

الوضع القانوني للتحالفات الدولية لشركات الطيران المدني

فاطمة احمد منصور

أ.م.د. طلعت جواد لحي الحديدي

باحثة قانونية

استاذ القانون الدولي العام المساعد

كلية القانون والعلوم السياسية - جامعة كركوك

الملخص

يشهد المجتمع الدولي تحولات عميقة في مختلف الميادين، ولاسيما تلك التي أُلقت بضلالها على قيام شركات الطيران المدني بتكوين التحالفات الدولية. وبدا الفارق واضحا بين الدور الذي تؤديه تلك الشركات بوصفها شركة منفردة في عالم الطيران وبين الدور الذي تؤديه بوصفها شركة داخلية ضمن تحالفات يضم مجموعة شركات تعمل جميعها ضمن إستراتيجية واحدة .

إن هذه التحالفات قد دفعت بالدول نحو تبني سياسات تهدف إلى تقدم النقل الجوي بما يحقق مصالح هذه التحالفات والدول على حد سواء، وتمثلت هذه السياسات بتوقيع الدول للمئات من الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي الدولي من القيود التشريعية الداخلية للدول ووفق ما يعرف ب((اتفاقيات الأجواء المفتوحة)).

وفي ظل تلك التحولات في مجال الطيران المدني، فقد ظهرت موجة من الاندماجات الدولية بين مختلف شركات الطيران المدني، هدفها هو تقوية الشركة الجديدة في مواجهة المنافسة وتحقيق أكبر قدر من الكفاءة والأرباح، الأمر الذي أثار العديد من التساؤلات حول طبيعة العلاقة بين الدخول في التحالفات وتكوين الاندماجات، وخاصة إن العديد من الكتاب والمهتمين بشؤون الطيران المدني يخطون بين هذين المصطلحين مع العلم إن الفرق بينهما كبير وخاصة من الناحية القانونية

المقدمة

أولاً:- أهمية الموضوع

يثير مفهوم التحالفات الدولية لشركات الطيران المدني جدلاً واسعاً في الأوساط السياسية والقانونية، نظراً لما لهذا المفهوم من آلية عمل تتشابه معها المؤشرات التي يتحدد وفقها نشاط هذه التحالفات، كونها تتبنى إستراتيجية ربط القارات والدول بخدمتها، وبالتالي فإن هذه الإستراتيجية تكاد تشكل محور نشاط هذه التحالفات، إذ بدونها لا يمكن فهم طبيعتها وآليات عملها، ومن النتائج التي تتمخض عن إستراتيجية هذه التحالفات، هو تميز الأخيرة بالمرونة وبقدرتها على التكيف وفقاً لتغير الظروف الاقتصادية والسياسية والقانونية، ذلك أن مجال اتساع نشاطها على المستوى الدولي يؤهلها للاستفادة من المزايا التي تحققها الاختلافات القائمة بين الدول والمناطق الاقتصادية والنقدية المتعددة، وبين التنظيمات القانونية والضريبية المتنوعة على المستوى الدولي .

أن اتجاه شركات الطيران المدني للدخول في هذه التحالف يأتي نتيجة لرغبة هذه الشركات في توسيع رقعة خطوطها والقدرة على منافسة الشركات الأخرى بالإضافة إلى دعم اقتصاديات الشركات الأعضاء في التحالف وذلك من خلال زيادة عوائدها وبالتالي أرباحها .

أن تكوين التحالفات الدولية هي ليست الصورة الوحيدة التي تلجأ إليها شركات الطيران المدني لمواجهة أخطار المنافسة والإفلاس وإنما هناك صورة أخرى تمثل الأداة القانونية المثلى للتركز الاقتصادي والاجتماعي وهو الاندماج الدولي لهذه الشركات. فالعلامة الفارقة بين اتجاه شركات الطيران المدني نحو تكوين التحالفات أو الدخول في اندماجات يكمن في أن تكوين التحالفات لا يصطدم بعقبات وقيود تشريعية، فهي وجدت لمواجهة المنافسة وزيادة المكاسب

المشتركة، على العكس من الدخول في الاندماجات فالعقبات والقيود التشريعية تحول دون قيام العديد من الاندماجات.

فالتشريعات الداخلية للدول تضع قيوداً أمام تملك الأجانب لحصص في مؤسسات اقتصادية أو تجارية وطنية، فاندماج شركتين أو أكثر يعني تكون وحدة اقتصادية قوية منظمة قانونياً قادرة على حماية حقوق المساهمين الأمر الذي قد يثير المخاوف نحو انفراد الشركة الناتجة عن الاندماج في احتكار سوق المنافسة، ولكن وبالرغم من كل ما سبق قوله فإن تكوين التحالفات يعد أهم الأسباب التي تقف وراء تكوين الاندماجات، كون هذه التحالفات تعد بوجه عام أكثر التحالفات تأثيراً بالتطورات الاقتصادية، وبقدر ما يكون هذا التحالف متاعماً مع طبيعة تطور الشركات الداخلة فيه ومستوعباً لهذا التطور وحركته بقدر ما يساعد ذلك على دفع الشركات نحو عملية الاندماجات الدولية.

ثانياً:- مشكلة البحث

أن المشكلة التي أنطلق البحث بصددها واستجلاء مضامينها تكمن في التساؤلات الآتية:-
هل أن لجوء شركات الطيران المدني إلى الدخول في تحالفات هو لمواجهة المنافسة وزيادة الأرباح؟
وهل ساهمت تلك التحالفات في تحرير النقل الجوي الدولي؟
وما هو موقف الدول والمنظمات الدولية من سياسات الأجواء المفتوحة؟
وهل أن لجوء شركات الطيران المدني إلى تكوين الاندماجات يعد كبديل عن إقامة التحالفات فيما بينها ؟
أم أنها تلجأ للاندمجات لمواجهة تلك التحالفات ؟ أم أنها تلجأ لتلك الاندماجات لتقوية نفوذها داخل التحالفات؟

ثالثاً:- خطة البحث

وللإجابة على تلك التساؤلات فإننا قد قسمنا بحثنا إلى ثلاثة مباحث، وحسب ما تقتضيه ضرورة البحث العلمي، إذ تناولنا في المبحث الأول التعريف بالتحالفات الدولية لشركات الطيران المدني من حيث تحديد مفهوم التحالفات وشخصيتها القانونية، أما الثاني فقد خصصناه لبيان الوسائل الدولية لتحرير النقل الجوي الدولي وذلك من خلال بيان دور الاتفاقيات الدولية والمنظمات الدولية في هذا المجال، أما الثالث فقد اقتصر على إبراز الاندماج الدولي لتلك التحالفات وذلك من خلال بيان مواجهة الاندماجات للتحالفات وتوضيح ذلك بنماذج تطبيقية.

المبحث الأول

مدخل إلى التعريف بالتحالفات الدولية لشركات الطيران المدني

أن فكرة التحالفات الدولية لشركات الطيران المدني تعد واحدة من أهم الأفكار المهمة التي طرحت على بساط البحث القانوني، بغية الوصول إلى التحديد القانوني الدقيق الذي يستوعب كافة الأبعاد التي يثيرها التعاون الدولي في المجالات الاقتصادية.

ذلك أن الفكرة القانونية لهذه التحالفات ما زالت في مراحلها الأولى في مجال القانون الدولي العام، إذا قورنت بغيرها من الوحدات القانونية الدولية المستقرة كالدولة والمنظمات الدولية وغيرها من الكيانات الدولية الأخرى .

لقد واجهت شركات الطيران المدني تحديات عدة للاستمرار والصمود في قطاع ذي هامش ربح ضيق، إذ كانت عرضة للأزمة المالية العالمية والركود الحاد في قطاع النقل الجوي الدولي، الأمر الذي دفع تلك الشركات نحو التكتل لتكوين تحالفات دولية تواجه بها الأخطار التي تهدد مستقبل النقل الجوي الدولي.

ولبيان ما المقصود بتلك التحالفات وطبيعة شخصيتها القانونية فأنا قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين يتناول الأول تحديد مفهوم هذه التحالفات ، إما الثاني فقد خصصناه لبيان الشخصية القانونية لهذه التحالفات .

المطلب الأول

تحديد مفهوم التحالفات الدولية لشركات الطيران المدني

أن اللجوء إلى سياسة التحالف إنما يأتي استجابة إلى بعض المقتضيات أو الضرورات التي تكون دافعاً نحو تبني تلك السياسة، ومن ثم فإقامة التحالفات لا ينشأ استجابة لمبادئ أو قيم الصداقة الدولية، وإنما هي تنشأ كنتيجة لمبررات ودوافع تقتضي قيامها، ومن ثم فإن نشأتها وبقائها وانقضائها مرهون بهذه الدوافع والاعتبارات أو المقتضيات وجوداً وهدماً^١.

ويمكن تعريف التحالف بأنه ((عبارة عن اتفاق بين طرفين أو أكثر يتحقق باحتفاظ كل طرف من أطراف التحالف بخصوصيته التي تجعله يتميز عن غيره من الحلفاء. ويتم بموجب هذا التحالف الاستفادة من القدرات الذاتية لكل طرف بشكل يسمح للأطراف المتحالفة من تحسين قدراتها التنافسية في مجال عملها، وذلك من خلال تقادي أوجه القصور الذي يميز عملها بشكل منفرد، وهو ما يسمح لها بزيادة فاعليتها بشكل يسمح لها بتخفيض تكاليفها الإنتاجية أو زيادة حصتها داخل السوق التي تعمل فيها مع العلم إن التحالف يقتضي تقييماً دورياً بقصد تقادي الأخطاء من أجل تحسين الأداء))^٢

وبناءً على ما تقدم انطلقت شركات الطيران المدني نحو تشكيل تحالفات دولية تتمحور حول ثلاث تحالفات رئيسية وهي :-

((Star Alliance ,Sky team Alliance ,One world Alliance)) والتي تستحوذ على أكثر من ٨٠% من الحجم الكلي لحركة النقل الجوي الدولي ويضم كل منها شركات طيران تتوافق شبكات رحلاتها جغرافياً بما

١- ينظر:- د. ممدوح محمود مصطفى منصور، سياسات التحالف الدولي، مكتبة مدبولي، ١٩٩٧، ص ١٦١.

٢- ز غدار احمد، الاستثمار الأجنبي المباشر كشكل من أشكال دعم التحالفات الإستراتيجية لمواجهة المنافسة، مجلة الباحث، عدد ٠٣ / ٢٠٠٤، ص ١٦٣.

يضمن حركة الركاب بكل سهولة وسلاسة وذلك عن طريق توسع شبكة الرحلات من خلال ربط جداولها ورحلاتها مع الرحلات الحليفة في مناطق مختلفة من العالم^(١).

وللدخول في إحدى هذه التحالفات فإنه يتطلب من الشركة العضو القيام بالإيفاء بالحد الأدنى للمواصفات وشروط الانتساب أو الاستمرار كعضو فاعل في التحالف وإلا عضويته ستعلق وهذا ما حصل للعديد من شركات الطيران المدني مثل ((شركة فارج))^(٢).

توجد ثلاثة أنواع من التحالفات الدولية لشركات الطيران المدني وهي :-

أولاً :- تحالف ستار Star Alliance

ويعتبر أول وأكبر تحالف طيران في العالم ويرجع تاريخ إنشائه إلى ١٤/مايو/١٩٩٧ وكان في بدايته تحالف خمس شركات طيران عالمية وهي :- (AirCanada ,Luthansa ,United Airline ,Thai Airlines ,Scandinavian Airlines) . والمقر الرئيسي للتحالف هو مدينة فرانكفورت الألمانية^(٣).

ولقد حاولت العديد من شركات الطيران الانضمام إلى هذا التحالف كونه الأقوى من بين التحالفات الدولية في مجال الطيران المدني ودخلت في عضويته كل من شركات الطيران السويسرية والهندية والمصرية .

ويقسم أعضاء التحالف إلى فئتين الأولى أعضاء يتمتعون بالعضوية الكاملة والذي يعملون تحت منظمة التحالف وسياسته وقوانينه ويحصلون على منافعهم، أما الفئة الثانية فهم يعملون تحت رعاية الأعضاء المؤسسين مثل :- (Adria

^١ - أنظر :- مقال منشور على الموقع :- [Http://www.Maraya.com](http://www.Maraya.com) 2 آخر زيارة ٢٠١١/١١/١٠

^٢ - أنظر :- ماجد ياس لطيف، تحالف شركات الطيران في ضوء المعاهدات والمواثيق الدولية ومستقبل شركات الطيران الإقليمية والمحلية ، بحث مقدم إلى المؤتمر العلمي الثامن لوزارة النقل، بغداد، شباط - ٢٠١٠، ص ١١ .

^٣ - Star Alliance - wikipedia ,the free encyclopedia
en.wikipedia.org/wiki/star .

(Air ways Airlines ,Croatia) اللتان تعملان تحت مظلة الشركة الألمانية .
(Lufthansa)

ويوجد ضمن هذه التحالفات مستويين من الشركات وحسب الفوائد التي يجنيها العضو من خلال المنهاج الدوري للرحلات ،الأول يسمى (Gold) والثاني يسمى (Silver) وفي كلا هذين المستويين يعطى لأعضاء التحالف الأسبقية في الحجوزات والانتظار في المطار وفحص الحقائب والوزن والمقعد المضمون المفضل على الطائرة والانتظار والخدمة الخاصة للمسافرين على متن طائرات التحالف فضلاً عن خدمات أخرى (١).

ويضم التحالف في عضويته الشركات الآتية ((Adria Airways- Aegean Airlines-Air Canada-ANA-Air NewZealand-South African Airways-Austrian Airlines-bmi-EgyptAir –LOT Polish Airlines-Lufthansa –Turkish Airlines- TAM Airlines – TAP Portugal –Swiss International Airlines – United Airlines-US Airways-Croatia Airlines – Brussels Airlines - Asiana Airlines-Blue-Air China – Spanair-Singapore Airlines –Scandinavian Airlines –Ethiopian Airlines – Thai Airways International)) وهذا التحالف يسير أكثر من (٢١١٠٠) رحلة يوميا وتصل هذه الرحلات إلى (١٢٩٠) مطاراً في (١٨٩) دولة ويصل عدد الركاب السنوي إلى (٦٠٧) مليون راكب^٢.

^١ - أنظر:- ماجد ياس لطيف ، المصدر السابق،ص ١١ .

^٢ - Star Alliance –wikipedia ,the free encyclopedia,op.cit.

ثانياً :- تحالف سكاى تيم Sky team Alliance

وهو ثاني أكبر تحالف دولي لشركات الطيران تم تأسيسه في عام ٢٠٠٠ من قبل شركات :-

(Korean Air-Delta Airlines-Aeromexico-Air France) ويعد آخر التحالفات الدولية لشركات الطيران المدني تشكلاً، إلا إنه احتل المرتبة الثانية بعد (Star Alliance) وقبل (one world Alliance) والآن يتكون من (١٥) شركة طيران موزعة على أربع قارات. وفي عام ٢٠٠٤ كان هذا التحالف أكبر توسعاً عندما انضمت إليه (كونتيننتال آير لاند -North west -) في وقت واحد كأعضاء كاملتي العضوية ثم تلاها إعلانات الشركات الأرجنتينية وتشابنا آير لاند و جارودا أندونيسيا (Aerolineas) لتصبح كاملة العضوية في يناير ٢٠١١، كذلك فإن هذا التحالف قد أعلن أن الخطوط الجوية العربية السعودية وشركة طيران الشرق الأوسط سوف تنظم إليه في عام ٢٠١٢. واعتباراً من سبتمبر ٢٠١١ أصبح بإمكان هذا التحالف الذهاب إلى أكثر من (٩٢٦) مطار في (١٧٣) دولة وبواقع أكثر من (١٤٠٠٠) رحلة يومياً من خلال (٣٤٠٠) طائرة تقوم بنقل (٤٧٤) مليون راكب سنوياً.

ويضم التحالف في عضويته الشركات التالية ((Aeroflot- Aeroméxico-Air Europa- Air France- Alitalia-China Airlines- China Eastern Airlines – China Southern Airlines-Czech Airlines- Delta Air Lines-Kenya Airways- (١) KLM-Korean Air-TAROM-Vietnam Airlines))

^١ - Sky team – Wikipedia the free encyclopedia .
en. Wikipedia . org / wiki / sky team

ثالثاً :- تحالف ون وورلد One World Alliance

يعتبر هذا التحالف الثالث من حيث الحجم بعد تحالفي (Star –Sky team) تأسس هذا التحالف عام ١٩٩٩ من قبل كل من (American Airlines- British Airways- Cathay Pacific- Qantas -)^(١) .

كذلك فقد أعلنت الخطوط الجوية الملكية الأردنية أنها منتصف ٢٠١٢ ستتنضم رسمياً لهذا التحالف، وبذلك تصبح أول شركة طيران في الشرق الأوسط تنضم لهذا التحالف^(٢) . وفي يوليو ٢٠١١ بدأت طائراته بالطيران نحو أكثر من (٨٧٠) وجهة في (١٤٦) دولة وأنه يسير أكثر من (٩٣٠٠) رحلة يومياً وعلى متنها (٣٣٥) مليون راكب .

ويضم التحالف في عضويته الشركات التالية ((American Airlines- British Airways- Cathay Pacific- Finnair- Ibeeria- Japan Airlines-LAN –Malev-Mexicana- Qantas- Royal Jordaanian- S7 Airlines))^(٣)

^١ - One World – Wikipedia ,the free encyclopedia
en.wikipedia .org /wiki / one world .

^٢ - الخطوط الملكية الأردنية تنضم لتحالف ((ون وورلد) الجوي مقال منشور على الموقع :-

http:// www.algzeera.net آخر زيارة ٢٠١١/١٢/٨

^٣ - One World – Wikipedia ,the free encyclopedia , op,cit.

المطلب الثاني

الشخصية القانونية للتحالفات الدولية لشركات الطيران المدني

أن التحالفات الدولية التي أسستها شركات الطيران المدني في أواخر العقد الأخير من القرن الماضي، واتساع نفوذها ليشمل ثلثي عملية النقل الجوي الدولي وفقاً للتقارير التي تعدها سنوياً منظمة الطيران المدني الدولي، قد يثير التساؤل حول طبيعة الشخصية القانونية لهذه التحالفات، والذي سيتحدد على أساسها القانون الذي سيحكم أنشطتها، لذا فإن تحديد معالم شخصيتها القانونية وبيان نطاقها أمر في غاية الأهمية، فإسباغ وصف الدولية على تلك التحالفات قد يدعونا لبيان ما المقصود بالشخصية القانونية الدولية وما هو نطاقها؟

تمثل دراسة الشخصية القانونية البداية لمعرفة أشخاص الكيان القانوني ككل، فموجبها يمكن إخضاع الشخص للنظام القانوني الذي يحكمه، فهي تحدد انتماء شخص معين لنظام قانوني محدد، وكذلك هي الفاصل ما بين الخضوع لأي من النظامين القانونيين الداخلي أم الدولي. وأن معرفة هذه الشخصية ونطاقها يمكننا من معرفة الأشخاص الذي يحملون وصفها، وبالتالي إخضاعهم للنظام القانوني الذي يندرج تحتها، فأنت كانت الشخصية القانونية داخلية خضع الشخص للقانون الداخلي، وأن كانت دولية خضع الشخص للقانون الدولي (١).

فالشخصية القانونية بصفة عامة هي ((التعبير عن العلاقة التي تقوم بين وحدة معينة ونظام قانوني محدد)) (٢). أما الشخصية القانونية الدولية فقد عرفت بأنها ((كل وحدة إنسانية تشغل مركزاً في بناء المجتمع الدولي وتباشر اختصاصاً

١- أنظر:- مؤلفنا بعنوان المركز القانوني الدولي للشركات متعددة الجنسية، ط١، دار الحامد، عمان ٢٠٠٨، ص١١٩.

٢- أنظر:- د.حامد سلطان، أحكام القانون الدولي في الشريعة الإسلامية، القاهرة، ١٩٧٠، ص١٧١.
كذلك أنظر:- د. يحيى الجمل، الاعتراف في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٣، ص٢٦.

دولياً، إقليمياً كان أو نوعياً، تتولى تنظيمه القواعد القانونية الدولية كما تتولى تحديد ما لهذه الوحدة من حقوق والتزامات ومسؤولية تجاه الوحدات القانونية الأخرى أو اتجاه المجتمع الدولي ككل)) (١) .

أما بخصوص نطاقها فيمكن تحديده بأمرين :-

أولاً // القدرة على التعبير عن إرادة ذاتية خاصة في ميدان العلاقات الدولية .
ثانياً // القدرة على ممارسة بعض الحقوق والاختصاصات الدولية وفقاً لأحكام القانون الدولي العام (٢) .

ومن خلال هذا العرض الموجز لملامح الشخصية القانونية الدولية يمكننا القول أن الشخصية القانونية هي ليست وصفاً لصيق بالدولة فحسب، بل هي وصف يمكن أن يلزم أي وحدة تكون داخل نطاق المجتمع الدولي متى ما كانت مستكاملة لعناصرها ومؤثرة ومتأثرة فيه، ذلك أنه لما كانت ملامح الشخصية القانونية الدولية وأبعادها نتاجاً لتأثير البيئة الدولية - المجتمع الدولي - فضلاً عن عوامل أخرى فإن فكرة الشخصية القانونية الدولية ذاتها تكون في تغير وتطور مستمر تبعاً لتغير وتطور المجتمع الدولي، فالأخير لم يعد كما هو واضح مقتصرًا على الدول فقط وإنما شمل أشخاصاً آخرين كالمنظمات الدولية، لهذا فإن اكتمال أو تذبذب الشخصية القانونية الدولية لوحد ما يكون تبعاً لاكتمال أو تذبذب نظرة المجتمع الدولي لها (٣) .

وترتيباً على ما تقدم فإن غياب رؤية قانونية واضحة المعالم عن حقيقة المكان الذي تشغله التحالفات الدولية لشركات الطيران المدني في عالم القانون يرجع إلى عدم وجود تنظيم قانوني محدد يحكمها هذا من ناحية، وكونها تحالفات حديثة النشأة من ناحية أخرى سيؤدي في النهاية إلى الاختلافات في تحديد الأوصاف والأطر القانونية التي تحكمها، كون وصف شخصيتها القانونية بالداخلية

١- أنظر :- د. محمد كامل ياقوت، الشخصية القانونية في القانون الدولي العام والشريعة الإسلامية، ط١، دار إلهنا للطباعة، القاهرة، ١٩٧١، ص٧٤ .

٢- أنظر :- د. عصام العطية، القانون الدولي العام، ط٦، دار الكتب للطباعة والنشر، بغداد، ٢٠٠١، ص٢٩١ .

٣- أنظر :- مؤلفنا سالف الذكر ، ص١٢٢-١٢٣ .

أو الدولية يشوبه الضبابية وعدم الوضوح، فهذه التحالفات تبدو للوهلة الأولى بأنها أشخاص قانونية داخلية، إذ أن الذي أنشأها شركات الطيران المدني وليست الدول الأمر الذي يعني إنها ليست كالمنظمات الدولية، فهي لم تنشأ باتفاق دولي إنما ارتفاع شدة المنافسة والخوف من الإفلاس قد دفع بتلك الشركات نحو تكوين تلك التحالفات لاحتكار سوق السفر والسياحة .

فضلاً عن ذلك فإنه من الجدير بالذكر أن بعض شركات الطيران بإمكانها ترك التحالف المنضمة إليه إلى تحالف آخر طوعياً مثل شركة (Mexicana) التي انضمت إلى تحالف ستار (Star Alliance) في عام ٢٠٠٣ وتركتها في عام ٢٠٠٤ (١). إلا أنه في المقابل فإن كبر حجمها وتعدد أنشطتها في العديد من دول العالم قد جعل منها وحدات ذات طابع دولي لا يمكن تجاهله بأي حال من الأحوال، فهذه التحالفات تقترب إلى حد ما من طبيعة الشركات متعددة الجنسية (٢). فالتحالفات الدولية تضم بين دفتيها العديد من شركات الطيران المدني وكل واحدة منها تحمل جنسية دولة مختلفة وهذا الأمر لا يختلف عن منظومة الشركات متعددة الجنسية، كون الشركة الأم تحمل جنسية دولة في حين أن الشركات الوليدة والفرعية تحمل جنسيات مختلفة.

فضلاً عن أن نشاط كليهما يعبر الحدود القومية للدول ليشمل العديد من دول العالم كما أن هدفها واحد وهو التركيز الاقتصادي واحتكار سوق المنافسة لهذا فالتحالفات الدولية لشركات الطيران المدني وأن كانت لا تملك وصف الشخصية القانونية الدولية في الوقت الحاضر، فإن التشريعات الداخلية للدول قد تكون عاجزة أحياناً عن تنظيم نشاط تلك التحالفات أو فرض الرقابة الفعالة عليها، كونها ليست من الوحدات الدولية الثابتة وإنما هي وحدة تتفاعل داخلها قوى متعددة تتجاذبها كذلك القوى المحيطة بها من الوحدات الدولية الأخرى، فهي حالة تأثير وتأثر مستمر، وأن الاعتراف لها بقدر من المكانة الدولية، في الوقت الحاضر، من

١- ينظر :- د. ماجد ياس لطيف، مصدر سابق، ص ١١ .

٢- ينظر :- للمزيد من الاطلاع حول الشركات متعددة الجنسية ، أنظر مؤلفنا سابق الذكر، ص ١١٧ وما بعدها .

شأنه أن يحدد قدراتها ومجالات تفاعلها مع الوحدات الدولية الأخرى من خلال ما تشغله من مراكز في بناء المجتمع الدولي من ناحية، وتأثيرها في العلاقات الدولية من ناحية أخرى (١). وهي إذا أعترف لها بالشخصية القانونية الدولية مستقبلاً فإنه يمكن لصورتها الحقيقية أن تستكمل ولأبعاد حركتها أن تحدد .

المبحث الثاني

الوسائل الدولية لتحرير النقل الجوي الدولي

تكمن دوافع التنظيم الدولي في فكرة أساسية، وأن كانت متناقضة بطبيعتها إلا إنها وراء كل تنظيم دولي، وهذه الفكرة هي الصراع ما بين النزعة الجماعية والنزعة الفردية في العلاقات الدولية وتغلب الأولى على الثانية (٢)، مما يعني تغلب النزعة الجماعية المتمثلة بمصلحة المجتمع الدولي على النزعة الفردية المتمثلة بالمصالح الخاصة بالتحالفات الدولية لشركات الطيران المدني هو الدافع وراء المحاولات المتكررة التي سلكتها الدول عن طريق الاتفاقيات الثنائية

١- فنجد على سبيل المثال أن شركة الخطوط الجوية الألمانية (Lufthansa) قد مارست ضغطاً على الحكومة الألمانية كي ترفض طلبات ((طيران الإمارات)) للحصول على حق التحليق المباشر إلى مطار برلين ((برلين- براغ-بنرغ))، وللمزيد من التوضيح لهذا المثال ينظر:- طيران لوفتهانزا يضغط على الحكومة الألمانية لرفض طلب طيران الإمارات في الهبوط في برلين، مقال منشور على الموقع

Http://www.irhal.com آخر زيارة ٢٠١١/١١/١٠

وفي الاتجاه ذاته قالت الهيئة العامة للطيران المدني في الإمارات أن الخطوط الجوية الألمانية (Lufthansa) وشركة الخطوط الجوية البريطانية (British Airways) والخطوط الجوية الفرنسية (Air France) تحارب الناقلات الإماراتية، لافتة إلى إن شركة الخطوط الكندية تتحالف مع الشركات الأوروبية من خلال إبرامها تحالفات مع شركات طيران عالمية أخرى بغية إغلاق مجالها الجوي أمام الشركات الإماراتية وتقييد حركتها في الملاحة الجوية العالمية وتقليل قدرتها على المنافسة.

طيران الإمارات: ثلاث شركات طيران أوروبية تحارب الناقلات الإماراتية، مقال منشور على الموقع <http://www.mithag.com/news-action-show-id-5890.htm>

آخر زيارة ٢٠١١/١١/٢٧

٢- أنظر :- د.عدنان نعمة، السيادة في ضوء التنظيم الدولي

المعاصر، ببيروت، ١٩٧٨، ص ٢٧، كذلك أنظر:- جوزيف تشمبرلين، التعاون الدولي وتنظيمه، ترجمة د.عبدالله العريان، دار المعرفة، القاهرة، ١٩٦١، ص ١٩ وما بعدها .

والمتعددة الأطراف وكذلك من قبل المنظمات الدولية لتنظيم أنشطة هذه التحالفات دولياً.

أن قصور التنظيم القانوني عن الإحاطة الفعلية بنشاط هذه التحالفات وإبعاده، آثار العديد من المشاكل كونها تطلق العنان لأنشطتها المختلفة بدافع الربح ولا يهتما سواء أدى ذلك إلى دفع العديد من الشركات الوطنية نحو هاوية الإفلاس أم تعرضها للتقشف الحاد .

ولقد حاولت العديد من المنظمات الدولية تنظيم أنشطة هذه التحالفات من خلال الاتجاه نحو انتهاج سياسة ((الأجواء المفتوحة)) أو ما يسمى ((بالسموات المفتوحة)) بغية الارتقاء بعمليات النقل الجوي الدولي نحو تحريره من القيود التشريعية التي تفرضها الدول على وجهات شركات الطيران المدني التابعة لتلك التحالفات .

وللإحاطة الكافية بتلك الوسائل فأنا قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين تناولنا في الأول دور الاتفاقيات الدولية في تحرير النقل الجوي . أما الثاني فخصصناه لبيان دور المنظمات الدولية في تحرير النقل الجوي الدولي .

المطلب الأول

دور الاتفاقيات الدولية في تحرير النقل الجوي الدولي

أن أخفاق مؤتمر شيكاغو لعام ١٩٤٤ في وضع إطار قانوني متعدد الأطراف لتنظيم النقل الجوي الدولي كان السبب الرئيسي في اتجاه الدول نحو إبرام اتفاقيات ثنائية لتحرير الأجواء الدولية من القيود التنظيمية التي تضعها الدول على حرية الملاحة الجوية . أن اتجاه الدول نحو إبرام الاتفاقيات الثنائية يجد أساسه القانوني في المادة (٦) من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ (١)، والتي فتحت الباب أمام الدول نحو إبرام هذه الاتفاقيات كبديل في حال فشل الاتفاق الجماعي الذي جاءت به في هذه الاتفاقية .

١- أنظر :- نص المادة (٦) من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ .

أن أبرام اتفاقيات الأجواء المفتوحة (Open skies agreements) سوف تفتح مجالات جديدة من العمل لشركات الطيران المدني، فضلاً عن ذلك فأنها ستزيد من حركة السفر والتجارة، والذي سيقابله المزيد من إنتاجية ومداخل هذه الشركات، وسوف تتيح هذه الاتفاقيات أيضاً حرية التحالف بين شركات الطيران في الدول المتعاقدة وفق ترتيبات خاصة من قبل سلطات الطيران المدني في تلك الدول.

ومن النتائج المترتبة على تلك الاتفاقيات إنها سوف تحد من تدخل الحكومات في القرارات المتخذة من قبل الشركات مما سيؤدي بالنتيجة قدرتها على تقديم خدمات نقل جوي مريحة ومريحة للمسافرين ولنقل البضائع^(١). ولقد استفادت كل من شركات الطيران والمسافرين من توقيع اتفاقيات الأجواء المفتوحة، فبخصوص شركات الطيران، فأن الفائدة التي حصلت عليها من الاتفاقيات هو تكوين تحالفات متكاملة مع بعضها البعض، أما بالنسبة للمسافرين فأنهم قد استفادوا من خلال تمكينهم للوصول إلى المزيد من الوجهات عن طريق زيادة المنافسة وتخفيض الأسعار^(٢).

وفي التقرير السنوي الذي أعدته منظمة الطيران المدني الدولي لعام ٢٠٠٤ قد أفاد (أن ٧٦ اتفاقاً ثنائياً للخطوط الجوية قد أبرم أو تم تعديله خلال العام. واستمراراً للاتجاه السابق كان أكثر من ٧% من هذه الاتفاقيات والتعديلات يخص نوعاً ما من الترتيبات التنظيمية التي تم التحرر منها، فهناك مثلاً (١١) اتفاق (أجواء مفتوحة) عقد بين (١٣) بلداً ونصت هذه الاتفاقيات على حق دخول الأسواق بلا قيد ولا شرط يفرض على التسميات وحقوق الطرق الجوية والسعة وتواتر الرحلات الجوية والرموز والتعريفات وبحلول سبتمبر كان (١٠٠) اتفاق

^١ - أنظر :- ماذا تعني سياسة الأجواء المفتوحة بين البلدان في عرف شركات الطيران، مقال منشور على الموقع

<http://ejabatgoogle.com> آخر زيارة ٢٠١١/١٢/٨

^٢ - أنظر :-

أجواء مفتوحة قد عقد (مقابل ٢٠ اتفاقاً في السنوات الثلاثة الماضية) بين (٧٨) دولة وكان (٦٥) اتفاقاً من هذا القبيل يخص بلداناً نامية ... (١) .

وفي التقرير الذي أعدته المنظمة لعام ٢٠٠٧ فقد أشار إلى ((أن (١٢) دولة قد أبرمت (٩) اتفاقيات جديدة للأجواء المفتوحة بحيث أصبح مجموع الاتفاقيات (١٣٦) اتفاقاً يشمل (٩١) دولة وتنص هذه الاتفاقيات على دخول الأسواق بلا قيد ولا شرط ...)) (٢) .

أما بخصوص التقرير الذي أعدته المنظمة لعام ٢٠٠٨ فقد تضمن أنه (على الصعيد الثنائي أبرمت ٢١ دولة (١٧) اتفاقاً جديداً (لأجواء المفتوحة) بحيث أصبح مجموعة الاتفاقيات (١٥٣) اتفاقاً يشمل (٩٦) دولة وتنص هذه الاتفاقيات على دخول الأسواق بلا قيد ولا شرط ... ، وفي يونيو أعطى مجلس الاتحاد الأوروبي المفوضية الأوروبية تفويضات جديدة ببدء مفاوضات نيابة عن جميع دول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، مع أستراليا ونيوزيلندا بشأن اتفاق طيران شامل لإنشاء منطقة طيران مفتوحة، وأعطت المفوضية الأوروبية أيضاً تفويضات ببدء مفاوضات في أكتوبر مع لبنان، وفي ديسمبر مع تونس والجزائر، من أجل التوصل إلى اتفاق النقل الجوي بين أوروبا والبحر الأبيض المتوسط، وفي نوفمبر أبرمت المفوضية الأوروبية وكندا اتفاق طيران شامل قد تم التوقيع رسمياً عليه في عام ٢٠٠٩ (٣) .

ومن نماذج الاتفاقيات الدولية للأجواء المفتوحة فقد أبرمت الولايات المتحدة الأمريكية اتفاقيات متعددة الأطراف مع أكثر من (٧٠) دولة ذات مستويات اقتصادية مختلفة في مجال النقل الجوي الدولي (٤). وفي ٢٠٠٧ أبرمت الولايات المتحدة الأمريكية مع الاتحاد الأوروبي اتفاقاً يقضي بتحرير الرحلات الجوية عبر

^١ - أنظر: - التقرير السنوي لمجلس منظمة الطيران المدني الدولية Doc 9851، ٢٠٠٤، ص ١٣ .

^٢ - أنظر: - التقرير السنوي لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي Doc 9896، ٢٠٠٧، ص ٥ .

^٣ - ينظر: - التقرير السنوي لمنظمة الطيران المدني الدولي Doc 9916، ٢٠٠٨، ص ٦ .

^٤ - ينظر: - ماذا تعني سياسة الأجواء المفتوحة بين البلدان في عرف شركات الطيران، مصدر سابق.

الأطلسي وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ عام ٢٠٠٨، وسيسمح هذا الاتفاق لكلا شركات الطيران الأوروبية والأمريكية حق الإقلاع والهبوط في المطارات التي تختارها في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية^(١).

وعلى الصعيد نفسه أبرمت الولايات المتحدة الأمريكية عام ٢٠٠٦ اتفاقاً ثنائياً مع الكويت لفتح خط جوي مباشر بين البلدين^(٢)، كذلك فقد أبرمت المغرب اتفاقاً ثنائياً مع الاتحاد الأوروبي للأجواء المفتوحة فضلاً عن أن كل من بروناي وسنغافورة وتايلاند قد وقعت اتفاقاً متعدد الأطراف لتحرير الخدمات الجوية، وهذا الاتفاق سيكون مفتوحاً أمام الدول الأعضاء الأخرى في رابطة أمم جنوب وشرق آسيا^(٣).

وبخصوص دولة الإمارات العربية المتحدة فقد أعلنت الهيئة العامة للطيران المدني إن دولة الإمارات قد وقعت ١٥٠ اتفاقية نقل جوي، ثلثها اتفاقات أجواء مفتوحة تتضمن الحرية الخامسة^٤

وعلى الصعيد العربي فقد نتج عن اجتماع وزراء النقل العربي ورؤساء الطيران المدني في الدول العربية في دمشق عام ٢٠٠٤ اتفاقية متعددة الأطراف للأجواء المفتوحة بين الدول العربية وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في ١٨/فبراير/٢٠٠٧، بعد أن وقعت عليها (١٣) دولة وصدقت عليها (٨) دول. ولقد وضعت هذه الاتفاقية الأطر والأسس التنظيمية والفنية والقانونية بغية توحيد النقل

^١ ينظر:- الاتحاد الأوربي يوافق على (الأجواء المفتوحة) مع الولايات المتحدة مقال منشور على الموقع :-تاريخ اخر زيارة ٢٠١١/١١/١٣ <http://www.alwatan.com>

^٢ أنظر:- السفير الأمريكي:- اليوم توقيع اتفاقية الأجواء المفتوحة بين الكويت وواشنطن، جريدة الأنباء الكويتية، عدد (١٢٨٥٣)، الكويت، ٢٢-ديسمبر-٢٠١١.

^٣ أنظر:- التقرير السنوي لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي لسنة ٢٠٠٤، المصدر السابق، ص ١٣.

^٤ - الطيران المدني: الإمارات الأولى إقليمياً والتاسعة عالمياً في التقيد الجوي... اخر زيارة ٢٠١١/١١/١٢

<http://news.swalif.com/index.php?id=ODEzMDQ5>

الجوي العربي وتقويته في مواجهة تحديات العولمة وتحرير الأجواء الدولية، وطالبت الاتفاقية الدول العربية بضرورة عمل مراجعة لقوانين الطيران بما يهدف فصل النظام الوقائي عن الخدمي ودعت شركات الطيران العربية والخاضعة لأشراف الاتحاد العربي للنقل الجوي من الاستفادة من هذه الاتفاقية وتحقيق أكبر قدر من التعاون بينها^(١).

المطلب الثاني

دور المنظمات الدولية في تحرير النقل الجوي الدولي

لم يقتصر الأمر في تحرير النقل الجوي الدولي على الاتفاقيات الثنائية أو متعددة الأطراف، وإنما أمتد ليشمل المنظمات الدولية أيضا وخاصة الاتحاد الأوروبي الذي كان له الدور البارز في قيادة عمليات فتح الأجواء بين الدول. فلقد أجرت المفوضية الأوروبية عدة مفاوضات لعقد اتفاقات خطوط جوية مع دول من خارج الاتحاد الأوروبي وذلك من أجل إنشاء منطقة طيران مفتوحة، كما أنه يحق للمفوضية الأوروبية التعاون مع دول خارج الاتحاد الأوروبي لغرض تبديل أحكام معينة في الاتفاقات الراهنة، والتي تبين إنها مخالفة لقانون الجماعة الأوروبية بموجب حكم أصدرته محكمة العدل الأوروبية في نوفمبر ٢٠٠٢، كذلك فقد عقدت المفوضية الأوروبية اتفاقات بالأحرف الأولى مع الدول المجاورة مثلًا بلغاريا والمغرب ورومانيا وتركيا^(٢).

وفي أكتوبر دخل اتفاق الخدمات الجوية لجزر المحيط الهادي حيز النفاذ، وذلك بصفة أولية بالنسبة لـ (٦) دول أعضاء في شرق جزر المحيط الهادي^(٣). كذلك فقد قامت رابطة أمم جنوب شرق آسيا وعن طريق (١٠) من أعضائها في نوفمبر

١- أنظر:- اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية في دمشق عام ٢٠٠٤.

٢- ينظر:- التقرير السنوي لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي لعام ٢٠٠٤، مصدر سابق، ص ١٤.

٣- ينظر:- التقرير السنوي لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي لعام ٢٠٠٧، مصدر سابق

ص ٥.

بالتعجيل بتكامل الخطوط الجوية والذي يهدف إلى إنشاء الاتحاد الاقتصادي لأمم جنوب شرق آسيا في موعد أقصاه ٢٠٢٠، وفتح باب التوقيع على اتفاقات النقل الجوي بين الدول الأعضاء والدول المنتسبة في رابطة دول الكاريبي ووقعت عليه حتى عام ٢٠٠٤ (٧) دول أعضاء (١).

وفي إطار منظمة التجارة العالمية فقد واصلت الاستعراض الثاني للملحق بشأن خدمات النقل الجوي التابع للاتفاق العام للتجارة في الخدمات، وتم التركيز في المناقشات على التطورات الاقتصادية والتنظيمية المهمة في قطاع النقل الجوي، مثل خدمات الناقلين منخفضة التكلفة وخدمات نقل الركاب والشحن الجوي المنظمة، وشملت المحادثات أيضاً اقتراحاً لتوسيع نطاق الملحق بحيث يشمل الخدمات الأرضية وخدمات تشغيل المطارات، بالإضافة إلى النشاطات الثلاثة الحالية التي يشملها، أي إصلاح الطائرات وصيانتها وبيع النقل الجوي وتسويقه وخدمات نظام الحجز الآلي (٢).

وفي خطوة نحو رفض كل محاولة لتقويض سياسة الأجواء المفتوحة فقد قررت المفوضية الأوروبية حظر عملية اندماج بين شركتي (إيجيان إير لاينز) و(أولمبيك إير) اليونانيتين للطيران بهدف عرقلة محاولة احتكارها لسوق النقل الجوي اليوناني، وقالت الهيئة التنفيذية للاتحاد الأوروبي في بيان لها ((هذا كان من شأنه أن يؤدي إلى ارتفاع الأسعار أمام أربعة من أصل ستة ملايين مستهلك يوناني وأوروبي يسافرون من وإلى أثينا سنوياً)) . وقالت المفوضية الأوروبية أن تحقيقاً أظهر أنه لا توجد أي احتمالات واقعية بأن شركة طيران جديدة ذات حجم جيد ستدخل السوق وتكبح جماح الأسعار أمام الكيان المدمج (٣).

١- ينظر :- التقرير السنوي لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي لسنة ٢٠٠٤، مصدر سابق، ص ١٣ .

٢- ينظر :- التقرير السنوي لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي لسنة ٢٠٠٧، مصدر سابق، ص ٥ .

٣- ينظر :- الاتحاد الأوروبي يعرقل شركتي الطيران اليونانيتين (إيجيان إير لاينز) و (أولمبيك إير)، مقال منشور على الموقع

<http://www.flying way .com> آخر زيارة في ٢٤/١١/٢٠١١

المبحث الثالث

الاندماج الدولي لشركات الطيران المدني

أن الطيران المدني الدولي يؤدي دوراً بارزاً وبالغ الأهمية للجماعة الدولية كونه يساهم مساهمة جوهرية وفعالة في النشاط الاقتصادي العالمي، بل أنه يعد في الحقيقة أسرع قطاعات الاقتصاد العالمي نمواً^(١).

وذلك من خلال ظاهرة التركيز الاقتصادي لشركات الطيران المدني والذي يظهر، أي التركيز الاقتصادي بصور متعددة، فهو قد يظهر بصيغة التحالفات أو بصيغة الاندماجات، وهو بهذا الوصف ليس له شكل قانوني يخضع لنظام قانوني خاص به، فكل ما يعنيه التركيز الاقتصادي هو عبارة عن ((تجمع اقتصادي بين وحدات اقتصادية يختلف نظامه القانوني حسب العلاقة القانونية التي تربط هذه الوحدات الاقتصادية))^(٢).

وحيث أن ظاهرة الاندماج الدولي لشركات الطيران المدني تعد من الصور التي يتخذها التركيز الاقتصادي، فإن بيان حقيقة هذه الاندماجات في مواجهة التحالفات يعد أمر في غاية الأهمية والذي سيتم بحثه من خلال مطلبين يركز الأول على بيان الاندماج الدولي لشركات الطيران المدني في مواجهة تحالفاتها الدولية . أما الثاني فخصصناه لبيان نماذج من الاندماجات الدولية لهذه الشركات .

^١- ينظر :- د. محمد عبد الرحمن الدسوقي، الحماية الدولية للطيران المدني في الأنشطة

العسكرية للدول في زمن السلم وحالة الحرب، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٧ .

^٢- أنظر :- د. حسام الدين الصغير، النظام القانوني لاندماج الشركات، ط ١، دار الثقافة للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٨٧، ص ١٠ .

المطلب الأول

الاندماج الدولي لشركات الطيران المدني في مواجهة تحالفاتها الدولية

يعد مفهوم الاندماج بين الشركات مفهوما قانونيا له أحكامه وأثاره الخاصة به، ورغم خلو التشريعات الوطنية من إعطاء تعريف له، إلا إن الكثير من الفقهاء والكتاب قد تصدوا له وأعطوه تعاريف عدة.

فلقد عرفه الأستاذ "Chuilon" بأنه "عملية تتضمن قيام شركة أو عدة شركات بنقل كافة موجوداتها إلى شركة أخرى قائمة يزيد رأسمالها بمقدار هذه الموجودات أو إلى شركة جديدة، بحيث تتحمل الشركة الدامجة أو الجديدة كافة خصوم الشركة المندمجة وتؤول الأسهم أو الحصص الجديدة التي تمثل هذه الموجودات إلى الشركات المندمجة".^١

وعرف بأنه "دمج شركة أو أكثر بشركة قائمة قانونا أو دمج شركتين في الأقل لتكوين شركة جديدة، وتتطلب عملية الاندماج إذن وجود شركتين في الأقل وانتهاء الشخصية المعنوية للشركة المندمجة".^٢

بينما يعرفه الدكتور محسن شفيق بأنه "فناء شركة أو أكثر في شركة أخرى، أو فناء شركتين أو أكثر وقيام شركة جديدة تنتقل إليها ذمم الشركات التي فنيت".^٣

ويتضح من هذه التعاريف إن للاندماج صورتين :

الأولى : الدمج بطريقة الضم "الابتلاع" : وتعني هذه الطريقة فناء شركة أو أكثر في شركة قائمة فعلا، أي فناء شركة وطنية في شركة وطنية وليدة أو تابعة لشركة أم أجنبية، فتكون الشركة الوليدة هي الدامجة والشركة الوطنية هي

^١ المصدر نفسه، ص ٢٥.

^٢ كامل عبد الحسين البلداوي، دمج وتحويل الشركات - دراسة في التشريع العراقي، مجلة آداب الرفادين، تصدرها كلية الآداب، جامعة الموصل، العدد ١٩، ١٩٨٩، ص ٢١٤.

^٣ د.محسن شفيق، الوسيط في القانون التجاري المصري، ج ١، ط ٣، النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٧، ص ٦٦٤.

المندمجة، فيتم نقل أموال وموجودات وأصول وديون الشركة المندمجة إلى الشركة الدامجة.^١

الثانية : الدمج بطريقة المزج : وهذه الطريقة تعني إن جميع الشركات الداخلة في عملية الاندماج تقنى وتزول عنها شخصيتها المعنوية، وتقوم على أنقاضها شركة جديدة، غير إن الاندماج بطريقة الضم "الابتلاع" هي الطريقة الأكثر رواجاً في العالم الرأسمالي نظراً لما في الدمج بطريقة المزج من تكاليف باهظة تتمثل في ارتفاع نفقات الدمج وزيادة الضرائب والرسوم نتيجة للزيادة في حجم الأصول التي تم نقلها إلى الشركة الجديدة.^٢

أن الدخول في تحالفات أو تكوين اندماجات قد تكون الغاية منه واحدة هي اكتساب قدرات تنافسية عالمية، تمكنها من البقاء في السوق العالمية أو لأو، والمحافظة على احتكارها له ثانياً، وإحاق الهزيمة بمنافسيها ثالثاً^(٣)، وهذا يبدو واضحاً من خلال اللجوء إلى عمليات الاندماج بين شركات الطيران المدني لتحقيق أقصى قدر من النمو للشركات المكونة له من خلال تعزيز عمليات الإنتاج والتسويق وتوسيع قاعدة العملاء وخفض المنافسة أو الدخول في سوق جديدة، فاندماج شركة طيران مع شركة طيران أخرى أو أكثر سيوفر آلية لتلك الشركات في إتمام عملياتها وتخفيض التكاليف من خلال تقاسم الموارد المتاحة والقضاء على الازدواجية في الخدمة .

بالمقابل نجد أن كل تحالفات شركات الطيران المدني تهدف إلى إيجاد توازن في التوزيع الجغرافي لأعضاء هذا التحالف الذي يشمل أكثر من

^١ ينظر: عوني محمد الفخري، التنظيم القانوني للشركات متعددة الجنسية والعولمة، ط ١، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢، ص ١١٠، كذلك انظر بنفس المعنى نغم حنا رؤوف نئيس، النظام القانوني لزيادة راس مال الشركة المساهمة، سلسلة الرسائل القانونية، ط ١، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٢، ص ٦٣.

^٢ ينظر: د. حسام عيسى، الشركات المتعددة القوميات، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، بدون سنة طبع، ص ٨٨-٨٩.

^٣ ينظر: - د. محمد سعيد حميد، عمالقة الطيران-اندماجات وتحالفات ومخالفات وخطط لم تكشف بعد، مجلة الطيران المدني والأرصاد، العددان (١١-١٢)، ديسمبر ٢٠١١، ص ٤٢ .

قارة، أحياناً أو العديد من الدول وهذه الإستراتيجية التي تنتهجها تلك التحالفات تتأتى من خلال عقد اتفاقيات ثنائية تهدف إلى فتح الأجواء نحو تحرير النقل الجوي الدولي بلا قيد ولا شرط^(١).

أن ظاهرة الاندماجات الدولية لشركات الطيران المدني هي ذات طبيعة اقتصادية لكن ليست هي الغالبة لأن بعض من هذه الاندماجات يمكن أن تظهر كرد فعل على التحالفات الثنائية بين شركات الطيران والذي سيعزز من نفوذها داخل التحالفات الدولية الثلاثة (Star Alliance Sky, One world Alliance, team Alliance) كما في تحالف الخطوط الجوية البريطانية مع الخطوط الجوية الأمريكية وكذلك تحالف الخطوط الجوية الفرنسية مع الهولندية وكان للبعد السياسي أثره في ظهور هذه التحالفات الثنائية والتي قد تكون مشابهة لحد ما لظاهرة الاندماجات والتي لها تأثيرها على سوق الطيران وخاصة في شمال الأطلسي والذي كان لها الدافع في أن الاندماج قد شكل لمواجهة نمو بعض شركات الطيران، وخاصة الخليجية، فالنمو المتزايد لشركات الطيران الإماراتية وقدرتها على دخول المنافسة مع كبريات الشركات الغربية قد دفعها وخاصة الأمريكية منها نحو تكوين الاندماجات الوطنية والدولية لمواجهة أي سياسية اقتصادية مناهضة لها^(٢).

أن الحد الفاصل ما بين الدخول في عضوية تحالف ما والاندماج بين شركتين أو أكثر يجد أساسه في الإطار القانوني الذي ينظم آليات تكوين كل منهما ((التحالفات والاندماجات)) فالاندماج بمعناه الواسع يأخذ مفهومين أحدهما اقتصادي والآخر قانوني وليس بالضرورة أن يتطابق المفهومين حتى نكون أمام

^١ - ينظر :-

Airline Alliances and Merger in Europe. www.garsonline.de/./holtz-Alliances.

آخر زيارة 10/11/2011.

^٢ - Ibid

حالة اندماج، فالمفهوم الاقتصادي أوسع في مداه من المفهوم القانوني حيث أنه يشمل صوراً للتركز الاقتصادي لا تعد من قبيل الاندماج كمفهوم قانوني (١).

وبالتالي ووفقاً للتصور السالف الذكر فما دام المفهوم الاقتصادي لا يعد اندماجاً بمعناه القانوني الدقيق فهو يقترب من التحالفات (٢)، إلى حد ما خاصة وأن المفهوم الاقتصادي للاندماج لا يزيل الشخصية القانونية للشركات الداخلة فيه، في حين أن المفهوم القانوني للاندماج يعني زوال الشخصية القانونية للشركات المكونة له لصالح الشركة الجديدة الناتجة عن الاندماج .

أن عملية الاندماجات الدولية ليست بالأمر السهل كونها تخضع لقيود قانونية تقف أمام حركة الاندماجات الدولية لشركات الطيران المدني، ففي الولايات المتحدة الأمريكية، مثلاً، لا يسمح لغير الأمريكيين أن يمتلكوا أكثر من ٢٥% من الأسهم التي تسمح لأصحابها بالتصويت، وبسبب هذه القيود القانونية تتعد معظم شركات الطيران المدني الكبرى من عمليات الاندماج الدولي وتكتفي بالاندماجات المحلية، وتأسيساً على ما تقدم وحتى يسمح لشركتين أو أكثر في الاندماج فإنه لا بد أن يكون لهذا الاندماج دور فاعل في تقليل أي سائل معقدة يمكن أن تظهر كعوامل رئيسية تعيق عملية الاندماج، وخاصة تلك المتعلقة بطبيعة سوق الطيران، أي يجب أن يأخذ بعين الاعتبار فيما لو كانت القدرة التسويقية أقل أو أكثر عند تكوين هذا الاندماج . لهذا فإن المعالجات القانونية لهذه الاندماجات تهدف إلى تقليل الاختلاف في استراتيجيات الشركات وتسمح للشركة الجديدة بأن تدخل السوق وفق إطار المنافسة (٣).

١- ينظر :- د. حسام الدين الصغير، مصدر سابق، ص ١٥، كذلك ينظر :- د. احمد محمد محرز، اندماج الشركات من الجهة القانونية : دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون سنة طبع، ص ١٨ وما بعدها .

٢- أن مصطلح التحالفات هو سياسي وليس قانوني، لهذا فأنا قد ألبسناه ثوب المفهوم الاقتصادي للاندماج كونهما وجهان لعملة واحدة .

٣- Merger alliance in civil aviation www.nmainl.com/Marger-and-alliances Find 20/11/2011 اخر زيارة في

المطلب الثاني

نماذج من الاندماجات الدولية لشركات الطيران المدني

أن الطابع الدولي لعمليات الاندماج بين شركات الطيران المدني والذي حدث بكثرة في الآونة الأخيرة بسبب الأوضاع الراهنة في الساحة الدولية، لاسيما تلك التي ألفت بظلالها على لجوء الدول إلى فتح أجوائها بلا قيد أو شرط أمام بعضها عن طريق الاتفاقيات الثنائية والاتفاقيات متعددة الأطراف، سوف يعكس التقارب بين الشركات التي تنتهج سياسات واستراتيجيات متشابهة إلى حد ما .

ومن الجدير بالذكر أن هناك أمثلة عديدة على موجة الاندماجات الحاصلة بين شركات الطيران المدني، ومنها اندماج شركتي طيران ((الخطوط الجوية البريطانية وأيبيريا الأسبانية لتكوين شركة طيران أوربية عملاقة تحت أسم :- (((International Airline Group) كذلك فقد أعلنت شركتا الطيران التشيلية ((لان)) والبرازيلية (تام) عزمها على الاندماج مما سيؤدي إلى ولادة أكبر شركة للنقل الجوي في أمريكا الجنوبية تحمل أسم ((لا تام ايرلانز غروب))^(٢). كما أن هناك اندماجاً جزئياً حصل بين شركة (Lufthansa) الألمانية وسويس آير المفلسة، فكتب لهذا الاندماج النجاح وحقق الأرباح ثلث الأرباح^(٣).

ومن الأمثلة على الاندماجات الداخلية ذات التأثيرات الدولية اندماج شركتي طيران ((United Airlines)) و((كونتيننتال آير لاينز)) الأمريكيتين لتكوين أكبر شركة طيران مدني في العالم .

^١ - ينظر :- ولادة أكبر طيران في أوروبا بعد اندماج الخطوط البريطانية وأيبيريا الأسبانية على الموقع :-

<http://msnbearabic.com> تاريخ الزيارة ٢٠١١/١١/١١

^٢ - ينظر :- اندماج تشيلي-برازيلي يدشن أكبر ناقل جوي في أمريكا الجنوبية على الموقع :-

<http://msnbearabic.com> تاريخ الزيارة ٢٠١٢/١/٢

^٣ - ينظر :- محمد سعيد حميد ،مصدر سابق ،ص ٤٢ .

ولقد أجازت وزارة العدل الأمريكية هذا الاندماج بعد شهر من إعلان المفوضية الأوروبية عن عدم اعتراضها على صفقة الاندماج، على اعتبار أنه لن يؤثر سلباً على عدم المنافسة في سوق الطيران الأوروبية، وستحمل الشركة الجديدة المتمخضة عن الاندماج أسم (United Airlines) (١).

وعلى الصعيد نفسه حصل اندماج بين شركتين أمريكيتين هما Delta Air مع North West والتي لها اتفاقية تعاون مشترك مع تحالف ((Air France-KLM) (٢). وأن ما حصل بين Air France - KLM وهي شركة هولندية هو تحالف وليس اندماج وهذا ما بيناه سابقاً- هدفه تحويل Air France من شركة حكومية إلى شركة خاصة بالكامل، أي خصخصة قطاع الطيران هذا من ناحية وتكوين قوة تنافسية تتصدر عالم النقل الجوي من ناحية أخرى .

ومن الجدير بالذكر أن العديد من الكتاب والمهتمين بشؤون الطيران المدني يخلطون ما بين الدخول في تحالفات وتكوين الاندماجات وفي أحياناً كثير يعتبرونهما وجهان لعملة واحدة، وهذا الخلط لا يستقيم من الناحية القانونية فالفارق بينهما واضح خاصة فيما يتعلق بزوال أو الاحتفاظ بالشخصية القانونية وكما بيناه سابقاً .

^١ - ينظر :- <http://msnbearabic.com> تاريخ الزيارة ١١/١١/٢٠١١.

^٢ - أنظر :- محمد سعيد حميد، مصدر سابق، ص ٤٢ .

الخاتمة

اثر وصولنا نهاية المطاف في بحثنا الموسوم ب((الوضع القانوني للتحالفات الدولية لشركات الطيران المدني)) فإننا قد توصلنا إلى جملة استنتاجات وتوصيات وكالاتي:-

أولاً:- الاستنتاجات

- ١- لجوء شركات الطيران المدني إلى تشكيل تحالفات دولية فيما بينها بغية الحد من المنافسة ورفع كفاءتها وزيادة أرباحها وكان من نتيجة ذلك ظهور ثلاث تحالفات وهي (star alliance- sky team alliance-one world alliance) .
- ٢- ليس لهذه التحالفات شكل قانوني محدد على العكس من نظام الاندماجات، الأمر الذي يعني انه من الصعوبة إخضاعها لنظام قانوني محدد يحكم نشاطاتها.
- ٣- إن التطورات المتلاحقة التي يشهدها المجتمع الدولي قد ألفت بضلالها على قطاع الطيران كونه من أسرع القطاعات الاقتصادية نموا وتأثرا بالتطورات، والذي انعكس على سياسات الدول نحو عقد اتفاقيات الأجواء المفتوحة بغية تحرير النقل الجوي الدولي من أي قيود تشريعية تعيق حرية الطيران.
- ٤- لم يتوقف تحرير النقل الجوي الدولي على عقد الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف فحسب وإنما كان للمنظمات الدولية أيضا دور كبير بهذا الخصوص.
- ٥- قيام بعض شركات الطيران المدني الأوروبية منها والأمريكية بتكوين تحالفات مضادة ضد طيران دولة الإمارات العربية المتحدة خاصة بعد النجاحات المتكررة لشركاتها.

- ٦- شهد قطاع الطيران المدني موجة من الاندماجات الداخلية والدولية كان لها تأثير كبير على سياسات شركات الطيران المدني ومواقفها تجاه تحالفاتها الدولية.
- ٧- كثيرا ما يخلط الكتاب والمهتمين بشؤون الطيران المدني بين مصطلحي ((التحالفات والاندماجات)).
- ٨- إن لجوء تلك الشركات لتكوين الاندماجات الدولية كان إما بهدف تقوية نفوذها بمواجهة التحالفات الدولية أو لتقوية نفوذها داخل تلك التحالفات ذاتها

ثانياً:- التوصيات

- ١- ضرورة قيام الأمم المتحدة بإنشاء هيئة تابعة لها مهمتها مراقبة وتقييم أنشطة التحالفات الدولية لشركات الطيران المدني.
- ٢- ضرورة تشكيل تحالف دولي يضم في عضويته شركات الطيران التابعة لدول الشرق الأوسط وخاصة العربية منها.
- ٣- ضرورة قيام اندماجات داخلية أو دولية بين شركات الطيران الإماراتية والقطرية والسعودية والمصرية لمواجهة منافسة تحالفات واندماجات شركات الطيران الأوروبية والغربية.

قائمة المصادر

أولاً:- الكتب

- ١- د. ممدوح محمود مصطفى منصور، سياسات التحالف الدولي، مكتبة مدبولي، ١٩٩٧.
- ٢- د. طلعت جياذ لجي الحديدي، المركز القانوني الدولي للشركات متعددة الجنسية، ط١، دار الحامد، عمان ٢٠٠٨.
- ٣- د. حامد سلطان، أحكام القانون الدولي في الشريعة الإسلامية، القاهرة، ١٩٧٠.
- ٤- د. يحيى الجمل، الاعتراف في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٣.
- ٥- د. محمد كامل ياقوت، الشخصية القانونية في القانون الدولي العام والشريعة الإسلامية، ط١، دار إلهنا للطباعة، القاهرة، ١٩٧١.
- ٦- د. عصام العطية، القانون الدولي العام، ط٦، دار الكتب للطباعة والنشر، بغداد، ٢٠٠١.
- ٧- د. عدنان نعمة، السيادة في ضوء التنظيم الدولي المعاصر، بيروت، ١٩٧٨.
- ٨- جوزيف تشمبرلين، التعاون الدولي وتنظيمه، ترجمة د. عبدالله العريان، دار المعرفة، القاهرة، ١٩٦١.
- ٩- د. محمد عبد الرحمن الدسوقي، الحماية الدولية للطيران المدني في الأنشطة العسكرية للدول في زمن السلم وحالة الحرب، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨.
- ١٠- د. حسام الدين الصغير، النظام القانوني لاندماج الشركات، ط١، دار الثقافة للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٨٧.
- ١١- د. أحمد محمد محرز، اندماج الشركات من الجهة القانونية :- دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون سنة طبع.
- ١٢- د. محسن شفيق، الوسيط في القانون التجاري المصري، ج١، ط٣، النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٧.

- ١٣- عوني محمد الفخري، التنظيم القانوني للشركات متعددة الجنسية والعولمة، ط١، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢.
- ١٤- نغم حنا رؤوف نئيس، النظام القانوني لزيادة رأس مال الشركة المساهمة، سلسلة الرسائل القانونية، ط١، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٢.
- ١٥- د.حسام عيسى، الشركات المتعددة القوميات، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، بدون سنة طبع.

ثانياً:- البحوث والمقالات

- ١٦- زغدار احمد، الاستثمار الأجنبي المباشر كشكل من أشكال دعم التحالفات الإستراتيجية لمواجهة المنافسة ، مجلة الباحث، عدد (٣)، ٢٠٠٠.
- ١٧- د.محمد سعيد حميد، عملاقة الطيران-اندماجات وتحالفات ومخالفات وخطط لم تكشف بعد، مجلة الطيران المدني والأرصاد، العددان (١١-١٢)، ديسمبر ٢٠١١.
- ١٨- ماجد ياس لطيف، تحالف شركات الطيران في ضوء المعاهدات والمواثيق الدولية ومستقبل شركات الطيران الإقليمية والمحلية ، بحث مقدم إلى المؤتمر العلمي الثامن لوزارة النقل، بغداد، شباط ٢٠١٠.
- ١٩- السفير الأمريكي:- اليوم توقيع اتفاقية الأجواء المفتوحة بين الكويت وواشنطن، جريدة الأنباء الكويتية، عدد(١٢٨٥٣)، الكويت، ٢٢ ديسمبر ٢٠١١ .
- ٢٠- كامل عبد الحسين البلداوي، دمج وتحويل الشركات – دراسة في التشريع العراقي، مجلة آداب الرافدين، تصدرها كلية الآداب، جامعة الموصل، العدد ١٩، ١٩٨٩.

ثالثاً:-التقارير والاتفاقيات الدولية

- ٢١-اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ .
- ٢٢- اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية في دمشق عام ٢٠٠٤ .
- ٢٣- التقرير السنوي لمجلس منظمة الطيران المدني الدولية 9851 Doc، ٢٠٠٤ .
- ٢٤- التقرير السنوي لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي 9896 Doc، ٢٠٠٧ .
- ٢٥- التقرير السنوي لمنظمة الطيران المدني الدولي 9916 Doc، ٢٠٠٨ .

رابعاً:-المواقع الالكترونية

1. <http://msnbearabic.com>
2. en.wikipedia.org/wiki/star
3. en.Wikipedia.org / wiki / sky team
4. en.Wikipedia.org / wiki / one world
5. . www.garsonline.de/./holtz-Alliances .
6. www.nmainl
7. <http://www.alwatan.com>
8. WWW.CROWELL.COM
9. <http://ejabatgoogle.com>
10. [Http://www.Maraya2.com](http://www.Maraya2.com)
11. <http://www.mithag.com/news-action-show-id-5890.htm>
- 12.<http://www.flying way.com>
13. [Http:// www irhal.com](http://www.irhal.com)
14. [http:// www.algzeera.net](http://www.algzeera.net)

Abstract

The international committee is witnessing a very strategic changes in many different aspects. Especially in the field of international planes. This subject has a great effect on establishing international alliances. This may represent the difference between the role of a single company and with group of companies. This group may work together to fulfill a specific goal.

These alliances may urge the states to adopt certain political strategies that aim to make the air travel more luxury and the aims of both companies and states come to be true. These political attitude may be seen in signing mutual treaties among the states. These treaties support the international plane to be free from the inner administrations and to make what is called (Open Skies Agreements).

According to these transformations in this aspect, a group of air companies started to make mergers. These mergers aim to consolidate the new company and to face any other company and to make benefit and effectively. This subject may raise a question concerning the alliances and mergers especially in civil plane. There is a kind of mixing between these terms especially from legal point of view.