



جمهورية العراق  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة تكريت / كلية الحقوق

# مجلة جامعة تكريت للحقوق

- مجلة علمية فصلية محكمة -



مجلة جامعة تكريت للحقوق

Tikrit university journal for Rights

السنة ( ٦ ) المجلد ( ٦ ) العدد ( ١ ) الجزء ( ٢ )

ايلول ٢٠٢١ م - محرم ١٤٤٣ هـ

الترقيم الدولي للنسخة الورقية ISSN: 2519 – 6138 (Print)

الترقيم الدولي للنسخة الإلكترونية E-ISSN: 2663 – 8983 (On Line)

رقم الايداع في دار الكتب والوثائق الوطنية - بغداد (٢٢١٨) لسنة ٢٠١٧

رقم الصفحة	اسم الباحث	عنوان البحث	ت
٢٩-١	أ.د. أمل فاضل عبد الباحث نزار خضر حلو	ذاتية الجريمة المتعدية - دراسة مقارنة -	.١
٥٥-٣٠	الباحث عدالة عبد الغني محمود أ.د. بيرك فارس حسين الجبوري	التصرف بالمال العام في القانون المدني - دراسة مقارنة -	.٢
٧٥-٥٦	أ.د. حسين عبدالله عبدالرضا الكلابي م.م. بروين محمود محمد	العدول عن العقد	.٣
١١٢-٧٦	أ.د. صلاح سعود الرقاد د. عمر علي موفق مولود	دور المحكمة الجنائية الدولية في تنفيذ القواعد القانونية الخاصة بالنزاعات المسلحة غير الدولية	.٤
١٤٤-١١٣	أ.م.د. أوان عبد الله الفيضي	أحكام يمين الإستيثاق في الإثبات المدني - دراسة مقارنة -	.٥
١٦٤-١٤٥	أ.م.د. رضي محمد علي البلداوي	جائحة كورونا واثرها في مكافحة الارهاب	.٦
١٩٤-١٦٥	أ.م.د. ظافر مدحي فيصل الدوري	عدول المحاكم الإدارية العليا عن اجتهادها القضائي وضمائنه - دراسة مقارنة -	.٧
٢١٤-١٩٥	أ.م.د. علياء غازي موسى	دور سلطة الضبط الاداري في مكافحة جرائم الاتجار بالبشر	.٨
٢٤٠-٢١٥	أ.م.د. معمر خالد عبد الحميد الجبوري	الإشكاليات القانونية لظاهرة المخدرات الرقمية	.٩
٢٦٦-٢٤١	أ.م.د. هدى سالم محمد الاطرقجي	الضمانات الجزائية الاجرائية للمتهم الحدث	.١٠

٣٠٧-٢٦٧	المستشار المساعد سوسن عبدالستار علي	الرقابة على مشروعية سبب القرار الاداري في قضاء مجلس الدولة	.١١
٣٢٠-٣٠٨	د. توركان ابراهيم علي	الطعون على الجزاءات التأديبية والقضاء المختص بالنظر فيها	.١٢
٣٤٦-٣٢١	د. منار عبدالمحسن عبدالغني القاضي عواد حسين ياسين العبيدي	المسؤولية الجنائية الناشئة عن جريمة نَقْلِ الْعُدْوَى عن طريق الخَطَأ	.١٣
٣٧٩-٣٤٧	م. ميسر حسن جاسم	النظام القانوني للنقود الافتراضية (البتكوين انموذجاً)	.١٤
٤٠٥-٣٨٠	م.د. ظاهر خلف سالم	سعي العراق للانضمام إلى منظمة التجارة العالمية	.١٥
٤٣٦-٤٠٦	م.د. عدنان باقي لطيف	الإحالة الداخلية في تنازع القوانين - دراسة تحليلية -	.١٦
٤٥٥-٤٣٧	م.م. أحمد علي محمد عبدالله د. عمر محمد علي محمود د. وليد خضر كافي	مفهوم الإرهاب الإلكتروني	.١٧
٤٩٠-٤٥٦	م.م. عبير علي عبد العزيز	المسؤولية الدولية عن أنشطة الاقمار الصناعية في القانون الدولي	.١٨
٥١٨-٤٩١	م.م. ياسر شاكر محمود أ.د. مصطفى ناطق صالح	الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي واثره على الممارسات الاحتكارية	.١٩
٥٣٧-٥١٩	الباحثة أنوار ثابت خضير	آليات مكافحة جريمة استغلال النفوذ الوظيفي	.٢٠



Tikrit University Journal for Rights  
Journal Homepage : <http://tujr.tu.edu.iq/index.php/t>



## Government support for air carriers And its effect on monopolistic practices

**Assist. Lect. Yasser Shaker Mahmoud**  
Legal Affairs, Mosul University, Nineveh, Iraq  
[yasirshakir17@yahoo.com](mailto:yasirshakir17@yahoo.com)

**Dr. Mustafa Natiq Saleh**  
College of Rights, Mosul University, Nineveh, Iraq  
[mustafa.n@uomosul.edu.iq](mailto:mustafa.n@uomosul.edu.iq)

### Article info.

#### Article history:

- Received 7 Jan 2020
- Accepted 18 May 2020
- Available online 1 Sept 2021

#### Keywords:

- Transport.
- Aviation.
- Companies.
- Competition.
- Support.

**Abstract:** Governmental support for air carriers varies in different forms, including those related to legal support, fuel price subsidies, or direct or indirect subsidies, or even airports may be devoted to strengthening government support.

Most countries control air carriers and national airports due to the public interest characteristic of air transport services, so governments do not hesitate to provide various aid and subsidies to national air carriers, but this support may put these companies in an arbitrary monopoly position that allows them to restrict Fair competition and price manipulation for providing air services, or preventing competing companies from entering or leaving it.

On the other hand, the Iraqi Civil Aviation Law did not include in its texts and provisions anything indicating government support for air carriers, which constitutes a major problem that must be addressed; To know the legal means and scope of this support, as well as the severe conflict between the regulations and instructions of the civil aviation authorities of the countries with regard to the scope of government support, and the imposition of regulatory provisions on the airlines of other countries, which may lead to the emergence of disputes between these countries, with negative effects on International air transport market.

# الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي واثره على الممارسات الاحتكارية

م.م. ياسر شاكر محمود  
الشؤون القانونية، جامعة الموصل، نينوى، العراق  
[yasirshakir17@yahoo.com](mailto:yasirshakir17@yahoo.com)

أ.د. مصطفى ناطق صالح  
كلية الحقوق، جامعة الموصل، نينوى، العراق  
[mustafa.n@uomosul.edu.iq](mailto:mustafa.n@uomosul.edu.iq)

## معلومات البحث :

### تواريخ البحث:

- الاستلام : ٧ / كانون الثاني / ٢٠٢٠
- القبول : ١٨ / ايار / ٢٠٢٠
- النشر المباشر : ١ / ايلول / ٢٠٢١

## الكلمات المفتاحية :

- نقل.
- طيران.
- شركات.
- منافسة.
- الدعم.

**الخلاصة :** يتنوع الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي في صور وأشكال مختلفة، ومنها ما يتعلق بدعم قانوني، او دعم اسعار الوقود، او قد يكون الدعم مباشر او غير مباشر او حتى قد تركز المطارات في تعزيز الدعم الحكومي. وتسيطر غالبية الدول على شركات النقل الجوي والمطارات الوطنية نظراً لطابع المصلحة العامة التي تتميز بها خدمات النقل الجوي، لذلك لا تتردد الحكومات عن تقديم المساعدات والاعانات المتنوعة لشركات النقل الجوي الوطنية، ولكن قد يؤدي هذا الدعم الى وضع هذه الشركات في موضع احتكاري تعسفي تسمح لها بتقييد المنافسة العادلة والتلاعب في اسعار تقديم الخدمات الجوية او منع دخول شركات منافسة او اخراجها منه. من جانب اخر لم يتضمن قانون الطيران المدني العراقي في نصوصه وأحكامه ما يشير الى الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي، مما يشكل مشكلة كبيرة يجب معالجتها؛ لمعرفة الوسائل القانونية لهذا الدعم ونطاقه، كذلك التعارض الشديد بين أنظمة وتعليمات سلطات الطيران المدني الخاصة بالدول فيما يتعلق بنطاق الدعم الحكومي، وفرض أحكام تنظيمية على الخطوط الجوية التابعة للدول الاخرى، الأمر الذي قد يؤدي الى نشوء خلافات بين هذه الدول، بما يعود بأثار سلبية على سوق النقل الجوي الدولي.

© ٢٠٢١، كلية الحقوق، جامعة تكريت

## المقدمة :

### اولاً: التعريف بموضوع البحث وأهميته:

تسيطر غالبية الدول على شركات النقل الجوي والمطارات الوطنية نظراً لطابع المنفعة العامة التي تتميز بها خدمات النقل الجوي، لذلك لا تتردد الحكومات عن تقديم المساعدات والاعانات المتنوعة المباشرة وغير المباشرة لشركات النقل الجوي الوطنية، ولكن قد يؤدي هذا الدعم الى وضع هذه الشركات

في موضع احتكاري تعسفي تسمح لها بتقييد المنافسة العادلة والتلاعب في اسعار تقديم الخدمات الجوية او منع دخول شركات منافسة او اخراجها منه.

### ثانياً: أسباب اختيار الموضوع:

١. لا شك ان الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي ازداد خلال السنوات الماضية، ولكن السؤال هنا هل يستهدف الدعم الحكومي شركات النقل الجوي الوطنية أم يصح ان يكون في الشركات النقل الجوي الاجنبية.

٢. التدهور الحاصل في شركة الخطوط الجوية العراقية منذ إيقافها عن الطيران فوق الأجواء الاوربية عام ٢٠١٥، وبذلك يكون الدعم الحكومي أحد الوسائل التي قد تؤدي الى مواجهة الظروف الاستثنائية التي يمر بها الناقل الجوي العراقي، وبالتالي تطوير الطيران المدني فنياً وتجارياً.

٣. يهدف هذا البحث الى تقيد الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي لتعزيز حرية المنافسة، من خلال الاشارة الى موقف الاتفاقات الدولية والاقليمية، وذلك للحيلولة دون وقوع ممارسات احتكارية في السوق الجوية العالمية.

### ثالثاً: مشكلة البحث:

١. يعتبر الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي واثره على الممارسات الاحتكارية من المواضيع التي تتميز بقله الكتابات بسبب حداثة واختلاف صورته، لذلك تم اللجوء في اغلب الاحيان الى المصادر الالكترونية، وقوانين المنافسة، والاتفاقات الدولية والاقليمية.

٢. لم يتضمن قانون الطيران المدني العراقي في نصوصه وأحكامه ما يتضمن الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي واثره على الممارسات الاحتكارية، مما يشكل نقص تشريعياً يجب معالجته، لمعرفة الوسائل القانونية لهذا الدعم ومدى ما يتمتع به من فوائد وعيوب.

٣. التعارض الشديد بين أنظمة وتعليمات سلطات الطيران المدني الخاصة بالدول فيما يتعلق بنطاق الدعم الحكومي، وفرض أحكام تنظيمية على الخطوط الجوية التابعة للدول الاخرى، الأمر الذي قد يؤدي الى نشوء خلافات بين هذه الدول، بما يعود بأثار سلبية على سوق النقل الجوي الدولي.

### رابعاً: نطاق البحث:

يتمثل النطاق الموضوعي في تناول موضوع الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي واثره على الممارسات الاحتكارية وما يشتمل عليه من صور، اما النطاق التشريعي فيقصد به القوانين والاتفاقات

ومدى أشارتها الى الموضوع، فضلاً عن النطاق الشخصي لموضوع البحث المتمثل في سلطات الطيران المدني، وشركات النقل الجوي المتلقية للدعم الحكومي.

#### خامساً: منهجية الدراسة:

سوف تعتمد هذه الدراسة على المنهج التحليلي، لأن طبيعة الدراسة تقوم على تفسير وتحليل النصوص القانونية، ومناقشة آراء الفقهاء المختلفة ذات الصلة بموضوع البحث، كذلك اعتمد المنهج المقارن، بين كل من قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لعام ١٩٧٤، وقانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لعام ١٩٨١، وقانون هيئة الطيران الماليزية رقم (٧٧١) لعام ٢٠١٥، ومقارنة ذلك بموقف الاتفاقيات الدولية والإقليمية، كاتفاقية الإيكاو التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولية، واتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام ١٩٤٤، واتفاقية دمشق لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية لعام ٢٠٠٤.

#### سادساً: خطة البحث:

سوف يتم تقسيمه موضوع البحث وفق الهيكلية الآتية:

- المطلب الاول: الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي ودور قوانين المنافسة في تكريسه.
- الفرع الاول: مفهوم الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي.
- الفرع الثاني: دور القوانين في دعم الأنشطة الاحتكارية لشركات النقل الجوي.
- المطلب الثاني: صور الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي.
- الفرع الاول: امتداد تعليمات سلطات الطيران المدني على شركات النقل الجوي.
- الفرع الثاني: دعم اسعار وقود الطائرات.
- الفرع الثالث: دور المطارات في تكريس الممارسات الاحتكارية.
- الفرع الرابع: الدعم الحكومي المتنوع لشركات النقل الجوي الوطنية.

## المطلب اول

### الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي ودور قوانين المنافسة في تكريسه

سنتناول في هذا المطلب مفهوم الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي في الفرع الاول، ودور القوانين في تكريس هذا الدعم في الفرع الثاني.

#### الفرع الأول / مفهوم<sup>(١)</sup> الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي

يفرض على الدول ان تمتنع عن تقديم الدعم الحكومي بكافة اشكاله لناقلها الجوي والشركات المعينة من قبلها لتقديم الخدمات الجوية، باعتبار ذلك يضر بتجارة الخطوط الجوية الدولية، ويشكل منافسة غير عادلة واحتكارية.

عرف رأي من الفقه<sup>(٢)</sup> الدعم الحكومي بأنه الدعم المتنوع الذي تتلقاه شركات النقل الجوي الوطنية من قبل حكوماتها او سلطات الطيران المدني في هذه الدول بهدف ضمان استمرار تقديم خدماتها وعدم افلاسها، ومواجهة ظروف استثنائية، بعد توافر الشفافية في هذا الدعم ، وقد تؤثر المساعدات الحكومية على الفرص المتكافئة بين شركات النقل الجوي وحياسة هذه الشركات مركز مسيطر وممارسة أنشطة احتكارية، والتأثير على السوق الجوية.

ونحن من جانبنا عرفنا الدعم الحكومي الاحتكاري لشركات النقل الجوي بانه نوع من الأنشطة الاحتكارية القائمة على أساءه المركز المسيطر من خلاله تمنح الحكومات عبر سلطات الطيران المدني دعم متنوع لناقلها الجوي يمارس بموجبه التأثير على المنافسة العادلة في السوق الجوية.

ولكن يجوز ان تقدم الحكومات الدعم لناقلها الجوي في بعض الحالات الاستثنائية، مما يعني ان الدعم الحكومي ليس محظور على الاطلاق، انما يجوز في الحالات الاستثنائية على ان يكون دعماً مؤقتاً لمواجهة تلك الظروف وبالتالي عدم افلاسها<sup>(٣)</sup>، بالإضافة الى توافر عنصر الشفافية في هذا الدعم، ويمكن لأي دولة تدعي ان شركتها قد تأثرت سلبياً بالدعم والاعانات الذي تقدمها دولة اخرى لشركتها ان

(١) المفهوم: يعني (مجموع الصفات والخصائص الموضحة لمعني كلي) ينظر: إبراهيم مصطفى احمد و حسن الزيات واخرون، المعجم الوسيط، ج ٢، إصدارات مجمع اللغة العربية، استانبول- تركيا، بلا سنة نشر، ص ٨٩٢.

(٢) د. محمد مرسى عبده، الضوابط القانونية لمنع الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات الطيران الدولية، بحث منشور في مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، المجلد ٢، العدد ٢، ٢٠١٦، ١٤٦.

(٣) د. عبدالرحيم عنتر عبدالرحمن، المنافسة في ظل اتفاقية التريبيس واثرها على المعلومات غير المفصح عنها، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، مصر، ٢٠١٥، ص ١٠٧.



تطلب اجراءات مساوية مع هذه شركات الدولة، وعلى هذه الاخيرة ان تنظر بعين الاعتبار وبعباية تامة الى هذا الطلب<sup>(١)</sup>.

كذلك من المبررات التي تعطي للحكومات دعم شركاتها الوطنية هي ضمان استمرارية تقديم الخدمة الجوية، حيث يعتبر توفير الاعانات الحكومية وتقديم المساعدات الى شركات النقل الجوي الوطنية من الوسائل المهمة التي تمارسها الدول لضمان استمرارية شركاتها في تقديم خدمات النقل الجوي في السوق الجوية الوطنية والاقليمية، خاصة مع البلدان التي تواجه ازمت اجتماعية واقتصادية لتجنب توقف شركاتها عن تقديم الخدمة وافلاسها، لتعلق الأمر بالخدمات الجوية التي لها طابع الخدمات العامة. وتؤكد الإيكاو<sup>(٢)</sup> في موادها الارشادية المتعلقة بمسألة الدعم الحكومي للشركات الوطنية، ان المساعدات التي تقدمها الدول للشركات قد تؤدي في بعض الحالات الى منافع تجارية واقتصادية، من حيث تجديد هيكل شركات النقل الجوي الخاصة بها، وضمان استمرارية تقديم الخدمة الجوية، ولكن هناك مخاوف من الأثر المحتمل للمساعدات والاعانات الحكومية، مما يتوجب ان تتخذ الدول اجراءات شفافة وفعالة بناء على معايير ومنهجية واضحة، تضمن بها ان هذا الدعم لا يسفر عنه تأثير ضار بالمنافسة العادلة في السوق الجوية المعنية<sup>(٣)</sup>، وان تؤدي سياسة الدعم الحكومية تحقيق العدالة بين شركات النقل الجوي العاملة في السوق، والاحذ بنظر الاعتبار دعم ومساعدة الشركات الصغيرة على النهوض واستمرارية تقديم خدماتها<sup>(٤)</sup>.

لذلك يمكننا القول ان في الأصل تعتبر المساعدات الحكومية لناقلها الوطني ممارسات مقيدة للمنافسة وغير مشروعة، ويكون للدول المتضررة من الدعم الحكومي هذا ان تشتكي من حصول منافسة غير مشروعة في سوقها الجوية، مثال: سويسرا كغيرها من الدول الاوربية دائماً ما تثير مسألة المنافسة غير المشروعة لشركات النقل الجوي الخليجية (طيران الامارات، الاتحاد، القطرية) التي تتميز بانخفاض

(١) ينظر: المادة (١٩/٢/٣) من اتفاقية دمشق لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية لعام (٢٠٠٤).

(٢) وهي منظمة الطيران الدولية أُسست في ٤ أبريل ١٩٤٧، هي إحدى منظمات الأمم المتحدة، يقع مقر المنظمة الرئيسي في القسم الدولي في مدينة مونتريال الكندية. مهمتها هي تطوير اسس أو تقنيات الملاحة الجوية والتخطيط لها. والعمل على تطوير صناعة النقل الجوي لضمان امنها وسلامتها ونموها.

(٣) ورقة عمل بعنوان (تدابير ضمانات التحرير التجاري للنقل الجوي) مقدمة الى المؤتمر الدولي السادس للنقل الجوي، ص٢، منشور على الموقع الالكتروني التالي: <https://www.icao.int/Meetings/atconf6>؛ تاريخ الزيارة ٢٨/٩/٢٠١٩.

(٤) د. احمد عبدالرحمن الملحم، التقييد الاقليمي للمنافسة مع التركيز على اتفاق تحديد الأسعار، بحث منشور في مجلة الحقوق، الكويت، السنة ١٦، العدد٤، ١٩٩٥، ص٣٢.

اسعار خطوط طيرانها وتذاكرها، الأمر الذي جعل من طيران الامارات يحتل المرتبة الثانية بين شركات النقل الجوي التي تمارس نشاط نقل المسافرين في مطار زيورخ السويسري<sup>(١)</sup>، وايضاً قد تقوم شركات النقل الجوي بالكشف عن الدعم الحكومي الذي تتلقاه شركات منافسة لها في سوق جوية معينة، حيث كشفت (طيران الاتحاد) بان شركات النقل الجوي الامريكية، قد حصلت على دعم حكومي يزيد عن (٧٠) مليار دولار منذ عام (٢٠٠٣)، لتقوية مركزها التنافسي في السوق الامريكية.

ولكن في الحالات الاستثنائية اذا كان الدعم الحكومي له ما يسوغه، فلا يعتبر ضمن نطاق الممارسات المقيدة للمنافسة، كالدعم الذي تمنحه بعض الحكومات للخطوط الجوية الممتدة عبر مناطق نائية مستهدفة عدم توقف الرحلات الجوية على هذه المناطق، مثال: عندما تقدم الحكومة الروسية دعم لناقلها الوطني الذي يسير الخط الجوي بين (موسكو - وسيبيريا) فهنا الدعم له ما يبرره باعتبارها منطقة نائية، ويترتب على منع هذه المساعدات والاعانات توقف الخط الجوي الواصل لهذه المناطق، كذلك مع حالة وجود ظروف استثنائية او خاصة يجوز للحكومات ان تقدم لشركاتها دعماً مؤقتاً لمواجهة تلك الظروف مع مراعاة الشفافية<sup>(٢)</sup> ونبين هنا انه بإمكان الشركة التي يدعى عليها انها تلقت دعم حكومي اثبات عكس ذلك، حيث صرحت (طيران الاتحاد) بعد ادعاءات بأنها تلقت دعم حكومي، اوضحت هذه الشركة بأنها حصلت على رأسمال وقروض من مساهمها الوحيد وهو حكومة ابو ظبي، وليس دعم حكومي<sup>(٣)</sup>، كما فندت الخطوط الجوية القطرية مزاعم الشركات الامريكية، واوضحت عبر مسؤوليها ان ما تحصل عليه الشركة من الحكومة القطرية هو استثمار مشروع تماماً، وليس دعم حكومي كما تدعي هذه الشركات<sup>(٤)</sup>.

## الفرع الثاني

### دور القوانين في دعم الأنشطة الاحتكارية لشركات النقل الجوي

اختلفت قوانين المنافسة ومنع الاحتكار بشأن سريانها على شركات النقل الجوي الوطنية في ثلاثة اتجاهات نذكرها كما يأتي:

(١) د. محمد مرسى عبده، مصدر سابق، ص ٨٣؛ ينظر: المادة (١/١٩) اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية.

(٢) ينظر: المادة (٢/١٩) ص) من اتفاقية دمشق لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية.

(٣) مقالة بعنوان (الاتحاد تكشف الدعم الحكومي لشركات الطيران الامريكية) منشورة بتاريخ (٢٠١٥/٥/١٦) على الموقع الالكتروني التالي: [alarab.com](http://alarab.com)؛ تاريخ الزيارة ١/١٠/٢٠١٩.

(٤) مقالة بعنوان (واشنطن تبحث مزاعم دعم حكومي لشركات طيران خليجية) منشورة على موقع الجزيرة الالكتروني التالي: <https://www.aljazeera.net/news/ebusiness/2015/3/19>؛ تاريخ الزيارة ١/١٠/٢٠١٩.

الاتجاه الاول: لم يذكر استثناء شركات النقل الجوي الوطنية من الخضوع لقوانين المنافسة بصورة صريحة، ومنها موقف المشرع العراقي<sup>(١)</sup>، الذي ينص على "سريان احكام هذا القانون على جميع أنشطة التجارة الخدمات والانتاج التي يقوم بها الشركات والاشخاص الطبيعية والمعنوية داخل العراق، كما تسري احكامه على الانشطة التي تتم خارج العراق وترتب اثاره داخله"، وهذا يعني ان المشرع العراقي في قانون المنافسة ومنع الاحتكار أخذ بمعيار موضوعي، ولم يعطي لشركة الخطوط الجوية العراقية استثناء من الخضوع لأحكامه، وانما منح تخويل لمجلس الوزراء في تحديد اسعار السلع والخدمات، ومنها اسعار تذاكر السفر والطيران باعتبارها من الخدمات الاساسية، في حالة قيام ظرف استثنائي طارئ، وللمدة التي يتطلبها الظرف المذكور.

كذلك اخذ قانون التجارة الفرنسي بالمعيار الموضوعي في تحديد نطاق تطبيق القواعد المتعلقة بحماية المنافسة، ونص في المادة (٤١٠/١/L) من قانون التجارة على ان يتم تطبيق الاحكام والقواعد الواردة بشأن حرية المنافسة وتحديد الاسعار الانشطة التجارية المتعلقة بالإنتاج او التوزيع او الخدمات، وان كان القائمون عليها شركات او اشخاص عامة او كانت تمارس أنشطة تتعلق بمرفق عام.

الاتجاه الثاني: ذكر هذا الاتجاه وبصورة صريحة استثناء الناقل الجوي الوطني باعتباره من المرافق العامة من الخضوع لأحكام قانون المنافسة ومنع الاحتكار، وهذا موقف المشرع المصري<sup>(٢)</sup> الذي نص على انه "لا تسري احكام هذا القانون على أنشطة المرافق العامة التي تديرها الدولة، كذلك منح جهاز حماية المنافسة صلاحية ان يخرج من نطاق الحظر كل او بعض الافعال المنصوص عليها في القواعد المتعلقة بالمنافسة التي تديرها شركات تشغل مرافق عامة اذا كان من شان ذلك تحقيق المصلحة العامة او منافع للمستهلك، تفوق اثار الحد من حرية المنافسة". وهذا يعني ان شركة الخطوط الجوية المصرية مستثناة من الخضوع لأحكام قانون حماية المنافسة ومنع الاحتكار، باعتبارها مؤسسة خاضعة للحكومة المصرية، وعلى اعتبار ان النقل الجوي يعد أهم المرافق العامة التي تديرها الدولة<sup>(٣)</sup> وقد انتقد بعض

(١) ينظر: المادة (٢/٣) من قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي رقم ١٤ لسنة ٢٠١٠.

(٢) ينظر: المادة (٩) من قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري رقم ٣ لسنة ٢٠٠٥.

(٣) د. محمد مرسى عبده، مصدر سابق، ص ٧٩-٨٠.

الفقه<sup>(١)</sup> نص المادة (٩) من قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري مركزاً على عدة أسباب هي:

- ١- ان الاستثناء جاء عاماً ومطلقاً وغير مقيد، وبالتالي يعد استثناء جميع أنشطة المرافق العامة التي تديرها الدولة من الخضوع لأحكام القانون غير مبرر من الناحية الواقعية والقانونية .
  - ٢- اعتبار تدخل الحكومة ودعم أنشطة المرافق العامة اجراء يستبعد شبهة الاحتكار فان ذلك ليس مبرراً، فالقانون يحظر الأنشطة والممارسات الاحتكارية الضارة بالمنافسة وليس الاحتكار ذاته.
  - ٣- كذلك لا يوجد ما يبرر تمييز أنشطة المرافق العامة الخدمية والتجارية والصناعية، التي اصبحت لا تختلف عن أنشطة الشركات الخاصة، ومنحها معاملة تفضيلية بإخراجها تماما من نطاق قانون المنافسة.
- الاتجاه الثالث: ويكون الدعم الحكومي هنا في صورة منح شركات النقل الجوي الوطنية حصانة تجاه قوانين المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، مثال: حصل تحالف سكاى يتم عام (٢٠٠٢)، على حصانة لبعض شركات النقل الجوي المنظمة إليه ضد قوانين المنافسة ومنع الاحتكار من قبل الحكومات التي تنتمي اليها، وهي شركات الخطوط الجوية (Delta Air Lines- Czech Air Lines)، وأيضاً شكلت شركة لوفتهانزا، وخطوط طيران يونائيد الاعضاء في تحالف ستار في عام (٢٠٠٣) مشروعاً مشتركاً يتمتع بالحصانة، ومن المؤمل ان تضاف خمس شركات طيران أخرى، بما فيها كونتيننتال إيرلاينز (Continental Airlines) خلال هذا العام، وكذلك سعت شركات بريتش إيرويز، وأميريكان إيرلاينز إلى الحصول على الحصانة لتشكيل مشروع مشترك خاص بهما بين عامي (١٩٩٧ - ٢٠٠١)<sup>(٢)</sup>، وبذلك تكون هذه الشركات قد حصلت على حصانة ضد قوانين المنافسة، مما يمنحها ميزة تنافسية، قد تسمح لها بممارسة أنشطة مخالفة او مقيدة للمنافسة العادلة بين الشركات في السوق الجوية المعنية.

## المطلب الثاني

(١) ينظر: د. محمد صبري محمد السنوني، تعليق على قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، بحث مقدم الى المؤتمر التاسع لكلية الحقوق جامعة المنصورة، تحت عنوان (تنظيم المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية الضارة)، في الفترة من ٢٩ - ٣٠، ٢٠٠٠، ص ٤.

(٢) مقالة لجاستن باير، بعنوان (روابط تحالفات - ولكن في السماء) منشورة بتاريخ (٢٥/٩/٢٠٠٩)، على موقع جريدة الاقتصاد الالكتروني التالي: <http://www.aleqt.com>؛ تاريخ الزيارة ٧/١٢/٢٠١٩.

## صور الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي

يأخذ الدعم الذي تقدمه الحكومات لشركاتها الوطنية صور وأشكال مختلفة؛ نتناول في الفرع الأول: امتداد تعليمات سلطات الطيران المدني على شركات النقل الجوي، ونخصص الفرع الثاني: دعم اسعار وقود الطائرات، ونبين في الفرع الثالث: دور المطارات في تكريس الممارسات الاحتكارية، ونستعرض في الفرع الرابع: الدعم الحكومي المتنوع لشركات النقل الجوي الوطنية.

### الفرع الاول

#### امتداد تعليمات سلطات الطيران المدني على شركات النقل الجوي

يقصد بامتداد نطاق الأوامر والتعليمات التي تصدرها سلطات الطيران المدني<sup>(١)</sup> على شركات النقل الجوي الوطنية والاجنبية، بمعنى خضوع شركات النقل الوطنية والاجنبية المرخص لها بممارسة النقل الجوي لجميع الأوامر والتعليمات فيما يتعلق بتحديد اسعار تقديم الخدمة، والشروط الاخرى المتعلقة بنوعية ومواصفات تشغيل الخطوط الجوية، وسعتها ومدتها، فضلاً عن مطالبة شركات الطيران بالامتثال لكل ما تشير إليه الاتفاقيات والقوانين في أداء الخدمة الجوية<sup>(٢)</sup>.

لذلك ان خضوع شركات النقل الجوي الاجنبية للأسعار التي تحددها سلطات الطيران المدني للرحلات الجوية المنتظمة، وكذلك اجور الخدمات الجوية في المطارات، يعطي ذلك ميزة للشركات الوطنية لأنه بلا شك هنا تراعى الاسعار التي تعلن عنها هذه الشركات، بحيث لا تكون اقل من اسعار الخدمة الجوية التي تقدمها الأخيرة.

وايضاً قد يكون الدعم الحكومي في صورة عائق تنظيمي عندما تشترط بعض القوانين<sup>(٣)</sup> للموافقة على تأسيس شركة لممارسة نشاط النقل الجوي او السماح لها بممارسة الطيران على اقليمها، إلا يتعارض

---

(١) تشمل سلطات الطيران المدني، وزارة النقل والمواصلات، والمنشأة العامة للطيران المدني وهيئاتها، ينظر: المادة(١)/ ف٤) من قانون الطيران المدني العراقي.

(٢) ينظر: المواد (٩٥) (٩٨) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لعام ١٩٧٤ المعدل؛ والمادة(١٦٦) من قانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لعام ١٩٨١؛ والمادة (٦٨) من قانون هيئة الطيران الماليزية رقم (٧٧١) لعام (٢٠١٥).

(٣) كما نصت عليه المادة (١٢٢) من اللائحة التنفيذية لقانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري الصادر بالقانون رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥، بموجب قرار مجلس الوزراء رقم (١٣١٦) والمنشور في الجريدة الرسمية العدد(٣٢ مكرر) بتاريخ (٢٠٠٥/٢/١٧)، على انه "يشترط الموافقة على انشاء شركة او منشأة لممارسة نشاط النقل

نشاط هذه الشركات مع نشاط الناقل الوطني المرخص له من قبلها، كذلك تتولى سلطات الطيران المدني اجراء التنسيق والتعاون في مجال التشغيل، وبالتالي لا تسمح هذه السلطات على تعيين شركات نقل أجنبية على الخطوط الجوية المنتظمة<sup>(١)</sup> لشركاتها الوطنية، مما يترتب عليه فقدان فرصة المنافسة على تلك الخطوط<sup>(٢)</sup>.

لذلك في هذه الحالة قد يشكل نشاط الشركات النقل الجوي المتلقية لدعم حكومي ممارسات مخلة بالمنافسة العادلة بسبب وضعها المسيطر او الدعم الحكومي الذي يتلقاه، غير ان هذه الممارسات تخرج من نطاق الحظر القانوني لكونها تعتبر أنشطة متعلقة بتطبيق نص قانوني<sup>(٣)</sup>، كما ان المشرع في كل دولة يمكن ان يستثني حالات اخرى من الخضوع لقوانين المنافسة ومنع الاحتكار، اذا ما وجد ان دواعي المصلحة العامة تقتضي اجازة الممارسات التي تتضمن معنى الاحتكار، وذلك بحسب ظروف كل دولة، وفلسفتها الاقتصادية والتجارية<sup>(٤)</sup>.

## الفرع الثاني

### دعم اسعار وقود الطائرات

الجوي التجاري الدولي او الداخلي او نشاط الطيران العام بمختلف انواعه داخل الجمهورية، الا يتعارض المشروع مع تشغيل الشركات والمنشآت المصرية المرخص لها، ويتولى قطاع الطيران المدني اجراء التنسيق والتعاون بينهما في مجال التشغيل".

(١) اصدرت مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) في دورته الخامسة عشر لسنة ١٩٥٢، تعريف الخط الجوي الدولي المنتظم بأنه مجموعة من الرحلات الجوية التي يكون لها الخصائص التالية: أولاً: المرور بالفضاء الجوي الذي يعلو إقليم أكثر من دولة، ثانياً: أن يكون تشغيل الطائرات في نقل الركاب والبضائع والبريد بمقابل، وتكون الرحلة مفتوحة للجمهور، ثالثاً: أن يتم تشغيل الرحلة بين نقطتين أو أكثر بناءً على جدول مواعيد يتم اعلانها للجمهور او تتوافر التكرار والانتظام والتتابع يغني ذلك عن الإعلان عنها، أما الخط الجوي الدولي غير المنتظم فهو الخط الذي لا تتوافر فيه خصائص الخطوط الجوية المنتظمة، كما لو كان بلا مقابل او رحلات عارضة او تسير الخط متوقف على حجم السعة، د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، ٢٠١٢، ص ٣٧-٣٨.

(٢) د. محمد مرسى عبده، مصدر سابق، ص ٧٧-٧٨.

(٣) وهذا ما اخذ به بالفعل قانون التجارة الفرنسي لعام (١٩٦٦) في المادة (L٤/٤٢٠) على عدم تطبيق احكام المادتين (L١/٤٢٠)، (L٢/٤٢٠) المتعلقةتين بالممارسات والاتفاقات المحصورة على الممارسات والاتفاقات الناتجة عن تطبيق نص قانوني، واستبعادها من نطاق الحظر وتعفى من الجزاءات المنصوص عليها في القوانين المختصة.

(٤) د. مهند ابراهيم علي فندي، التنظيم القانوني لمناهضة الاحتكار، بحث منشور في مجلة الرافدين، المجلد ٩، السنة ١٢، العدد ٣٣، ٢٠٠٧، ص ٧٤.

قد تمارس الحكومات نوع آخر من الدعم من خلال تخفيض اسعار الوقود لناقلها وشركاتها الوطنية، فوقود الطائرات يعد مادة اولية مهمة لتشغيل الطائرات يرتبط سعرها بسعر النفط العالمي، ويوفر هذه المادة موردون عالميون ومحليون في المطارات بشتى انحاء العالم، ويمثل وقود الطائرات نسبة ما بين ٢٥% الى ٤٠% من اجمالي تكاليف تشغيل الرحلات الجوية للشركات، فهنا تقوم الحكومات بمنح شركاتها الوطنية اسعار تفضيلية للوقود، وكمثال لذلك الدعم الذي تحصل عليه شركة مصر للطيران فيما يتعلق بأسعار الوقود تفضيلية من قبل شركة مصر للبترول، والذي يمثل اهمية بالغة لتشغيل الخطوط الجوية، ويمنحها ميزة تنافسية عن باقي الشركات الاخرى العاملة في السوق الجوية المصرية، نظراً لانخفاض نفقاتها التشغيلية<sup>(١)</sup>، كذلك الدعم غير المباشر الذي تحصل عليه شركة الخطوط الجوية السعودية من خلال التزود بوقود الطائرات بسعر خاص وتفضيلي<sup>(٢)</sup>.

وفي هذا الشأن أعلنت شركات الطيران الاوروبية بأنه لا يمكن ان تتنافس ضد شركات النقل الجوي المدعومة من قبل الدول الغنية بالنفط، على اعتبار ان الخطوط الجوية الاوروبية بحاجة للعمل في بيئة تنافسية عادلة، والعمل على حظر المنافسة غير المشروعة من قبل الشركات المدعومة وخاصة الخليجية، ومواجهة المساعدات والاعانات الممنوحة لها<sup>(٣)</sup>.

وفي المقابل ذهب رأي<sup>(٤)</sup> بأن هناك صعوبة في إيجاد دليل حقيقي على ان شركات النقل الجوي الخليجية تمارس أنشطة تدخل ضمن نطاق المنافسة غير المشروعة والاحتكارية وذلك لعدة اسباب اهمها:  
اولاً: تتميز هذه الدول بانخفاض تكاليف العمالة لديها في جميع القطاعات ومنها قطاع النقل الجوي.  
ثانياً: تعتبر اسعار الوقود لديها أقل مما هو عليه في المناطق الاخرى كأوروبا وامريكا، باعتبارها دول منتجة للبترول.

ثالثاً: تتميز بانخفاض رسوم المطارات لديها عن نظيراتها في باقي دول العالم، وخاصة في أوروبا.

(١) مقالة بعنوان (دراسة بشأن قطاع النقل الجوي الداخلي المنتظم للركاب في جمهورية مصر العربية في ضوء احكام قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية)، جهاز حماية المنافسة المصري، ٢٠٠٩، ص٣، منشورة على الموقع الالكتروني التالي: <http://www.eca.org/ECA/Publication/view.aspx>؛ تاريخ الزيارة ٢٩/١٠/٢٠١٩.

(٢) راكان العبيد، الدعم الحكومي لشركات الطيران "الخطوط الجوية السعودية - طيران ناس وطيران سما"، منشورة على الموقع الالكتروني التالي: [https://twitter.com/rakan\\_b777](https://twitter.com/rakan_b777)؛ تاريخ الزيارة ١/١٠/٢٠١٩.

(٣) مقاله بعنوان (أوروبا تعلن معركة ضد طيران الخليج بحجة الدعم الحكومي) مقالة منشورة على الموقع الالكتروني لصحيف الخليج التالي: <https://alkhaleeonline.net>؛ تاريخ الزيارة ١/١٠/٢٠١٩.

(٤) د. محمد مرسي عبده، مصدر سابق، ص٨٣.

رابعاً: ليس لهذه الدول او بعضها قيود على ساعات العمل، لذلك هذه الاسباب جميعها لا يمكن اعتبار أنشظة وممارسات الشركات الخليجية سبباً للمنافسة غير العادلة.

كذلك قد تتمثل الإساءة للمركز المسيطر من جانب الشركة او المورد التي يتحكم في انتاج الوقود في سوق جوية معينة، من خلال رفض تزويد الشركات المنافسة لها بهذه السلعة الضرورية لممارسة النشاط الجوي، بهدف عدم السماح لهذه الشركات بالدخول للسوق الجوية التي تسيطر عليها، مما يترتب عليه واستبعاد اي منافسة من قبلها أو سيطرة سلطات الطيران على انتاج الوقود، وتكون تلك المؤسسة هي المحتكرة لتقديم هذه المادة الاولية، وتفرض شروط تعسفية لتزويد الشركات المنافسة، مما يشكل ذلك عائق امام دخول شركات جوية منافسة الى السوق<sup>(١)</sup>.

### الفرع الثالث

#### دور المطارات في تكريس الممارسات الاحتكارية

تؤدي المطارات دوراً جوهرياً في تكريس الممارسات الاحتكارية لشركات النقل الجوي الوطنية، الأمر الذي يترتب عليه الاخلال بقواعد المنافسة العادلة في السوق الجوية الدولية، وفي المقابل يجب ان تؤخذ في هذا الشأن المصلحة المشتركة للمجموعة الدولية التي تقضي بوجود شبكة من المطارات والمنشآت الجوية التي تؤمن الملاحة الجوية وتطوير صناعة الطيران، وتمنع استخدامها في تحقيق ممارسات غير مشروعة<sup>(٢)</sup>.

نبين في هذا الفرع دور المطارات<sup>(٣)</sup> في تكريس الممارسات الغير المشروعة والاحتكارية لشركات النقل الجوي الوطنية، ويظهر ذلك بوضوح من عدة صور نستعرضها فيما يأتي:

---

(١) قرار المشرع الاوربي بشأن الاساءة من قبل الشركة في التحكم بالمواد الاولية: Cass. Com. ler mars 1994, Bull. Civ., IV.n91؛ ينظر: د. سامي عبد الباقي أبو صالح، إساءة استغلال المركز المسيطر في العلامة التجارية، القانون رقم ٣ لسنة ٢٠٠٥ الخاص بحماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١١-٢٠١٢، ص١٦٥.

(٢) المحامي محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام القانون الجوي، ط ١، ج ٧، منشورات زين الحقوقية، بيروت، ص١٢٢؛ ينظر: المادة (٣٨) من اتفاقية شيكاغو.

(٣) عرفت اتفاقية شيكاغو في ملحقها(١٤) المطارات بانه "سطح من اليابس او المياه معد بطريقة خاصة لإقلاع الطائرات وهبوطها وتحركها عليه"؛ وعرفه المشروع العراقي في المادة (١٠ف/١) من قانون الطيران المدني بانه "مساحة محدودة على سطح الارض او الماء بما فيها من مبان ومنشآت ومعدات مخصصة كلياً أو جزئياً لوصول او مغادرة او تحرك الطائرات"؛ والمادة (٢٣ف/١) من قانون الطيران المدني المصري؛ والمادة (٢ف/١) من قانون هيئة الطيران الماليزي؛ ينظر: الملحق الرابع عشر (المطارات) ط٤، الصادر عن منظمة الإيكاو، ٢٠٠٤؛ د. سلمان علي المصري



أولاً: عندما تعمل سلطات ادارة المطارات الوطنية على اتباع سياسة احتكارية لبعض الخطوط الجوية، وذلك بتميز ناقلها الجوي في التعيين على خطوط جوية معينة، وتوقيتات التشغيل المحددة من قبلها أو القيام بالزام الحكومات لشركات النقل الجوي الاجنبية بإبرام اتفاقيات تجارية مع ناقلها الجوي الوطني، كنوع من الممارسة الغير عادلة للمنافسة<sup>(١)</sup>.

ثانياً: قيام ادارة المطار بفرض رسوم او ضرائب على شركات النقل الجوي الاجنبية، من دون فرضها على الشركات الوطنية او يتجاوز ما تدفعه هذه الشركات الاخيرة، لذلك قد تستخدم الاتفاقات الثنائية<sup>(٢)</sup>، وقوانين المنافسة كأحد آليات القضاء على الانشطة التمييزية للمطارات، من خلال اتباع سياسة المعاملة بالمثل او تطبيق بنود الاتفاق الثنائي، الأمر الذي بالتأكيد يمنع استخدام المطارات في أنشطة تمييزية لصالح شركات النقل الوطنية، مثال: قررت احدى المحاكم الامريكية ان الرسوم التي يفرضها مطار (بوينس إيرس - الارجنطيني) على شركات النقل الجوي الامريكية، تعد اعلى ثلاث مرات من الرسوم التي تدفعها شركات النقل الجوي في الارجنطين، مما يمثل تمييزاً احتكاريّاً ضد الناقلات الجوية الامريكية يندرج تحت مفهوم الممارسات المقيدة للمنافسة، ويضع شركات النقل الارجنطينية في موضع احتكاري تعسفي، لذلك خولت وزارة النقل الامريكية عبر شركاتها اتخاذ الاجراءات المناسبة للقضاء على الممارسات المقيدة للمنافسة من قبل الحكومة الارجنطينية في استخدام مطاراتها، وهو ما يخالف اتفاقية الخدمات الجوية المبرمة بين الولايات المتحدة الامريكية والارجنتين لعام (١٩٨٥) ، كذلك يخالف قانون حماية المنافسة الامريكية<sup>(٣)</sup>.

ثالثاً: يظهر دور المطارات الوطنية في منح ميزة تنافسية عندما تعمل ادارتها على تقييد الحرية التي تتمتع بها شركات النقل الاجنبية بشأن بيع تذاكرها او منحها حجم السعة المطلوبة، أو عندما تمنع

---

والاستاذ صالح محمد الروضان، مقدمة في القانون الجوي الدولي، ط١، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان - الاردن، ٢٠١٧، ص ٦٩-٧٠.

(١) د. محمد مرسى عبده، مصدر سابق، ص ٧٨.

(٢) التنظيم الثنائي يتم بمشاركة دولتين بهدف تنظيم النقل الجوي في شكل اتفاق بين الحكومات او لتنفيذه او التشاور حول<sup>٢</sup> الخدمات الجوية بين اقليمي الطرفين، د. سلمان علي المصري والاستاذ صالح محمد الروضان، مصدر سابق، ص ١٢٢.

(٣) Aerolinas Argentians S.A.v.U.S. Department of Transportation, U.S. Court of Appeals for

the District of Columbia Circuit, 415 F.3d 1, Decided July 8,2005. د. محمد مرسى عبده، مصدر

سابق، ص ١٥٤.

الشركات الاجنبية من الاستفادة من مرافق وخدمات المطار، كالمناولة الارضية والتزود الوقود، كما هو الحال وبالشكل الذي تستفيد منه الشركات الوطنية<sup>(١)</sup>.

رابعاً: عندما تمارس شركات النقل الجوي الحائزة لوضع مسيطر على مطار معين سياسة تعسفية بفرض شروط تمنع بموجبها الشركات المتحالفة معها من ان تسمح بشركات نقل جوي اخرى، من استخدام هذا المطار رغم ان ذلك الاستخدام ممكناً، ثم ان استخدام المطارات تعد من المرافق الضرورية لتقديم الخدمة الجوية، وتتمكن الشركات المنافسة من دخول سوق معينة، وهذا يجعل الشركات المسيطرة تمارس اساءة استغلال المركز المسيطر<sup>(٢)</sup>.

خامساً: استخدام المطارات نظام الحانات الزمنية (SLOTS) التي تعتبر من أبرز المعوقات امام تنفيذ سياسة الاجواء المفتوحة<sup>(٣)</sup> وتجعلها دون فعالية، وكذلك يستخدم هذا النظام كممارسة احتكارية غير مشروعة في المطارات التي بلغت سعتها القصوى، ومازالت تعاني زخماً في عدد المسافرين في معظم الوقت، ولا تستطيع زيادة سعة مدارجها لطائرات جديدة، مما يترتب عليه تقييد حركة الخطوط الجوية في الرحلات المتجهة الى الاسواق الجوية الرئيسية وخاصة السوق الاوربية، بينما لا توجد هذه المشكلة بالنسبة للرحلات الجوية المتجهة من اوروبا الى الاسواق الجوية الاخرى<sup>(٤)</sup>.

---

(١) Antonio Bosch and Jos'e Garcia-Montalvo, Free and Nondiscriminatory Access to Airports: A Proposal for Latin America, working paper published by Inter-American Development Bank, May 2003, pp.24-29. ينظر: د. محمد مرسي عبده، مصدر سابق، ص ٨٤؛ د.

سلمان علي المصري والأستاذ صالح محمد الروضان، مصدر سابق، ص ٧٢-٧٣.

(٢) ينظر: المادة (٩/١٠) من قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي؛ المادة (٨/ن) من قانون حماية المنافسة المصري، المادة (١٣/ز) من اللائحة التنفيذية؛ المادة (٦٧) من قانون هيئة الطيران الماليزية؛ ينظر: د. سامي عبدالباقي ابو صالح، مصدر سابق، ص ١٧٢.

(٣) تبنت الدول في اتفاقية شيكاغو مبدأ الجو الحر او اتفاق الحريتين (الترانزيت)، كذلك اتفاق الحريات الخمسة ينظر: د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٧، ص ٢٩-٣٠؛ د. فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت-لبنان، ٢٠١٧، ص ٢٢.

(٤) ورقة عمل بعنوان (تنظيم الخانات الزمنية وأثارها على تحرير النقل الجوي) مقدمة الى المؤتمر العالمي السادس<sup>٤</sup> للنقل الجوي، منشور على الموقع الالكتروني التالي:

جمال العقيقي، مقالة بعنوان (المطارات كيف http://acao.org.ma/programmes/1455793687\_2.pdf؛

تاريخ الزيارة ٢٢/١٠/٢٠١٩. books.google.iq. منشورة على الموقع الالكتروني التالي:

## الفرع الرابع

## الدعم الحكومي المتنوع لشركات النقل الجوي الوطنية

حيث يتنوع الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي الوطنية في صورتين احدهما دعم مباشر، والآخر في صورة دعم غير مباشر، نستعرضهما كما يأتي:

أولاً: الدعم الحكومي المباشر: ويكون هذا الدعم على شكل مميزات قانونية تمنحها الدولة لشركاتها كمنحها حقوق امتياز في صورة اعانات شاملة او ضخ رؤوس اموال لشركات النقل الوطنية كدعم مالي<sup>(١)</sup> او تقدم لها منح مالية و ضمانات لتسديدها او حتى دعم في صورة غطاء تأميني حكومي، وقد يكون هذا الدعم الايجابي من الحكومات لناقلها الوطني على شكل امتيازات احتكارية او ما يسمى بالاحتكارات الطبيعية باعتبار هذه الشركات ما تقدمه أنشطة تتعلق بمرفق عام، يقدم خدماته للمستهلكين الجويين، ولكن يتوجب هنا على الحكومات تنظيم الاحتكار الطبيعي، حتى لا يؤدي نشاط الشركات الجوية الى منافسة غير مشروعة، ومن ثم القضاء على حالات الاحتكار التعسفي<sup>(٢)</sup>.

ثانياً: الدعم الحكومي غير المباشر: وذلك من قبل الحكومات لشركاتها الوطنية يكون في صورة وضع عوائق امام دخول شركات التنقل الجوي لمنافسة شركاتها المرخص لها بممارسة نشاط النقل الجوي، وهذه العوائق قد تكون عدم منح تراخيص للطيران فوق اقليمها او عدم منح حق التحليق المباشر عبر خط جوي معين او تقيده فوق مناطق معينة<sup>(٣)</sup>، فنجد ان شركة الخطوط الجوية الالمانية (لوفتهانزا) مارست ضغط مباشر على الحكومة الالمانية لرفض طلب (طيران الامارات) للحصول على رخصة التحليق

(١) وفي هذا الشأن أذعت شركات النقل الجوي الامريكية (شركة دلتا ايرلاينز - وامريكان ايرلاينز - ويونايتد) ان الخطوط الجوية القطرية، وطيران الامارات، والاتحاد للطيران، تمكنت من خفض اسعار تذاكرها، واتاحة وسائل الراحة على الطائرات الجديدة بفضل ما تتلقاه من دعم حكومي، واعانات غير قانونية، وازافت هذه الشركات في تقرير مشترك لها ان الشركات الخليجية تلقت دعم مالي غير مشروع مقداره ٤٢ مليار للحصول على نسبة في السوق الجوية العالمية، ومنافسة هذه الشركات في السوق الجوية الامريكية، ينظر: مقالة بعنوان (واشنطن تبحث مزاعم دعم حكومي لشركات طيران خليجية) منشورة على موقع الجزيرة الالكتروني التالي: <https://www.aljazeera.net/news/ebusiness/2015/3/19>؛ تاريخ الزيارة ٢٩/٩/٢٠١٩.

(٢) International Civil Aviation Organization, Fair competition in international air transport, op.cit,p.3. عبد الناصر فتحي الجلوي، الاحتكار المحظور وتأثيره على حرية التجارة -دراسة قانونية مقارنة، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق مقدمة الى كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٢١١؛ د. محمد مرسى عبده، مصدر سابق، ص ٨١؛ ينظر: اوسيتا برهان محمود، مصدر سابق، ص ١١٢.

(٣) د. إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، كلية الحقوق، ٢٠٠٤ - ٢٠٠٥، ص ١٠٧.

المباشر الى مطار برلين عبر الخط الجوي (برلين - براغ تيرغ) وهو ما يمنع (طيران الامارات) من دخول السوق الجوية الالمانية لمنافسة شركاتها، وبالتالي يعد هذا دعم سلبي تتلقاه من حكوماتها<sup>(١)</sup>.

وقد يتمثل الدعم الغير المباشر ايضاً في شكل اعفاءات ضريبية تمنحها الحكومة لشركاتها على ما تستورده من قطع غيار الطائرات او الوقود او قد يكون الدعم من خلال فرض ضريبة مضادة للدعم تسمى رسماً تعويضياً، وهذا ما يجعل من الشركات المتلقية للدعم الحكومي بمركز مسيطر في تقديم الخدمة في السوق الجوية المعنية، بالإضافة الى التحكيم في اسعارها وحجم السعة المفروضة، الأمر الذي يترتب عليه عدم استطاعة الشركات الاخرى دخول السوق ومنافستها<sup>(٢)</sup>.

كذلك يؤدي الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي الوطنية دوراً جوهرياً في الاخلال بالمنافسة العادلة لقطاع النقل الجوي من خلال منحها امتيازات قانونية، على شكل مساعدات واعانات أو عدم منح سلطات الطيران المدني للشركات المنافسة تصاريح إنشاء المطارات<sup>(٣)</sup>، وبالتالي يؤدي الى انخفاض اسعار خدمات الشركات المتلقية للدعم، مقارنة بأسعار الخدمات المماثلة للشركات الاخرى بنفس السوق، أو منع دخول الشركات المنافسة او استبعادها من السوق الجوية المعنية، وهذا ما يتعارض مع نظام المنافسة الحرة<sup>(٤)</sup>، لذلك حرصت المؤتمرات والاتفاقات الدولية الخاصة بالنقل الجوي، على منع هذه المساعدات والاعانات منها ما تضمنه الاعلان الصادر عن المؤتمر الدولي الخامس للنقل الجوي من مبادئ واحكام للأثار السلبية للمساعدات الحكومية على السوق الجوي الدولي، اذ نص المبدأ رقم (٥-٤) على انه "في الحالات التي يكون فيها للمساعدات الحكومية لقطاع النقل الجوي ما يسوغها، يتوجب على

(١) مقالة بعنوان (طيران لوفتهانزا يضغط على الحكومة الالمانية لرفض طلب طيران الامارات في الهبوط في برلين)،

منشورة على الموقع الالكتروني التالي: <http://www.irhal.com>؛ تاريخ الزيارة ٢٩/٩/٢٠١٩.

(٢) أويستا برهان محمود، اندماج الشركات واثرها في المنافسة التجارية، رسالة مقدمة الى مجلس كليه القانون والسياسة، جامعة السليمانية، ٢٠١٤، ص ١١٢؛ د. عبدالرحيم عنتر عبدالرحمن، مصدر سابق، ص ١٠٧.

(٣) يتطلب انشاء المطارات واستغلالها ترخيص من سلطات الطيران المدني في كل دولة، وهذا ما نص عليه المادة (١٦) من قانون الطيران المدني العراقي، بانه "لا يجوز انشاء المطارات المدنية في الدولة او استغلالها او استثمارها الا بترخيص مسبق من قبل سلطات الطيران المدني"؛ يقابها ينظر: المادة (١٦) من قانون الطيران المدني العراقي؛ المادة (٣٨/١ف) من قانون هيئة الطيران الماليزية؛ د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص ١١٠؛ د. إلياس حداد، مصدر سابق، ص ١٠٩.

(٤) ينظر: المادة (١٩/١ف/٢) من اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية؛ Arlette MARTIN-SERF, Aides publiques nationales et droit de la concurrence, Revue de jurisprudence commercial, 2000, p.97؛ د. محمد مرسى عبده، مصدر سابق، ص ٧٧.

الدول ان تتخذ اجراءات شفافة وفعالة، للتأكد من ان هذه الامتيازات موقته، ولن تترك تأثيراً ضاراً على المنافسة العادلة في السوق الجوية".

ونبين في هذا الشأن بأنه قد انفرد التنظيم الاوربي<sup>(١)</sup> في المواد من (١٠٧ الى ١٠٩)، من اتفاقية الاتحاد الاوربي لعام (٢٠١٢) بمعالجة مسألة المساعدات الحكومية لشركات النقل الجوي، واعتبرها ممارسات تؤدي الى تشويه المنافسة العادلة في السوق<sup>(٢)</sup>، ثم وضع قواعد ومبادئ لرقابة حقيقية على المساعدات التي تمنحها الدول لشركاتها الوطنية بطريقة تمييزية، تجعل تلك الشركات في وضع احتكاري تعسفي، وبما يخل بالمنافسة العادلة، لذلك نصت المادة (١/١٠٧) من الاتفاقية على التدابير الملائمة لرقابة المساعدات الحكومية لشركات النقل الجوي لدول الاتحاد الاوربي، واعتبرت هذه المادة المساعدات الحكومية نشاط يتعارض مع أهداف السوق الاوربية المشتركة، وتؤثر على حرية التجارة بين الدول الاعضاء، الأمر الذي يقيد او يهدد المنافسة العادلة داخل السوق الاوربية.

ووفقاً للمادة (١٠٨) من هذه الاتفاقية نصت على ان تقوم المفوضية الاوربية بالتعاون مع الدول الاعضاء بمراقبة واستعراض أنشطة المساعدات الحكومية بصفة مستمرة للشركات داخل السوق الاوربية، وان ثبت ان هذه المساعدات قد تم اساءة استخدامها وفقاً للمادة (١٠٧) من هذه الاتفاقية، فإنها تتخذ إجراءات منها، تلزم الدول بإلغاء هذه المساعدات او تعديلها خلال مدة معينة، وان لم تلتزم الدول المعنية فيتم اللجوء الى محكمة العدل الاوربية، وتطبيقاً لذلك اعتبرت المفوضية الاوربية في قرار لها بان المساعدات التي تقدمها الحكومة اليونانية لشركة الخطوط الجوية (Olympic Air lines) في صورة تسديد للضرائب المستحقة على الشركة، ومنحها غطاء تأميني حكومي، تعد مساعدات حكومية غير مشروعة، يترتب عليها تقييد للمنافسة العادلة في السوق الاوربية، لذلك طلبت المفوضية الاوربية من الحكومة اليونانية بل والزمته بان توقف فوراً اي مساعدات اخرى للشركة المستفيدة، بالإضافة الى استرداد المساعدات التي منحها للشركة مضافاً اليها الفوائد القانونية، على ان يتم ذلك خلال مدة اربعة اشهر من تاريخ ابلاغ الحكومة اليونانية بالقرار<sup>(٣)</sup>. كذلك ما نصت عليه المادة (١٩/١) من اتفاقية

(١) لم يتضمن قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي، والقوانين المقارنة مثل هذا النوع من الممارسات.

(٢) د. محمد مرسى عبده، مصدر سابق، ص ١٢٩.

(٣) اصدرت المفوضية الاوربية مبادئ وتوجيهات بشأن المساعدات التي تقدمها الدول لقطاع النقل الجوي تحديداً او ركزت على تنظيم آلية تمويل الحكومات الاوربية لشركات النقل الجوي والمطارات، منشور على الموقع الالكتروني التالي:

[http://www.eipa.n1/UserFiles/File/state\\_aid/State\\_Aid\\_in\\_the\\_Transport\\_Sector.pdf](http://www.eipa.n1/UserFiles/File/state_aid/State_Aid_in_the_Transport_Sector.pdf)  
European Commission, Commission Decision of 17/09/2008, on State aid C 61/2007- ؛

دمشق لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية على "ان تمتع الدول الاطراف عن تقديم كافة اشكال الدعم الحكومي لشركة/ شركات النقل الجوي المعينة من قبلها، مما قد يضر بتجارة الخطوط الجوية للدول الاطراف ويشكل تقييد للمنافسة الجوية العادلة".

## الخاتمة :

### أولاً: النتائج:

١. يعرف الدعم الحكومي بأنه الدعم المتنوع الذي تتلقاه شركات النقل الجوي الوطنية من قبل حكوماتها او سلطات الطيران المدني في هذه الدول بهدف ضمان استمرار تقديم خدماتها وعدم افلاسها، ومواجهة ظروف استثنائية، بعد توافر الشفافية في هذا الدعم وقد تؤثر المساعدات الحكومية على الفرص المتكافئة بين شركات النقل الجوي وحياسة هذه الشركات مركز مسيطر وممارسة أنشطة احتكارية، والتأثير على السوق الجوي.
٢. لم يعرف قانون الطيران المدني العراقي، ولا القوانين المقارنة الدعم الحكومي لشركات النقل اجوي، ولكن في المقابل أشارت الى هذا في أحكامها منظمة الطيران المدني الايكاو، ودليل تنظيم النقل الجوي، واتفاقية (دمشق) لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية.
٣. يكون للدول المتضررة شركاتها من الدعم الحكومي هذا ان تشتكي من حصول منافسة غير مشروعة في سوقها الجوية، وتطلب وقف تلك الأنشطة الاحتكارية او تعويض عادل لها.
٤. اختلفت قوانين المنافسة ومنع الاحتكار بشأن سريانها على شركات النقل الجوي الوطنية في ثلاثة اتجاهات ذهب الاتجاه الاول: على عدم استثناء شركات النقل الجوي الوطنية من الخضوع لقوانين المنافسة بصورة صريحة، ومنها موقف المشرع العراقي، اما الاتجاه الثاني: ذكر وبصورة صريحة استثناء الناقل الجوي الوطني باعتباره من المرافق العامة من الخضوع لأحكام قانون المنافسة ومنع الاحتكار، وهذا موقف المشرع المصري، بينما ذهب الاتجاه الثالث: الى منح شركات النقل الجوي الوطنية حصانة تجاه قوانين المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية.
٥. يأخذ الدعم الحكومي لشركات النقل الجوي صور وأشكال مختلفة، منها ما يتعلق بدعم قانوني في صورة انظمة وتعليمات تدعم ناقلها الوطني، ومنها دعم اسعار الوقود، وقد يكون الدعم مباشر في

صورة قروض او منح مالية او دعم غير مباشر في صورة عدم منح تراخيص للشركات المنافسة للطيران فوق اقليمها او عدم منح حق التحليق المباشر عبر خط جوي معين.

٦. تلعب المطارات دوراً جوهرياً في تكريس الممارسات الاحتكارية لشركات النقل الجوي الوطنية، الأمر الذي يترتب عليه الاخلال بقواعد المنافسة العادلة في السوق الجوية الدولية، عندما تعمل سلطات ادارة المطارات الوطنية على تمييز ناقلها الجوي في التعيين على خطوط جوية معينة، وتوقيات التشغيل المحددة من قبلها أو قيام ادارة المطار بفرض رسوم او ضرائب على شركات النقل الجوي الاجنبية، من دون فرضها على الشركات الوطنية او يتجاوز ما تدفعه هذه الشركات الاخيرة او تقييد الحرية التي تتمتع بها شركات النقل الاجنبية بشأن بيع تذاكرها او منحها حجم السعة المطلوبة، يظهر دور المطارات الوطنية في منح ميزة تنافسية عندما تعمل ادارتها على منح الترخيص لبعض الخطوط الجوية.

٧. هناك عدة آثار تترتب على دعم لشركات النقل الجوي التابعة لها، منها ايجابية تتمثل في توفير دعماً مؤقتاً لمواجهة ظروف استثنائية تمر بها تلك الشركات، وبالتالي عدم توقعها عن تقديم الخدمات الجوية وافلاسها لتعلق الأمر بالخدمات العامة، وايضاً يؤدي هذا الدعم الى توفير تكاليف السفر بالنسبة للمستهلك الجوي، واخرى اثار سلبية تتمثل في ان هذا الدعم الحكومي قد يجعل الناقل الوطني المتلقي للدعم في مركز مسيطر، والقيام بممارسات مقيدة للمنافسة والتأثير في الاسعار، واحتكار السوق الجوية المعنية.

#### ثانياً: التوصيات:

١. ندعو الحكومة العراقية الى دعم الخطوط الجوية العراقية نظراً لطابع النفع العام لخدمات النقل الجوي، وذلك لعدة اسباب أهمها: قلة الطائرات الحديثة المستخدمة في الخدمة الجوية، ولمواجهة الظروف الاستثنائية التي يمر بها الناقل الجوي العراقي، وبالتالي عدم توقعها عن تقديم الخدمات الجوية وافلاسها لتعلق الأمر بالخدمات العامة، فضلاً عن الاوضاع الامنية والسياسية التي يمر بها العراق مما ترتب عليه ضعف بأداء سلطة الطيران المدني.

٢. ندعو سلطات الطيران المدني العراقي الى استخدام الاتفاقات الثنائية وقوانين المنافسة كأحد آليات القضاء على الانشطة التمييزية للمطارات، من خلال اتباع سياسة المعاملة بالمثل او تطبيق بنود الاتفاق الثنائي، الأمر الذي بالتأكيد يمنع استخدام المطارات في أنشطة تمييزية لصالح شركات النقل الجوي.

٣. تطبيق نص المادة (١٥) من اتفاقية شيكاغو التي تلزم الدول المتعاقدة عند فرضها رسوم استعمال مطاراتها للملاحة الجوية الدولية ان لا تزيد الرسوم التي تدفعها الطائرات التابعة لشركة الخطوط الجوية العراقية عن تلك الرسوم تدفعها الطائرات الأجنبية.
٤. ندعو سلطة الطيران المدني العراقي الى توفير المخصصات المالية اللازمة لإعادة تأهيل مطار الموصل الدولي، لما يعود ذلك على محافظة نينوى من منفعة تجارية واقتصادية.

### قائمة المصادر :

#### اولاً: كتب اللغة:

١. إبراهيم مصطفى احمد و حسن الزيات واخرون، المعجم الوسيط، ج٢، إصدارات مجمع اللغة العربية، استانبول- تركيا، بلا سنة نشر.

#### ثانياً: الكتب القانونية:

١. د. إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، كلية الحقوق، ٢٠٠٤ - ٢٠٠٥.
٢. د. سامى عبد الباقي أبو صالح، إساءة استغلال المركز المسيطر في العلامة التجارية، القانون رقم ٣ لسنة ٢٠٠٥ الخاص بحماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١١ -
٣. د. سلمان علي المصري، والاستاذ صالح محمد الروضان، مقدمة في القانون الجوي الدولي، ط١، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان - الاردن، ٢٠١٧.
٤. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، ٢٠١٢.
٥. د. عبدالرحيم عنتر عبدالرحمن، المنافسة في ظل اتفاقية التريبس واثرها على المعلومات غير المفصح عنها، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، مصر، ٢٠١٥.
٦. د. فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، ٢٠١٧.
٧. د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٧.
٨. المحامي محمد نعيم علوه، القانون الجوي، ط١، ج٧، منشورات زين الحقوقية، بيروت - لبنان، ٢٠١٢.



### ثالثاً: البحوث القانونية:

١. د. احمد عبدالرحمن الملحم، التقييد الافقي للمنافسة مع التركيز على اتفاق تحديد الأسعار، بحث منشور في مجلة الحقوق، الكويت، السنة ١٦، العدد ٤، ١٩٩٥.
٢. د. محمد صبري محمد السنوني، تعليق على قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، بحث مقدم الى المؤتمر التاسع لكلية الحقوق جامعة المنصورة، تحت عنوان (تنظيم المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية الضارة)، في الفترة من ٢٩ - ٣٠، ٢٠٠٠.
٣. د. محمد مرسى عبده، الضوابط القانونية لمنع الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات الطيران الدولية، بحث منشور في مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، المجلد ٢، العدد ٢، ٢٠١٦.
٤. د. مهند إبراهيم علي فندي، التنظيم القانوني لمناهضة الاحتكار، بحث منشور في مجلة الرافدين، المجلد ٩، السنة ١٢، العدد ٣٣، ٢٠٠٧.

### رابعاً: القوانين والاتفاقات الإقليمية والدولية:

#### أ- القوانين:

١. قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لعام ١٩٧٤ المعدل.
٢. قانون الطيران المدني المصري المعدل رقم (٢٨) لعام ١٩٨١.
٣. قانون هيئة الطيران الماليزية رقم (٧٧١) لعام (٢٠١٥).
٤. قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي رقم ١٤ لسنة ٢٠١٠.
٥. قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري رقم ٣ لسنة ٢٠٠٥.
٦. اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني المصري الصادرة بموجب قرار مجلس الوزراء رقم (١٣١٦) لسنة ٢٠٠٥.

#### ب- الاتفاقات الإقليمية والدولية:

١. اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لعام (١٩٤٤).
٢. اتفاقية دمشق لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية لعام (٢٠٠٤).

#### خامساً: الرسائل والاطاريح:

١. أويستا برهان محمود، اندماج الشركات واثرها في المنافسة التجارية- دراسة مقارنة، رسالة مقدمة الى مجلس كلية القانون والسياسة، جامعة السليمانية، ٢٠١٤.

٢. عبد الناصر فتحي الجلوي، الاحتكار المحظور وتأثيره على حرية التجارة -دراسة قانونية مقارنة، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق مقدمة الى كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠٠٨.

سادساً: مصادر شبكة الانترنت:

١. ورقة عمل بعنوان (تدابير ضمانات التحرير التجاري للنقل الجوي) مقدمة الى المؤتمر الدولي السادس للنقل الجوي، ص٢، منشور على الموقع الالكتروني التالي: <https://www.icao.int/Meetings/atconf6>؛ تاريخ الزيارة ٢٨/٩/٢٠١٩.

٢. مقالة بعنوان (الاتحاد تكشف الدعم الحكومي لشركات الطيران الامريكية) منشورة بتاريخ ١٦/٥/٢٠١٥) على الموقع الالكتروني التالي: [alarab.com](http://alarab.com)؛ تاريخ الزيارة ١/١٠/٢٠١٩.

٣. مقالة لجاستن باير، بعنوان (روابط تحالفات - ولكن في السماء) منشورة بتاريخ (٢٥/٩/٢٠٠٩)، على موقع جريدة الاقتصاد الالكتروني التالي: <http://www.aleqt.com>؛ تاريخ الزيارة ٧/١٢/٢٠١٩.

٤. مقالة بعنوان (دراسة بشأن قطاع النقل الجوي الداخلي المنتظم للركاب في جمهورية مصر العربية في ضوء احكام قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية)، جهاز حماية المنافسة المصري، ٢٠٠٩، ص٣، منشورة على الموقع الالكتروني التالي: <http://www.eca.org/ECA/Publication/view.aspx>؛ تاريخ الزيارة ٢٩/١٠/٢٠١٩.

٥. راكان العبيد، الدعم الحكومي لشركات الطيران، الخطوط الجوية السعودية - طيران ناس وطيران سما، منشورة على الموقع الالكتروني التالي: [https://twitter.com/rakan\\_b777](https://twitter.com/rakan_b777)؛ تاريخ الزيارة ١/١٠/٢٠١٩.

٦. مقاله بعنوان (اوروبا تعلن معركة ضد طيران الخليج بحجة الدعم الحكومي) مقالة منشورة على الموقع الالكتروني لصحيف الخليج التالي: <https://alkhaleejonline.net>؛ تاريخ الزيارة ١/١٠/٢٠١٩.

٧. ورقة عمل بعنوان (تنظيم الخانات الزمنية وآثارها على تحرير النقل الجوي) مقدمة الى المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي، منشور على الموقع الالكتروني التالي: [http://acao.org.ma/programmes/1455793687\\_2.pdf](http://acao.org.ma/programmes/1455793687_2.pdf)؛ تاريخ الزيارة ٢٢/١٠/٢٠١٩.

٨. جمال العقيلي، مقالة بعنوان (المطارات كيف تعمل) منشورة على الموقع الالكتروني التالي: [books.google.iq](https://books.google.iq)؛ تاريخ الزيارة ٢٢/١٠/٢٠١٩.

٩. مقالة بعنوان (واشنطن تبحث مزاعم دعم حكومي لشركات طيران خليجية) منشورة على موقع الجزيرة الالكتروني التالي: <https://www.aljazeera.net/news/ebusiness/2015/3/19>؛ تاريخ الزيارة ٢٩/٩/٢٠١٩.

١٠. مقالة بعنوان (طيران لوفتهانزا يضغط على الحكومة الالمانية لرفض طلب طيران الامارات في الهبوط في برلين)، منشورة على الموقع الالكتروني التالي: <http://www.irhal.com>؛ تاريخ الزيارة ٢٩/٩/٢٠١٩.

١١. اصدرت المفوضية الاوربية مبادئ وتوجيهات بشأن المساعدات التي تقدمها الدول لقطاع النقل الجوي تحديداً او ركزت على تنظيم إلية تمويل الحكومات الاوربية لشركات النقل الجوي والمطارات، منشور على الموقع الالكتروني التالي:  
[http://www.eipa.n1/UserFiles/File/state\\_aid/State\\_Aid\\_in\\_the\\_Transport\\_Sector.pdf](http://www.eipa.n1/UserFiles/File/state_aid/State_Aid_in_the_Transport_Sector.pdf)  
سابعاً: القرارات القضائية:

1. Cass. Com.Ier mars 1994,Bull. Civ., IV.n91.

ثامناً: المصادر الانكليزية:

1. Aerolinas Argentians S.A.v.U.S. Department of Transportation, U.S. Court of Appeals for the District of Columbia Circuit, 415 F.3d 1, Decided July 8,2005.
2. Antonio Bosch and Jos`e Garcia-Montalvo, Free and Nondiscriminatory Access to Airports: A Proposal for Latin America, working paper published by Inter-American Development Bank, May 2003..
3. International Civil Aviation Org anization, Fair competition in international air transport.
4. Arlette MARTIN-SERF, Aides publignes nationaux et droit de la concurrence, Revue de jurisprudence commercial,2000.

## List of sources

### First: Language Books

1-Ibrahim Mustafa Ahmad and Hasan Al-Zayat and others, Al-Waseet Dictionary, Part 2, Publications of the Arabic Language Academy, Istanbul - Turkey, without a year of publication.

### Second: Legal Books

2-Dr. Elias Haddad, Air Law, Damascus University Publications, Faculty of Law, 2004-2005.

3-Dr. Sami Abdel-Baqi Abu Saleh, Abuse of the dominant position in the trademark, Law No. 3 of 2005 for the protection of competition and the prevention of monopolistic practices, Arab Renaissance House, Cairo, 2011-

4-Dr. Salman Ali Al-Masry, and Professor Saleh Muhammad Al-Roudhan, Introduction to International Air Law, 1st Edition, Wael Publishing and Distribution House, Amman - Jordan, 2017.

5-Abdel Fadil Mohamed Ahmed, Special Air Law, House of Thought and Law for Publishing and Distribution, Mansoura, 2012

6-D. Farouk Ibrahim Jassem, Air Law, 1st Edition, Al-Halabi Legal Publications, Beirut - Lebanon, 2017

7-D. Mohamed Farid El-Arini, Air Law, University Press, Alexandria, 1997.

8-Attorney Muhammad Naim Alouh, Air Law, 1st Edition, C7, Zain Human Rights Publications, Beirut - Lebanon, 2012.

### Third: Legal Research

1-Dr. Ahmad Abdul Rahman Al-Melhem, Horizontal Restriction of Competition with a Focus on the Price Fixing Agreement, a research published in the Journal of Law, Kuwait, Year 16, Issue 4, 1995.

2-Dr. Muhammad Sabri Muhammad Al-Senouni, Commentary on the Law on the Protection of Competition and the Prevention of Monopolistic Practices, research presented to the ninth conference of the Faculty of Law, Mansoura University, under the title (Regulating competition and preventing harmful

monopolistic practices), from 29-30, 2000

3-Dr. Mohamed Morsi Abdo, Legal Controls to Prevent the Arbitrary Monopoly of International Airline Alliances, Research published in Law Journal for Legal and Economic Research, Faculty of Law, Alexandria University, Volume 2, Issue 2, 2016.

4-Dr. Muhannad Ibrahim Ali Fendi, Anti-Monopoly Legal Regulation, a research published in Al-Rafidain Magazine, Volume 9, Year 12, Issue 33, 2007.

#### **Fourth: regional and international laws and agreements**

##### **A- Laws**

1-Iraqi Civil Aviation Law No. (148) of 1974 amended

2-The Egyptian Amended Civil Aviation Law No. 28 of 1981

3-Malaysia Aviation Authority Law No. (771) of (2015

4-Iraqi Competition and Monopoly Prevention Law No. 14 of 2010

5-The Egyptian Law on Protection of Competition and Prevention of Monopolistic Practices No. 3 of 2005.

6-The executive regulations of the Egyptian Civil Aviation Law issued pursuant to Cabinet Resolution No. (1316) of 2005.

##### **B- Regional and International Agreements**

1-Chicago Convention on International Civil Aviation of the year (1944

2-The Damascus Agreement for the Liberation of Air Transport between the Arab Countries of (2004.)

#### **Fifth: Messages and theses**

1-Usta Burhan Mahmoud, Corporate Merger and Its Impact on Commercial Competition - A Comparative Study, Letter submitted to the Council of the College of Law and Politics, Sulaymaniyah University, 2014

2-Abdel Nasser Fathy Al-Jalawi, The Prohibited Monopoly and its Impact on Freedom of Trade - A Comparative Legal Study, Thesis for a PhD in Law submitted to the Faculty of Law, Cairo University, 2008.

**Sixth: Internet sources**

- 1-A working paper entitled (Safeguards for Trade Liberalization of Air Transport) submitted to the Sixth International Air Transport Conference, p. 2, published on the following website: <https://www.icao.int/Meetings/atconf6>; Visit date 9/28/2019.
- 2-An article entitled (Etihad reveals government support to US airlines) published on (May 16, 2015) on the following website: alarab.com; Visit date 1/10/2019.
- 3-An article by Justin Bayer, entitled (Links Alliances - But in the Sky), published on (9/25/2009), on the following electronic economics newspaper website: <http://www.aleqt.com>; Visit date 7/12/2019.
- 4-An article entitled (A study on the regular domestic air transport sector for passengers in the Arab Republic of Egypt in light of the provisions of the Law on the Protection of Competition and the Prevention of Monopolistic Practices), the Egyptian Competition Protection Authority, 2009, p. 3, published on the following website: <http://www.eca.org.ECA/Publication/view.aspx>; Date of visit 10/29/2019.
- 5-Rakan Al-Obaid, government support for airlines, Saudi Airlines - Flynas and Sama Airways, published on the following website: [https://twitter.com/rakan\\_b777](https://twitter.com/rakan_b777); Visit date 1/10/2019
- 6-An article entitled (Europe declares a battle against Gulf Air under the pretext of government support), an article published on the website of the following Gulf newspaper: <https://alkhaleejonline.net>; Visit date 1/10/2019.
- 7-A working paper entitled (Regulating slots and their implications for air transport liberalization) submitted to the Sixth World Air Transport Conference, published on the following website: [http://acao.org.ma/programmes/1455793687\\_2.pdf](http://acao.org.ma/programmes/1455793687_2.pdf); Date of visit 10/22/2019.
- 8-Jamal Al-Aqili, an article entitled (How do you work in airports), posted on

the following website: books.google.iq; Date of visit 10/22/2019.

9-An article entitled (Washington is looking into allegations of government support for Gulf airlines) posted on the following Al Jazeera website: <https://www.aljazeera.net/news/ebusiness/2015/3/19>; Visit date 9/29/2019.

10-An article entitled (Lufthansa Airlines pressures the German government to reject Emirates Airlines's request to land in Berlin), posted on the following website: <http://www.irhal.com>; Visit date 9/29/2019.

11-The European Commission issued principles and directives regarding aid provided by countries to the air transport sector in particular, or focused on organizing a mechanism for European governments' financing of air transport companies and airports, published on the following website: [http://www.eipa.n1/UserFiles/File/state\\_aid/State\\_Aid\\_in\\_the\\_Transport\\_Sector.pdf](http://www.eipa.n1/UserFiles/File/state_aid/State_Aid_in_the_Transport_Sector.pdf)

### **Seventh: Judicial decisions**

2. Cass. Com.Ier mars 1994,Bull. Civ., IV.n91.

### **Eighth: English sources**

1. Aerolinas Argentians S.A.v.U.S. Department of Transportation, U.S. Court of Appeals for the District of Columbia Circuit, 415 F.3d 1, Decided July 8,2005.
2. Antonio Bosch and Jos`e Garcia-Montalvo, Free and Nondiscriminatory Access to Airports: A Proposal for Latin America, working paper published by Inter-American Development Bank, May 2003..
3. International Civil Aviation Org anization, Fair competition in international air transport.
4. Arlette MARTIN-SERF, Aides publigues nationaux et droit de la concurrence, Revue de jurisprudence commercial,2000.