؤسسات في السوق.<sup>(٢٠)</sup> رابعاً: تساعد في فتح خطوط جوية مباشرة بين البلدان دون الحاجة إلى التنقل بين المطارات.<sup>(٢١)</sup> خامساً: التعاون بين الشركات هو السمة الرئيسة الذي يكون بدلاً عن المنافسة. أكبر تحالفات الطيران:

١- تحالف (ستار)، أو (تحالف النجوم STAR): وهو أكبر التحالفات الموجودة في العالم، ويُعد أول تحالف، حيث أنشئ سنة ١٩٩٧<sup>(٢٢)</sup>، وقام بتحالف ضمن شركات طيران في شبكة واحدة<sup>(٢٣)</sup>، وهو في نمو مستمر منذ خمس وعشرين سنة، حيث بلغ في سنة ٢٠٢١ ستاً وعشرين شركة طيران تغطي (١٩٥) دولة حول العالم، ومقرها الرئيس فرانكفورت ألمانيا، ويبلغ عدد الوجهات التي تصل الطائرات التابعة لهذا التحالف أكثر من (١٣٠٠) وجهة، وعدد الطائرات المستخدمة في هذا التحالف (٥٠٣٣) طائرة، ومن ضمن البلدان العربية التي انضمت إلى هذا التحالف هي فقط الخطوط الجوية المصرية<sup>(٢٤)</sup>.

٢- تحالف سكاى أو (تحالف السماء SKY)، وهو ثاني أكبر تحالف عالمي، ويتكوّن من (١٩) شركة خطوط جوية لربط ملايين الركاب عبر شبكة عالمية واسعة النطاق<sup>(٢٥)</sup>، وقد تأسس عام ٢٠٠٠ من قبل أربع شركات<sup>(٢٦)</sup>؛ حيث إن إمكانية الوصول إلى أكثر من (١٠٣٦) وجهة حول العالم و(١٧٠) دولة، ويبلغ عدد الطائرات الموجودة في هذا التحالف ما يقارب (٣٠٥٤) طائرة، ويسافر سنوياً ما يقارب ٦٧٦ مليون راكب.<sup>(٢٧)</sup>

٣- تحالف (One World) (عالم واحد)<sup>(٢٨)</sup>، وهو ثالث أكبر تحالف لشركات الطيران في العالم، وقد تأسس في سنة ١٩٩٩، ويتكوّن من (١٤) شركة طيران، وتمّ إنشاؤه من قبل خمس شركات نقل جويّة، ويتكوّن أسطولها من (٣٣٠٠) الطائرة، وتقل ما يقارب (٤٩٠) مليون راكب سنوياً إلى أكثر من (١٣٠٠٠) وجهة في (١٧٠) دولة.<sup>(٢٩)</sup> وهناك الكثير من التحالفات الأخرى لكنّها أصغر بكثير من هذه التحالفات، وعدد أسطولها ونقلها للمسافرين والأعضاء المشاركين أقل من التحالفات التي تمّ ذكرها، مثل تحالف (الفانيليا) ويضم خمسة أعضاء، وتحالف (بو فلاي) ويضم خمسة أعضاء، وتحالف (فاليو) ويضم خمسة أعضاء أيضاً. وتعدّ هذه التحالفات المختصة بالطيران العالمي أوثق صور اتفاقيات التنسيق والتعاون الجوي<sup>(٣٠)</sup>.

#### **الفرع الثاني اهم اليات التعاون بين شركات الطيران في هذه التحالفات**

أولاً: استتجار الطائرات: وهو التعاون بين هذه الشركات في تأجير الطائرات، سواء كانت الطائرة مجهزة أم غير مجهزة فيما بين الشركات المتعاونين على أساس الاتفاقات المبرمة بين أطراف التحالف الجوي، وفي شركات النقل العراقية قد تم استتجار الطائرات من بعض الخطوط الجوية او شركات التاجير لكن ليس بصيغة التعاون او التحالف وانما على شكل تاجير طائرة مقابل مال وليس كشراكة، لذا تكون هذه التحالفات وخصوصا في مثل الأوضاع الحالية التي تمر بها الخطوط الجوية العراقية من الحظر الحاصل عليها في الأجواء الاوربية تكون ذات أهمية كبيرة في تعويض خسارة أسواق النقل للأجواء الاوربية. ثانياً: إيجار السعة: بمعنى: الترتيب بين أعضاء التحالف على حجز جزء من المقاعد أو جزء من مكان الطائرة لبضاعة معينة لعضو آخر من التحالف أو لجميع الأعضاء الآخرين أو جزء منهم، وهذا شائع في أغلب التحالفات الجوية، فتعتبر الية ترتيب تعاقد بين شركات الطيران في التحالف لتشغيل رحلة واحدة تعطي جزء من مساحتها التشغيلية لشركة طيران ضمن اطار التحالف<sup>(٣١)</sup> ثالثاً: تفعيل خط بطائرة أحد أعضاء التحالف لأكثر من عضو في التحالف<sup>(٣٢)</sup>، أو قد يشترك حسب الأيام بين شركات النقل ويبيع أحدهما المقاعد للآخر<sup>(٣٣)</sup> رابعاً: التعاقد من الباطن: وهي آلية تعتمد على بعض الشركات المكونة للتحالف فيما بينها لتشغيل فائض الطائرات الموجودة عند أحدها إلى الآخر، وهذا التعاقد الذي يحصل يكون أشبه بالمشاركة برمّ. فتعطي إحدى الشركات المتحالفة لشركة أخرى داخل التحالف حق استخدام بعض العناصر الخاصة للآخر مثل (رموز الرحلات الجوية، رموز التميز والتسويق).<sup>(٣٤)</sup> خامساً: الاشتراك في الخطوط الجوية: إنّ بعض شركات التحالف التي لديها خطوط نقل بنفس آلية بعض الشركات الموجودة في التحالف تسعى فيما بينها لتوحيد هذه الجهود من أجل تقليل بعض السلبات المشتركة وزيادة الإيجابيات الموجودة على خط نقل معين يتم الاتفاق عليه في توحيد الجهود وتقاسم الإيرادات والتكاليف من خلال التعاون في رموز شركات الطيران المتفق عليها فيما بينها. هناك بعض الالتزامات التي تترتب على شركات النقل الجوي داخل التحالفات الحاصلة فيما بينها وهي:

١- التزامات الشركة داخل التحالف بإتمام عملية النقل.

٢- السلامة لجميع الركاب والمحافظ على الأمتعة.

٣- الخدمات المتفق عليها فيما بينهم للركاب. حيث إنّ الأساس الذي يجب الالتزام به من قبل الشركات المتحالفة هو عملية النقل وتنفيذها من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة، والالتزام بما هو محدّد من خلال الوقت والآليات الخاصة بصعود الركاب داخل الطائرة، بالإضافة إلى الحفاظ على سلامة الركاب وأمتعته خلال الرحلة الجوية المتفق عليها، وتقديم جميع ما هو متعارف عليه من خدمة داخل الطائرة.<sup>(٣٥)</sup>

#### **المبحث الثاني التحالفات الجوية في ضوء قواعد القانون التجاري الدولي**

ان هذه التحالفات تهدف إلى تنسيق جهود عدة شركات طيران عبر الحدود لتحقيق مزايا تنافسية وتوسيع نطاق الخدمة، لمحاولة تلك الشركات للاستفادة من تحرير الأسواق وزيادة حرية التجارة الدولية في مجال النقل الجوي، سيتم تناول التحالفات الجوية في ظل قواعد القانون التجاري الدولي عبر تقسيمه إلى مطلبين، يبين الأول التحالفات الجوية في إطار قانون المنافسة وحرية السوق، والثاني الاتفاقات العابرة للحدود والسيادة الجوية للدول.

#### **المطلب الأول التحالفات الجوية في إطار قانون المنافسة وحرية السوق**

يتضمن هذا المطلب بيان ماهية التحالفات الجوية وأسباب نشأتها ومزاياها الاقتصادية، ثم تحليلها في ضوء قواعد المنافسة التجارية الدولية ومبدأ حرية السوق. فمع انتشار سياسات تحرير النقل الجوي وتعزيز التنافسية، بات ضرورياً تقييم مدى توافق التحالفات بين شركات الطيران مع قوانين مكافحة الاحتكار وحماية المنافسة العادلة، وكذلك تأثيرها على حرية التجارة وانسيابية الأسواق الجوية. الفرع الأول قانون المنافسة الدولي وتحالفات شركات الطيران شهدت صناعة النقل الجوي انتقالاً من الاحتكار الوطني التقليدي لكل دولة عبر ناقلها الوطني إلى مشهد تنافسي عالمي برزت فيه تحالفات كبرى تجمع عدة شركات طيران من دول مختلفة من خلال اتحاد بين شركتين أو أكثر، يتشاركان في نفس الاهتمامات والعمل<sup>36</sup>

على سبيل المثال، تتيح التحالفات للشركات الأعضاء تنسيق جداول الرحلات وتقاسم الرموز (sharing Code) وبرامج المسافرين الدائمين، مما يزيد عدد الوجهات المتاحة للركاب ويوفر خيارات أوسع بأسعار تنافسية نتيجة زيادة الكفاءة التشغيلية وتوزيع الموارد على نطاق تحالفي واسع، وهذه المزايا التجارية تجعل التحالفات أداة جذب للشركات الساعية إلى مكانة أقوى في السوق العالمي وتوسيع حصتها عبر التعاون بدلاً من التنافس البحت، إلا أن هذا التعاون الوثيق بين شركات يفترض أنها متنافسة يثير تساؤلات جوهرية ضمن إطار **قانون المنافسة** أو مكافحة الاحتكار على الصعيدين الوطني والدولي. فالأصل أن اتفاق الشركات المتنافسة على تنسيق الأسعار أو الساعات أو تقسيم الأسواق يعتبر ممارسة احتكارية مخالفة لقواعد المنافسة الحرة<sup>٣٧</sup>، حيث تخضع التحالفات الجوية لتدقيق سلطات المنافسة في العديد من الدول للتأكد من عدم تحولها إلى تكتلات احتكارية تضر بالمستهلكين أو تمنع دخول منافسين جدد إلى السوق. وإن **قانون المنافسة الدولي** في حقيقته عبارة عن مجموعة مبادئ وأحكام مختارة من القوانين الوطنية والإقليمية (مثل قانون المنافسة في الاتحاد الأوروبي والقوانين الأمريكية وغيرها) نظراً لغياب اتفاقية دولية موحدة ملزمة لمكافحة الاحتكار على مستوى عالمي، في الاتحاد الأوروبي مثلاً، يتم تقييم اتفاقات التعاون بين شركات الطيران بموجب المادة (١٠١) من معاهدة عمل الاتحاد الأوروبي التي تحظر الاتفاقات المقيدة للمنافسة، ويتم استثناء التحالفات أو منحها إعفاءات في حال أثبتت أنها تحقق منافع للمستهلكين تفوق آثارها السلبية المحتملة على المنافسة<sup>٣٨</sup>. وقد تدخلت المفوضية الأوروبية في عدة مناسبات لضمان عدم إساءة التحالفات العالمية هيمنتها على الأسواق؛ فعلى سبيل المثال اشترطت على أعضاء أحد التحالفات الرئيسية تقديم تعهدات معينة (مثل التنازل عن بعض حقوق الإقلاع والهبوط في مطارات مزدحمة) قبل الموافقة على اتفاق التحالف بينهم<sup>٣٩</sup>، وفي الولايات المتحدة الأمريكية، فإن وزارة النقل الأمريكية (DOT) تملك صلاحية منح حصانة ضد قوانين مكافحة الاحتكار لتحالفات شركات الطيران الدولية، بحيث تسمح لشركات متحالفة بالتنسيق العميق (كتنسيق الأسعار وجدولة الرحلات بشكل موحد) دون التعرض للملاحقة القانونية بموجب قوانين الاحتكار، غير أن منح هذه الحصانة تشترط قيام اتفاقيات (السماء المفتوحة) (Open Skies) بين الولايات المتحدة والدول التابعة لها تلك الشركات المتحالفة، بما يكفل تحريراً كاملاً للسوق بين الجانبين،<sup>٤٠</sup> وقد كان اتفاق (السماء المفتوحة) بين أمريكا وهولندا عام ١٩٩٣ علامة فارقة لأتاحة تحالفاً مهماً بين شركة نورث وست الأمريكية وشركة (Im) الهولندية محمية من قوانين مكافحة الاحتكار<sup>٤١</sup>، وهذا النموذج تبعه سلسلة من الاتفاقات المماثلة التي مكّنت تحالفات عالمية كبرى (مثل تحالف ستار ووان ورلد وسكاي تيم) من العمل بشكل أشبه بشركة واحدة في بعض الأسواق المحررة، مع تقاسم الأرباح والتنسيق التسويقي فيما بينها تحت رقابة السلطات التنظيمية. ورغم المنافع العديدة التي تقدمها التحالفات الجوية لشركات الطيران من حيث تقاسم المخاطر وتعزيز القدرة التنافسية في مواجهة شركات أخرى أو تحالفات منافسة، إلا أن الآليات التشريعية والتنظيمية تركز لمنع أي اتفاق لهذه التحالفات للاضرار بالمنافسة المشروعة، فقد ترتب على بعض التحالفات اتهامات بالممارسات الاحتكارية من حيث الأسعار أو اقتسام خطوط الطيران والأسواق (التي تعتبر حصرية) فيما بينها، الأمر الذي أدى للجهات التنظيمية في دول عديدة لفرض شروط وقيود تكفل الإبقاء على حرية المنافسة داخل السوق، على سبيل المثال اشترطت منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) وضع ضوابط للمنافسة العادلة ضمن اتفاقيات الخدمات الجوية بين الدول المتعاقدة، لسد أي ثغرات قد تسمح بسلوك احتكاري من قبل تحالفات شركات الطيران الدولية<sup>٤٢</sup> وإن القانون العراقي (قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي رقم ١٤ لسنة ٢٠١٠) هو الإطار التشريعي المنظم لهذا الجانب، حيث نصت المادة (٥) منه على حظر الاتفاقات أو الممارسات التي يكون من شأنها "تقسيم الأسواق، أو تحديد كميات الإنتاج، أو تقاسم العملاء"، وهي عبارات تتقاطع في معناها مع الأنشطة التي قد تنتج عن بعض تحالفات شركات الطيران. غير أن القانون العراقي لم يتضمن أي نص صريح يتعلق بتحالفات النقل الجوي، ولا توجد تعليمات أو لوائح تنظيمية تصدر عن وزارة النقل أو هيئة الطيران المدني بهذا الخصوص، ما يجعل تنظيم هذه التحالفات في العراق محصوراً بالتقدير العام للنصوص، دون وجود معالجة تفصيلية تأخذ بعين الاعتبار الخصوصية الفنية والقانونية لصناعة الطيران .

**الفرع الثاني حرية السوق والتجارة وتأثير التحالفات الجوية** ان التحالفات الجوية ظهرت كاستجابة من شركات الطيران لمتطلبات السوق الحرة والتنافسية الشديدة ، فمع انفتاح الأسواق ودخول مشغلين جدد (بما في ذلك شركات طيران منخفضة الكلفة)، وجدت شركات الطيران الكبرى نفسها بحاجة إلى اليات تجارية جديدة ومبتكرة للحفاظ على نسب حصصها في السوق وزيادة افرعها وجهات الوصول لخطوطها الجوية عالمياً من غير تجاوز القانون من خلال الاندماجات العابرة للحدود، وقد مثل التحالف الجوي حلاً وسطاً يمنح الكثير من مزايا الاندماج الشامل (كالتسويق الشبكي وتقاسم العائدات) دون أن تفقد كل شركة هويتها الوطنية أو استقلالها القانوني الذي قد تمنعه قوانين الملكية الأجنبية، وبهذا المعنى يمكن اعتبار التحالفات الجوية نتاجاً مباشراً لتحرير التجارة الجوية وفي نفس الوقت إحدى وسائل تعزيز هذه الحرية، إذ تُمكن التحالفات الشركات من دخول أسواق جديدة بشكل أسرع وأقل تكلفة ، مما يزيد التنافس والعرض المتاح للمستهلكين على خطوط جوية متعددة تمتد عبر جميع الدول. ومن جانب آخر، يساهم توسع شبكات التحالفات الجوية في تعزيز حركة التجارة الدولية والسياحة والاستثمار، فسهولة الارتباط بين الوجهات المتنوعة من خلال شركات متحالفة تساهم في تقليل الحواجز لانتقال الأشخاص والبضائع، فيساعد بشكل كبير على التبادل التجاري والنمو الاقتصادي بين الدول. وفي الغالب تؤدي التحالفات إلى تقليل أسعار التذاكر للرحلات المرتبطة بتحالف معين نتيجة تنسيق الجهود وتخفيض التكاليف التشغيلية المشتركة، الأمر الذي يصب في مصلحة المستهلك ويدعم مبدأ حرية التجارة القائمة على إتاحة الخدمات بأسعار تنافسية.<sup>٢</sup> وان تقرير منظمة الطيران المدني الدولي قد بينت أن من أهم فوائد التحالفات الجوية زيادة عدد الرحلات المتاحة للمدن المختلفة وتوفير أسعار أفضل بسبب ارتفاع معدلات ملء الطائرات وزيادة الكفاءة التشغيلية<sup>٣</sup> هذه المعطيات تدل على أن التحالفات -إذا أحسن تنظيمها- يمكن أن تكون وسيلة لتجسيد مبادئ السوق الحرة في قطاع النقل الجوي الدولي عبر تحقيق اقتصاديات الحجم الكبير وتنشيط المنافسة بين التحالفات المختلفة عالمياً بدلاً من المنافسة المحدودة داخل كل سوق وطني. في القانون العراقي، تم تأكيد هذا المبدأ من خلال قانون المنافسة ومنع الاحتكار رقم (١٤) لسنة ٢٠١٠، الذي نص في المادة (٢) على حماية حرية العمل الاقتصادي ومنع الممارسات الاحتكارية، لكن من دون تنظيم مباشر للتحالفات الجوية أو آليات رقابتها، مما يُبقي هذا النوع من الاتفاقات خارج الإطار التنظيمي الفعلي أما في القانون الأوروبي، فتخضع تحالفات شركات الطيران لرقابة المفوضية الأوروبية بموجب المادة (١٠١) من معاهدة عمل الاتحاد الأوروبي (TFEU)، التي تحظر الاتفاقات المقيدة للمنافسة، ويلزم دليل التعاون الأفقي لسنة ٢٠١١ الشركات المتحالفة بالإفصاح عن تفاصيل التسعير، وتقاسم الأرباح، والتأثير على السوق، مع إمكانية فرض تعهدات تنظيمية<sup>٤</sup> وفي الولايات المتحدة، يمنح القانون الأمريكي لوزارة النقل صلاحية منح إعفاء من قوانين مكافحة الاحتكار لتحالفات الطيران، شريطة ألا تُخل بالمصلحة العامة، وذلك استناداً إلى القسم ١٣٠٨ من Title 49 U.S. Code، مع إحالة ملفات التقييم إلى وزارة العدل الأمريكية<sup>٥</sup> بيد أن التأثير على حرية السوق ليس إيجابياً بصورة دائمة، فاحياناً تؤدي التحالفات إلى هيمنة عدد قليل من التكتلات الضخمة على السوق العالمي فإذا اتفقت هذه التكتلات على تجنب التنافس الشديد في بعض المسارات أو اقتسام الأسواق فيما بينها، سيتراجع عندها أساس حرية السوق. فأساس من هم مسؤولين عن حماية المنافسة مطالبة بمراقبة أوضاع السوق والتأكد أن التحالفات لا تتحول إلى احتكار يساهم في ضرر بحرية التجارة. وفي الإطار الدولي، وجود منظمة تجارية دولية تختص بشكل مباشر بتنظيم المنافسة في الطيران (بسبب استبعاد خدمات النقل الجوي عموماً من نطاق منظمة التجارة العالمية WTO واتفاقيات الـ GATS)، فإن التعاون بين سلطات المنافسة في الدول أصبح ضرورياً لتبادل المعلومات والتنسيق بشأن الموافقات على التحالفات العالمية الكبرى وشروطها. كذلك تنبعت بعض المنديات الدولية كمؤتمر الدول التابعة للإيكو إلى أهمية التوفيق بين تحرير النقل الجوي وحماية المنافسة، حيث أوصت بأن تعمل الدول على تطوير قوانين وسياسات المنافسة لديها مع أخذ الأبعاد الدولية بالاعتبار لضمان ألا تؤدي اتفاقيات تحرير الأجواء إلى ممارسات مخلة بالتنافس العادل<sup>٦</sup>.

### **المطلب الثاني الاتفاقات العابرة للحدود وسيادة الجوية**

يتناول هذا المطلب كيفية تنظيم التحالفات الجوية عبر الاتفاقات الدولية العابرة للحدود وكذلك سيتم بحث ما إذا كانت التحالفات الجوية قد تؤدي فعلياً إلى تقييد سيادة الدول على فضاءها الجوي. الفرع الأول الاتفاقات العابرة للحدود ودورها في دعم التحالفات عند وضع اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤ وضعت التعليمات والاسس القانونية للاتفاقيات الثنائية والمتعددة للخدمات الجوية وتنظيم حقوق النقل الجوي ، إلا أن هذا النظام الثنائي بدأ يتغير شيء بشيء مع زيادة الحاجة إلى تحرير النقل الجوي لمواكبة النمو الاقتصادي العالمي، وقد تعزز هذا الاتجاه بتأسيس بعض التجمعات الإقليمية أو الدولية اتفاقات متعددة الأطراف لتحرير الأجواء ومن الأمثلة اتفاقية السماء المفتوحة بين الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي (٢٠٠٧) التي حجت غالبية القيود على التشغيل الجوي ، والاتحاد الأفريقي انشأ السوق الجوية الأفريقية الموحدة (SAATM) عام ٢٠١٨ استناداً لقرار باموسوكرو ١٩٩٩ لربط الأجواء في الدول الأفريقية. هذه الاتفاقات اعطت جنبه قانونية ومركزاً لنشاط التحالفات الجوية عبر الحدود، كذلك أتاحت

تلك الاتفاقيات المشاركة بالرمز عبر دول عدة، وأن وجود اتفاقيات أجواء مفتوحة وشاملة بين الدول هو شرط أساسي لنجاح التحالفات العالمية، حيث لا يمكن للحالف أن ينجح في بيئة مقيدة باتفاقيات ثنائية تقليدية تحد من حرية التشغيل والتعاون، وقد أكدت وزارة النقل الأمريكية مثلاً أن إبرام اتفاقية أجواء مفتوحة كاملة التحرير بين الولايات المتحدة وأي دولة هو شرط مسبق لمنح الحصانة من قوانين المنافسة لأي تحالف يشمل ناقلين من تلك الدولة<sup>٤٨</sup>. وإلى جانب الاتفاقات الحكومية، هناك أيضاً ترتيبات تعاقدية عبر الحدود تدعم التحالفات، مثل اتفاقيات المشغل الجوي المشترك (Joint Ventures) التي تعقد بين شركات متحالفة من دول مختلفة لتقاسم الإيرادات والأرباح على مسارات معينة بشكل شبه كامل، فكلما زاد اندماج الدول في اتفاقات جماعية، أصبح من السهل على التحالفات التخطيط لمدة أطول واستقرار عملياتها من غير الخوف من تغير أو اختلاف الأنظمة القانونية بين الدول<sup>٤٩</sup>. بالرغم من أن العراق وقع عدد من الاتفاقيات الثنائية في مجال النقل الجوي مع دول مثل تركيا، قطر، الأردن وإيران، إلا أن الاتفاقيات التي أبرمت كانت مقتصرة بتنظيم النواحي التشغيلية مثل تحديد المسارات وعدد الرحلات، من غير أن تتضمن أحكاماً خاصة بالتحالفات الجوية أو تقاسم الرموز أو التنسيق التجاري بين الناقلين. ويلاحظ أن قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤، لم يتناول بشكل صريح الاتفاقات العابرة للحدود أو التعاون المؤسسي بين شركات الطيران، بل اكتفى بالتأكيد على سيادة الدولة على أجوائها وفق ما ورد في المادة (١)، دون توفير إجابة قانونية تتيح تنظيم مثل هذه التحالفات الحديثة.

**الفرع الثاني التحالفات الجوية وتقييد السيادة الجوية للدول** سيادة الجوية هو حق لكل دولة في فرض التحكم الكامل في مجالها الجوي ووضع القواعد في كيفية استخدام هذا المجال، وجاءت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ على تثبيت هذا الحق، ولكن قد بينت جوانب من تقييد لتحقيق التعاون الدولي الجوي من خلال إعطاء بعض الحقوق للطائرات الأجنبية مثل حق الهبوط التقني وحق المرور العابر. ولكن الأساس في التشغيل التجاري من خلال نقل الركاب أو البضائع جعله يخضع تماماً لسيادة الدولة فهذا الأساس يعتبر مبدأ تقليدي في سيادة الدول على مجالها الجوي. ولكن الدول التي تتضمن خطوطها الجوية الوطنية إلى تحالفات تكون عملياً أمام واقع أن قرارات تشغيل تلك الشركات لم تعد شأنًا داخلياً بحثاً، بل ترتبط باستراتيجيات التحالف الذي يضم شركاء لدول متعددة، فعلى سبيل المثال، قد تقرر شركة طيران وطنية متحالفة تقليص مركزها التشغيلي في مطار دولتها الأم لصالح تعزيز مركز التحالف في دولة أخرى، مما يعني أن الدولة الأولى ستفقد بعض الحركة الجوية (وبالتالي بعض المكاسب الاقتصادية) لصالح دولة أجنبية عضو في التحالف. ومن جانب آخر هو أن الالتزامات الدولية الناشئة عن اتفاقات تحرير الأجواء والتحالفات قد تقيد ممارسة الدولة لحقوقها السيادية التقليدية، فالدولة التي توقع اتفاقية أجواء مفتوحة مثلاً تتخلى عن حقها السابق في تقييد عدد الرحلات أو تعيين شركة وطنية واحدة، وبالتالي تقيّد حريتها السيادية طوعاً بهدف تحقيق منفعة متبادلة. ومن ناحية أخرى، ينبغي التنويه بأن السيادة الجوية للدول ليست مطلقة بشكل جامد حتى مع عدم وجود تحالفات فالدول لطالما قيدت سيادتها طوعاً عبر اتفاقيات ثنائية تتيح حقوقاً للغير، وعبر القبول بقواعد دولية موحدة في السلامة الجوية وأمن الطيران وغيرها<sup>٥٠</sup>. فإن الآلية الجديدة للتحالفات يكون هنالك تداخل أكبر. فعندما يكون عمل لاكثر من خطوط جوية لدول مختلفة في تحالف معين وفتحون خطوط بالتنسيق فيما بينهم يصبح أي خلاف تنظيمي في دولة أي منهما ذات تبعات على الآخر وإذا نشأ نزاع بين البلدين حول حقوق طيران، فستجد شركائهما المتحالفة نفسها متضررة بشكل متبادل. بيد أن التحالفات جعلت الفصل بين الهويات الوطنية لشركات الطيران أقل حدة في نظر الجمهور وربما بعض صانعي القرار، ففي إطار تحالف عالمي قد يبدو تعاون شركتين لتسيير رحلات مشتركة وكأنه شيء طبيعي وإن تضمنت نقلاً داخلياً أو ما شابه ذلك. على سبيل المثال، إذا قامت شركة أجنبية بتسويق رحلة داخل دولة أخرى تحت رمزها (بفضل شراكة الرمز المشترك مع ناقل وطني)، فإنها وإن لم تشغل الطائرة فعلياً إلا أنها تشارك في النقل الداخلي تجارياً. وهذا التطور كان صعباً من غير هذه التحالفات. وعلى الرغم من أن الوضع الأخير تم بموافقة البلد المضيف من خلال اتفاقيات لكنه يبين كيف اتسعت التدخلات في السيادة. وهناك اتجاه يرى لابد من وضع تفسير جديد للسيادة الجوية يكون مناسب لعصرنا الحالي نتيجة وجود مثل هكذا اليات كالتحالفات والخطوط الجوية متعددة الجنسيات، بحيث يعطي صورة مختلفة للسيادة تكفل تعاون الدول بدلاً من التصادم بينها على حقوق النقل<sup>٥١</sup>. ويذهب هذا الاتجاه إلى أن سيادة الدولة على أجوائها لم تعد بمعنى أن يكون هنالك منع للآخرين من استغلال المجال الجوي، بل ينظم الدخول والمشاركة وفق قواعد متفق عليها دولياً، وبالتالي فالدولة السيادية هي من تضع الشروط ولكنها تسمح بمشاركة الغير لمجالها الجوي مما يساهم في اندماج

التحالفات لهذا المنطق

**التأثير والتوصيات**

**أولاً النتائج**

١ - التعاون الجوي مابين الخطوط الجوية الية مهمة في الوصول لوجهات متعددة باقل تكلفة وتكون العقود فيما بينهم ذات خصوصية لترابطها بقوانين مختلفة.

٢ - تتجلى إرادة التحالفات الكبيرة في فرض شروطها عند محاولة دخول خطوط جوية جديدة ضمن التحالف مما يساهم بصورة او باخرى في ان يكون العقد اشبه بعقد اذعان.

٣ - ان الدخول في هذه التحالفات امر مهم في تقليل المنافسة مابين شركات النقل الجوي.

٤ - غياب تنظيم قانوني مباشر في القانون العراقي لتحالفات النقل الجوي، رغم الانخراط العملي في اتفاقيات ثنائية تخضع لقواعد السوق الحرة.

## ثانياً □ التوصيات

١ - نوصي شركات النقل الجوية العراقية سواء كانت التابعة للدولة او الخاصة بالدخول ضمن هذه التحالفات الجوية لما لها من اثر في تطوير قطاع النقل الجوي.

٢ - تعديل قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ بإضافة أحكام تنظم التحالفات الجوية وتقاسم الرموز والتشغيل المشترك.

٣ - نوصي ان تؤسس وزارة النقل العراقية لجنة بالتعاون مع الخطوط الجوية العراقية لوضع الأسس المطلوبة من التحالفات الجوية للعمل بموجبها وإبرام عقود مع شركات معتمدة من إدارة التحالفات لتسهيل الانضمام مع مثل هذه التحالفات .

٤ - الاستفادة من نماذج تنظيمية دولية في العراق، كإرشادات الاتحاد الأوروبي أو السياسات الأمريكية لمنح الحصانة من قوانين المنافسة.

## المراجع

### أولاً: المصادر العربية

١. أبو زيد رضوان، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، ٢٠٠٩.

٢. احمد محمد حسن بدوي، حدود سيادة الدولة على فضاءها الجوي بما يضمن حرية وسلامة الطيران المدني الدولي، مجلة بحوث الشرق الأوسط، مجلد ١٣، عدد ١١٢ صونيا أسمهان كلاش، أهمية التحالفات الاستراتيجية بين المؤسسات الاقتصادية في دعم ميزانية التنافسية في الأسواق الدولية، رسالة ماجستير، كلية العلوم والاقتصاد، الجزائر، ٢٠١٦.

٣. عبد المجيد إبراهيم سلمان، عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقات الدولية والقوانين التجارية العربية دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠١٧.

٤. عصام حسين، أسواق الأوراق المالية بالبورصة، الطبعة الأولى، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠٨.

٥. عمر العويس، عماد عبد الحي، الجوانب القانونية للتحالفات بين شركات النقل الجوي، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، مجلد ١٨، عدد ١، ٢٠٢١.

٦. عمر محمد سلطان، عماد الدين عبد الحي، الجوانب القانونية للتحالفات بين شركات النقل الجوي، مجلة جامعة القاهرة للعلوم القانونية، العدد ١، المجلد ١٨، لسنة ٢٠٢١.

٧. فريد النجار، التحالفات الاستراتيجية، الطبعة الأولى، إيتراك للنشر، جمهورية مصر، ١٩٩٩.

٨. محمد عيسى العظم، التحديات القانونية للمنافسة بين شركات النقل الجوي، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، العدد ٢ العدد التسلسلي ٣٨، ٢٠٢٢.

٩. محمد مرسي عبده، الضوابط القانونية لمنع الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات الطيران الدولية، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، ع ٢، ٢٠١٦.

١٠. المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO)، الوثيقة رقم ٩٨٩٨، السياسة المتعلقة بالمنافسة في النقل الجوي الدولي، الطبعة الأولى، مونتريال، ٢٠٠٧.

١١. منظمة الطيران المدني الدولي (icao) سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي رقم ٩٥٨٧، الطبعة الثالثة.

١٢. نادية محمد معوض، المشاركة بالرمز وتحالف شركات الطيران، مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، مجلد ٢١، العدد ١، ٢٠١٣.

## ثانياً: المراجع الأجنبية

1. Nouveau 'DROITDU Transport Aerien international 1980.182 N.Mateesco matte.trate de droit Aerien ' Aeronan tique.
2. Air service Agreement Liberalisation and airlin Alliances oecd,ITF , 2014 .
3. J.M. Balfour' From Lowlands to High Skies
4. A Multilevel Jurisdictional Approach Towards Air Law : Essays in Honour of John Balfour' Martinus Nijhoff Publishers ,2013 .
5. Built Environment, Martin E Dresner and Robert.J. windle , published Alexandrine press , vol22 , no3 ,1996
6. Ecole doctoratal economic et gestion de montbelier , 2009.
7. Gerald N. Cook 'Bruce G. Billig 'Airline Operations and Management'Gerland N. Cook and Bruce G.billing. 2023.
8. IATA Economics, The Economic Benefits of Airline Alliances and Joint Ventures, IATA, Geneva, 2011.
9. Van Bael & Bellis 'EU Competition Law 'Kluwer Law International,٢٠٢١ .
- 10.(Hovenkamp 'Federal Antitrust Policy ,Thomson Reuters ,٢٠٢٢ .
- 11.U.S. Department of Transportation, Alliance and Codeshare Agreements and Antitrust Immunity, <https://www.transportation.gov/policy/aviation-policy/competition-data-analysis/alliance-codeshares>, accessed July 16, 2025.

## هوامش البحث

(١) فريد النجار، التحالفات الاستراتيجية، الطبعة الأولى، إيتراك للنشر، جمهورية مصر، ١٩٩٩، ص ٣.

(٢) د. نادية محمد معوض، المشاركة بالرمز وتحالف شركات الطيران، مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، مجلد ٢١، العدد ١، ٢٠١٣، ص ٦٣.

(٣) Nouveau 'DROITDU Transport Aerien international 1980.182 N.Mateesco matte.trate de droit Aerien ' Aeronan tique, p453

(٤) د. محمد فوزي، تأجير استغلال الطائرات، دار النهضة العربية، ٢٠١٦، ص ٧١.

(٥) The anyleases for this report was undertaken by inter vistas cons slating INC.. the inter vistas team comprised Michael, tretheway, howard mann, Kate Marakhvida, Ian kineaid , lucian nunes and Buddy anslinger , wouter Dewit at the International transport forum countributed Annex A of the report and the aviation team at the ITF reviewed and completed the analysis /P 31

(٦) Air service Agreement Liberalisation and airlin Alliances oecd,ITF , 2014 , p32.

٧ سعدون الشمري، التنظيم القانوني للمنافسة في عقود النقل الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٤، ص ١٣

(٨) منظمة الطيران المدني الدولي (icao) سياسات ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي رقم ٩٥٨٧، الطبعة الثالثة، ص ٢٠.

فمثلاً: إذا كانت الشركة (أ) مشتركة مع شركة أخرى (ب) في اتفاق بينهم بالمشاركة في الرمز في رحلة من مدينة (ج) إلى مدينة (ت) فإن هذه الرحلة بين المدينتين تعرض مرتين على الرغم من أن أحد الشركات فقط من يقوم بالرحلة، ولا توجد رحلتان، لكن المشاركة في الرمز بين الشركتين أدّى إلى تكوين رحلة واحدة ولكن لشركتين.

(٩) ولعلّ تنظيم النقل الجوي الوثيقة رقم ٩٦٢٦ والذي يبيّن أن المشاركة بالرمز هو استخدام رمز رحلات شركة نقل جوي على خطّ طيران يشغله ناقل جوي آخر.

(١٠) يعود تاريخ المشاركة بالرمز إلى ستينيات القرن الماضي، وتحديداً في عام ١٩٦٧ بين Allegheny airlines مع شركة طيران في الولايات المتحدة، وفي أوروبا أصبحت شائعة مثل هذه الاتفاقات بعد عام ١٩٩٣ بعد اللوائح التنظيمية للاتحاد الأوروبي.

(١١) د. نادية محمد معوض، المشاركة بالرمز وتحالف شركات الطيران، مصدر سابق، ص ٤٩.

<sup>12</sup> J.M. Balfour' From Lowlands to High Skies

A Multilevel Jurisdictional Approach Towards Air Law : Essays in Honour of John Balfour, Martinus Nijhoff Publishers, 2013, P282

(13) Built Environment, Martin E Dresner and Robert.J. Windle, published Alexandrine press, vol22, no3, 1996, P201.

(١٤) د. نادية محمد معوض، المشاركة بالرمز وتحالف شركات الطيران، مصدر سابق، ص ٥١ - ٥٣.

(١٥) د. محمد فوزي، تأجير استغلال الطائرات، مصدر سابق، ص ٧٥، ٧٦.

(١٦) عصام حسين، أسواق الأوراق المالية بالبورصة، الطبعة الأولى، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠٨، ص ٩١.

(١٧) عمر محمد سلطان، عماد الدين عبد الحي، الجوانب القانونية لتحالفات بين شركات النقل الجوي، مجلة جامعة القاهرة للعلوم القانونية، العدد ١، المجلد ١٨، لسنة ٢٠٢١، ص ١٩٠.

(١٨) د. محمد فوزي، تأجير استغلال الطائرات، مصدر سابق، ص ٧٦.

(١٩) صونيا أسهمان كلاش، أهمية التحالفات الاستراتيجية بين المؤسسات الاقتصادية في دعم ميزانية التنافسية في الأسواق الدولية، رسالة ماجستير، كلية العلوم والاقتصاد، الجزائر، ٢٠١٦، ص ١ و ٤.

(20) Foued Cheriet, instabilite des alliances strategiques axm elriques. cas des relation entre les firms multinationals et les entreprises locales agroalimentaires en mediterranee These pour, obtenir diplome doctorat, science de gestion.

Ecole doctoral economic et gestion de montbelier, 2009, p32

(٢١) نتيجة الزيادة الحاصلة في الطائرات الموجودة داخل التحالف تسمح له بفتح أسواق جديدة وخطوط جديدة من شأنها أن تزيد مكانة التحالف في الأسواق العالمية بين شركات النقل الجوي.

(٢٢) الموقع الرسمي لتحالف ستار (Star alliance.com).

(٢٣) الشركات الخمس التي قامت بتأسيس هذا التحالف هي (طيران كندا، لوفتهانزا الألمانية، الخطوط الجوية الاسكندنافية، الخطوط الجوية التايلندية، يونايتد إير لاينز الأمريكية).

(٢٤) عام ٢٠٠٨ بعد تحقيق عدد من المطالب تحقق انضمام الخطوط الجوية المصرية للتحالف ستار.

(٢٥) الموقع الرسمي (Skyteam.com).

(٢٦) الشركات التي نشأت SkyTeam (إيرو مكسيكو، دلتا إير لاينز، إير فرانس، كوريان إير).

(٢٧) المعلومات من الموقع الرسمي (Skyteam.com).

(٢٨) الشركات التي أنشأت تحالف عالم واحد: (الخطوط الجوية الأمريكية، الخطوط الجوية البريطانية، الخطوط الجوية الكندية، كاشي باسفيك، كانتاس).

(٢٩) جميع الإحصائيات من الموقع الرسمي (One World).

(٣٠) د. محمد فوزي، تأجير استغلال الطائرات، مصدر سابق، ص ٧٩.

<sup>31</sup> Gerald N. Cook, Bruce G. Billig, 'Airline Operations and Management', Gerald N. Cook and Bruce G. Billig, 2023, P373

(٣٢) مثال ذلك: الخطوط الجوية الأمريكية تنقل إلى لندن ركاباً من الخطوط الجوية البريطانية على طائرة الخطوط الجوية الأمريكية نتيجة التعاون الحاصل بين الشركتين.

(٣٣) الخطوط الجوية المصرية مع Cairo air يفتح الحجز للركاب على طائرة الخطوط الجوية المصرية لكل من الشركتين إلى أسوان، فتكون عملية بيع المقاعد من الخطوط الجوية المصرية إلى Cairo air، وفي اليوم الذي يليه يفتح الحجز للركاب من قبل الشركتين لكن على الخطوط Cairo فينتج بيع من قبل Cairo air إلى عدد من الركاب إلى الخطوط الجوية المصرية.

(٣٤) د. محمد فوزي، تأجير استغلال الطائرات، مصدر سابق، ص ٨٠.

(٣٥) د. عبد المجيد إبراهيم سلمان، عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقات الدولية والقوانين التجارية العربية دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠١٧، ص ١٠٩.

<sup>36</sup> | عمر العويس ، عماد عبد الحي، *الجوانب القانونية للتحالفات بين شركات النقل الجوي*، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، مجلد ١٨، عدد ١، ٢٠٢١، ص ١٨٦.

<sup>37</sup> محمد عيسى العظب، *التحديات القانونية للمنافسة بين شركات النقل الجوي*، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، العدد ٢ العدد التسلسلي ٢٠٢٢، ص ٣٨، ٤٢٠.

<sup>38</sup> المصدر نفسه، ص ٤٣٠.

<sup>39</sup> المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) ، الوثيقة رقم ٩٨٩٨، السياسة المتعلقة بالمنافسة في النقل الجوي الدولي، الطبعة الأولى، مونتريال، ٢٠٠٧.

<sup>40</sup> [transportation.gov](https://www.transportation.gov)

<sup>41</sup> محمد مرسي عبده، *الضوابط القانونية لمنع الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات الطيران الدولية*، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، ع ٢، ٢٠١٦، ص ٤٥.

<sup>42</sup> لاتفاقية الجوية بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة ٢٠٠٧ (نصت في المادة (١٠) على أن "تعمل الأطراف على ضمان عدم استخدام الشركات لتكتلات أو تحالفات تؤدي إلى احتكار أو سلوك منافٍ للمنافسة".

كما تضمنت اتفاقيات منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) ، خاصة الوثيقة رقم ٩٦٢٦ – السياسات الجوية الدولية، توصيات بضرورة أن تتضمن الاتفاقيات بنوداً لمنع الممارسات التمييزية أو الاحتكارية.

<sup>43</sup> *IATA Economics, The Economic Benefits of Airline Alliances and Joint Ventures, IATA, Geneva, 2011, P6*

<sup>44</sup> ICAO, Aviation Benefits Report 2019, P13.

<sup>45</sup> Van Bael & Bellis, *EU Competition Law* Kluwer Law International, ٢٠٢١، P680.

<sup>46</sup> (Hovenkamp, *Federal Antitrust Policy*, Thomson Reuters ، ٢٠٢٢، P1223).

<sup>47</sup> وثيقة رقم ٩٨٩٨، الفصل السابع، ص ١١٣. ICAO. المنظمة الدولية للطيران المدني

<sup>48</sup> U.S. Department of Transportation, Alliance and Codeshare Agreements and Antitrust Immunity, <https://www.transportation.gov/policy/aviation-policy/competition-data-analysis/alliance-codeshares>, accessed July 16, 2025.

<sup>49</sup> أبو زيد رضوان، *القانون الجوي – قانون الطيران التجاري*، دار الفكر العربي، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ٢٥٦.

<sup>50</sup> المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) ، وثيقة رقم ٩٦٢٦ – المبادئ والسياسات المتعلقة بالتحرير التدريجي لخدمات النقل الجوي الدولي، الجزء ١، ص ٢٠.

<sup>51</sup> احمد محمد حسن بدوي، *حدود سيادة الدولة على فضائها الجوي بما يضمن حرية وسلامة الطيران المدني الدولي*، مجلة بحوث الشرق الأوسط، مجلد ١٣، عدد ١١٢، ٢٠٢٥، ص ١٥٠.