

**المشاركة بالرمز بين شركات النقل الجوي - (\*)****Code-sharing arrangements between airlines companies****مصطفى ناطق صالح****ياسر شاكّر محمود****كلية الحقوق / جامعة الموصل****كلية الحقوق / جامعة الموصل**

Yasser Shaker Mahmoud

Mustafa Nateq Saleh

College of Law/ University of mosul

College of Law/ University of mosul

Correspondence:

Yasser Shaker Mahmoud

E-mail: [yasirshakir.m@uomosul.edu.iq](mailto:yasirshakir.m@uomosul.edu.iq)**المستخلص**

يعد اتفاق المشاركة بالرمز نوع من الترتيبات التجارية بين شركات النقل الجوي يقوم على تقاسم الرمز الجوي الخاص لرحلة معينة او تخصيص طائرة ل احد الناقلين الجويين لتشغيل خط جوي معين, تشترك الشركات في رمزها، ويعد بديلا عن الاندماج والمنافسة الاحتكارية، وذلك بهدف الرغبة في دخول مزيد من الاسواق.

فهنا اشترك في تقديم الخدمات الجوية بين أكثر من شركة، بهدف الوصول الى اكبر عدد ممكن من المدن والاسواق الجوي، ومواجهة الانشطة التنافسية غير العادلة، بالإضافة الى ان المشاركة في الرمز تضمن للمسافر قيام شركة واحدة بالإشراف على الرحلة الجوية، وتسهيل حركة المسافرين، وتخفيض تكاليف، وانتظام الخطوط الجوية.

**الكلمات المفتاحية: مشاركة، رموز، نقل جوي، منافسة، المستهلك.**

(\*) أستلم البحث في ٢٠١٩/١٢/٧ \*\*\* قبل للنشر في ٢٠٢٠/٣/١٥.

(\*) received on 7/12/2019 \*\*\* accepted for publishing on 15/3/2020.

Doi: 10.33899/rlawj.2020.126358.1045

© Authors, 2022, College of Law, University of Mosul This is an open access article under the CC BY 4.0 license

(<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>).

## Abstract

A codeshare agreement is a type of commercial arrangements between carriers that involves sharing a special flight code for a particular flight or assigning a plane to one of the carriers to operate a particular airline, which the companies share .

This practice has rapidly increased, and many airlines resort to have one or further Code share agreements with other airlines. This kind of arrangements enable these companies to access new markets and cities and as a result improve competitiveness in the market. Codeshare agreements also enable passengers to fly on multiple airlines with a single ticket.

**Keywords:** codeshare agreements, anti-competition, aviation, airlines alliances, consumers.

## القدمة

أولاً: التعريف بموضوع البحث وأهميته:

برزت الحاجة الى التعاون بين شركات النقل الجوي من خلال استحداث ترتيبات عالمية جديدة لقطاع الخدمات الجوية التجارية, ومن أهمها اتفاق المشاركة بالرمز, كشكل من اشكال التنسيق ويشجع ذلك على التعاون بين الاطراف المتنافسة في النقل الجوي من جهة, وبديل للاندماج والمنافسة الاحتكارية, وذلك بهدف الرغبة في دخول مزيد من الاسواق, ويعزز فرص المستهلكين الجويين في الحصول على أفضل الخدمات الجوية, وبأقل الاسعار ورفع كفاءة الخدمات التي تقدمها خطوطها الجوية, فضلاً عن الاستفادة من سمعة الشريك في اتفاق المشاركة بالرمز, وهذا يشكل عاملاً ايجابياً في تنمية وتطوير خدمات النقل الجوي.

**ثانياً: أسباب اختيار الموضوع:**

١. لا شك ان ترتيبات المشاركة بالرمز والتعاون بين الشركات ازدادت خلال السنوات الماضية (حذف) لما لها من فوائد ومزايا, ولكن السؤال هنا هل تكون المشاركة بالرمز بين شركات النقل الجوي الوطنية أم يصح ان تكون مع شركات النقل الجوي الدولية.
٢. مدى امكانية شركة الخطوط الجوية العراقية بالدخول في اتفاقيات المشاركة بالرمز بين الناقل الجوي العراقي, والشركات الكبرى.
٣. يهدف اتفاق المشاركة بالرمز الى تعزيز حرية المنافسة في سوق النقل الجوي الدولية, بعد رسم حدود العلاقة بين شركات النقل الجوي, وذلك للحيلولة دون وقوع ممارسات احتكارية في السوق الجوية العالمية.

**ثالثاً: مشكلة البحث:**

١. ان موضوع المشاركة بالرمز بين شركات النقل الجوي يتميز بقلة الكتابات عنه بسبب حداثته واختلاف صورته, لذلك تم اللجوء في أغلب الاحيان الى المصادر الالكترونية, والمواقع الرسمية لشركات النقل الجوي, والاتفاقات الدولية والاقليمية.
٢. لم يتضمن قانون الطيران المدني العراقي في نصوصه وأحكامه ما يتضمن المشاركة بالرمز بين شركات النقل الجوي, مما يشكل نقص تشريعياً يجب معالجته, لمعرفة الشكل القانوني لهذا الاتفاق ومدى ما يتمتع به من فوائد وعيوب.
٣. التعارض الشديد بين الدول حول أنظمتها وتعليماتها الخاصة بالنقل الجوي, وفرض أحكام تنظيمية على الخطوط الجوية التابعة للدول الاخرى, الأمر الذي قد يؤدي الى نشوء خلافات بين هذه الدول بما يعود بأثار سلبية على النقل الجوي الدولي, لذلك يمنع نظام المشاركة بالرمز وما يحتويه من مضمون تعاوني وتنسيقي الدول من اتخاذ اجراءات فردية, بشأن تطبيق قوانينها وانظمتها الخاصة بالنقل الجوي.

**رابعاً: نطاق البحث:**

يتمثل النطاق الموضوعي في تناول موضوع اتفاق المشاركة بالرمز بين شركات النقل الجوي وما يشتمل عليه من أشكال وصور، اما النطاق التشريعي فيقصد به التشريعات والاتفاقيات ومدى إشارتها الى الموضوع، كما في القانون الطيران المدني العراقي والمصري والمليزي، واتفاقية شيكاغو، واتفاقية وارشو، واتفاقية مونتريال، واتفاقية دمشق، فضلاً عن النطاق الشخصي لموضوع البحث المتمثل في شركات النقل الجوي أطراف اتفاق المشاركة بالرمز.

**خامساً: منهجية الدراسة:**

سوف تعتمد هذه الدراسة على المنهج التحليلي القانوني، لأن طبيعة الدراسة تقوم على تفسير وتحليل النصوص التشريعية المتناثرة في كل من قانون الطيران المدني العراقي لعام ١٩٧٤، وقانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لعام ١٩٨١، وقانون هيئة الطيران الماليزية رقم (٧٧١) لعام ٢٠١٥، ومقارنة ذلك بموقف الاتفاقيات الدولية والإقليمية، فضلاً عن واتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام ١٩٤٤، واتفاقية دمشق لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية لعام ٢٠٠٤، ومناقشة الاتجاهات الفقهية المختلفة ذات الصلة بموضوع الدراسة.

**سادساً: خطة البحث:**

لأجل الإحاطة بموضوع البحث من جوانبه القانونية كافة سوف يتم تقسيمه وفق الهيكلية الآتية:

- المبحث الاول: ماهية المشاركة بالرمز
- المطلب الاول: تعريف المشاركة بالرمز
- المطلب الثاني: أسباب ومزايا المشاركة بالرمز
- المبحث الثاني: صور المشاركة بالرمز واثاره السلبية

– المطلب الاول: صور المشاركة بالرمز

– المطلب الثاني: الاثار السلبية المترتبة على المشاركة بالرمز

## المبحث الأول

### ماهية المشاركة بالرمز

لمعرفة مفهوم اتفاق المشاركة بالرمز، يستلزم منا الأمر تعريفه وبيان اسبابه، لذلك آثرنا من جانبنا تقسيم هذا المبحث الى مطلبين وعلى النحو الآتي:

– المطلب الاول: تعريف المشاركة بالرمز.

– المطلب الثاني: اسباب المشاركة بالرمز.

## المطلب الاول

### تعريف المشاركة بالرمز

سوف يتم تقسيم هذا المطلب الى فرعين نتناول في الفرع الاول: تعريف المشاركة بالرمز لغةً، واصطلاحاً، ونبين في الفرع الثاني: تعريف المشاركة بالرمز في القوانين الوطنية، والاتفاقات الدولية، وكما يأتي:

## الفرع الاول

### تعريف المشاركة بالرمز

سوف يتم تعريف المشاركة بالرمز لغةً، ثم نبينه اصطلاحاً، وكما يأتي:

اولاً: تعريف اتفاق المشاركة بالرمز بين شركات النقل الجوي لغةً:

بما أن مصطلح المشاركة بالرمز بين شركات النقل الجوي يتكون من عدة كلمات نقوم بتعريف كل منها على حدة:

١. تعريف المشاركة لغة: جَمَعُ (الشَّرِيكَ شُرَكَاءُ) المُشَارِكِ بمعنى يشاركه كالشريك وتَشَارَكَ، وشراكة المُفَاوِضَةِ يتساوى فِيهَا الأَطْرَافُ مَالًا وتصرفاً<sup>(١)</sup>، وهنا تأتي بمعنى الشركاء في الرمز المشترك للرحلة.

٢. تعريف الرَّمْزُ لغةً: (ج) رُمُوزٌ : وهو العلامة والإيماء أو الإشارة بالعينين والحاجبين<sup>(٢)</sup>، كقوله تعالى: (قَالَ أَيُّتُّكَ أَلَّا تُكَلِّمَ النَّاسَ ثَلَاثَةَ أَيَّامٍ إِلَّا رَمْزًا)<sup>(٣)</sup>.

٣. تعريف الشركة لغةً: جمع شريك أو شِرْكٌ وهو النصيب والشَّرِكَةُ أو الشَّرِكَةُ، مخالطة نصيب الشريكين، يقال اشتركا بمعنى تَشَارَكَا وشارك أحدهما الآخر<sup>(٤)</sup>.

٤. تعريف النقل لغةً: النقل لغةً: النقل تحويل الشيء من مكان إلى مكان آخر، نقله ينقله نقلًا فانقل<sup>(٥)</sup>.

٥. تعريف الجوي لغةً: مصدر الجو: وهو ما بين السماء والأرض، وجو السماء: الهواء الذي بين السماء والأرض، والاجواء جمع الجو<sup>(٦)</sup>.

وفيما يتعلق بدراستنا مصطلح الرمز يشير الى معرفة الرموز المستخدمة في جدول الرحلات الجوية، وهي أحرف محددة مسبقاً لدى الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا -

(١) إبراهيم مصطفى وأحمد الزيات، وآخرون، ج ٢، المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية بالقاهرة، (دار الدعوة | دون سنة نشر) ص ٧٠٦.

(٢) العلامة نشوان بن سعيد الحميري، شمس العلوم ودواء كلام العرب من الكلوم، تحقيق حسين بن عبدالله العمري وآخرون، ج ٤، (دار الفكر ، دمشق | ١٩٩٩) ص ٢٦٣١؛ إبراهيم مصطفى/ أحمد الزيات، وآخرون، ج ١، مصدر سابق، ص ٣٧.

(٣) سورة آل عمران، جزء من الآية (٤١).

(٤) العلامة محمد بن مكرم بن منظور الإفريقي المصري، لسان العرب، ج ٤، ط ٢، (دار المعارف بالإسكندرية | دون سنة نشر) ص ٢٢٤٨.

(٥) العلامة ابن منظور، مصدر سابق، ج ١١، ص ٦٧٤.

(٦) العلامة ابن منظور، مصدر سابق، ج ١٤، ط ١، ص ١٥٧.

IATA<sup>(١)</sup>، وتحدد شركة الطيران المخصصة هذه الرموز ورقم الرحلة، وتستخدم هذه الرموز في الاتصالات التي تتم بين الطائرات، وأبراج المراقبة في المطارات.

ثانياً: تعريف المشاركة بالرمز اصطلاحاً:

عرف رأي فقهي<sup>(٢)</sup> المشاركة بالرمز: بأنه "نوع من الاتفاقات التجارية تتفق بموجبه شركات النقل الجوي الوطنية مع شركات دول اخرى لتشغيل خطوط جويه معينة بطائرة واحدة تقدمها احدى الشركات, على ان يتم الاشتراك بالرمز المحدد لكل شركة في هذه الرحلة الجوية, وفيه تقوم كل شركة بالحجز على الرحلة من خلال وكلائها, ثم تتقاسم هذه الشركات ايراداتها بعد احتساب تكلفة تشغيل الرحلة للشركة المقدمة الطائرة".

(١) الاتحاد الدولي للنقل الجوي الاياتا (IATA): وهو اختصار للكلمات الاتية:

(The International Air Transport Association) تأسس هذا الاتحاد عام (١٩٤٥) في مدينة لاهاي من قبل شركات الطيران الأوروبية، لمواجهة المشاكل التي قد تنجم عن التوسع السريع لخدمات الطيران المدني، والنقل الجوي في اعقاب الحرب العالمية الثانية، ومن أجل العمل على توحيد وتنسيق القواعد الخاصة باستغلال خطوط =النقل الجوي العالمية، وقد أعيد تشكيل الاتحاد عام (١٩٤٥) في مدينة هافانا، ومقره الحالي في مدينة مونتريال في كندا، ويضم الاتحاد في عضويته معظم الشركات أو هيئات النقل الجوي؛ ينظر: د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، ط١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٧، ص ٢٣-٢٤؛ منشور بعنوان (اتحاد النقل الجوي الدولي)، متاح على الموقع الالكتروني التالي: <https://ar.wikipedia.org>؛ لمزيد من التفاصيل: يراجع موقع منظمة الاياتا الالكتروني التالي:

<https://www.iata.org/Pages/default.aspx>؛ تاريخ الزيارة ٢٦/٢/٢٠١٩.

(٢) د. سلمان علي المصري والأستاذ صالح محمد الروضان، مصدر سابق، ص ص ١٤٥-١٤٦.

وعرف الرمز المشترك أيضاً: بأنه "اتفاقية تبرمها شركتا نقل جوي، وبموجبها تستطيع كل شركة من الشركتين بيع تذاكرهما من منافذ الشركة الأخرى، وتسمح لكل شركة أن يكون لها مقاعد في الشركة الأخرى تقوم بالترويج لها وبيعها"<sup>(١)</sup>.

رغم ان هذا التعريف ذكر بأن اتفاق المشاركة بالرمز ينشأ بين شركتين، إلا أنه انتقد لأنه ذكر ان الشركتين بموجب الاتفاق تباع تذاكر ومقاعد الركاب، مما يعني خلطه بين اتفاق حجز السعة او المقاعد والمشاركة بالرمز.

وعرفه رأي آخر<sup>(٢)</sup>، بأنه "ترتيبات تتيح للدول عبر شركاتها الوطنية للنقل الجوي عقد اتفاق للمشاركة في الرمز مع شركات الطيران الاجنبية، وفيها يسمح ناقل جوي لناقل اخر باستخدام رمز الشركة لتشغيل رحلة جوية معينة او أن تتفق شركتان على أن تتقاسما نفس الرحلة برمزي شركتهما، ويتم اصدار تذاكر للرحلة بحسب المقاعد المتفق عليها لكل شركة على ذات الرحلة، ثم تتقاسم الشركتان ايراداتها لاحقاً".

نعتقد أن هذا التعريف شامل لجميع خصائص اتفاق المشاركة بالرمز من تقاسم الرمز، والمشاركة في تشغيل مشترك للرحلة الجوية، وتقاسم ايراداتها.

ويمكننا تعريف المشاركة بالرمز بأنه اتفاق بين شركتين أو مجموعة شركات النقل الجوي على ان تتقاسم الرمز الجوي لرحلة معينة أو على تشغيل خط جوي معين بطائرة احدها برمز مشترك لأكثر من شركة، وبوجبه يتم استخدام رمز رحلة ناقل جوي على خط يشغله ناقل جوي آخر، على ان يتم تقاسم ايرادات الرحلة بعد تحديد تكاليفها.

(١) التعريف متاح تحت عنوان (طيران/مشاريع/ دليل الأسلوب والتنسيق مقالة شركة طيران)، منشورة على الموقع الالكتروني التالي: <https://ar.wikipedia.org/wiki> ؛ تاريخ الزيارة ٢٦/٢/٢٠١٩.

(٢) د. محمد مرسى عبده، | السنة، ٢٠١٦ | المجلد (٢)، العدد (٢) | الضوابط القانونية لمنع الاحتكار التعسفي لتحالفات شركات الطيران الدولية، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، ص ٤٤.



## الفرع الثاني

### تعريف المشاركة بالرمز في القوانين والاتفاقيات الدولية

إنَّ البحث في تعريف المشاركة بالرمز في أحكام القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية، يتطلب منا أولاً: تعريف المشاركة بالرمز في القوانين الوطنية، ونبين في ثانياً: تعريفه في الاتفاقيات الدولية.

#### أولاً: تعريف المشاركة بالرمز في القوانين الوطنية:

نستعرض هنا تعريف المشاركة بالرمز في القوانين الوطنية وفق الترتيب التالي:

بشأن موقف قانون الطيران المدني العراقي لم يتضمن (حذف) تعريف المشاركة بالرمز، ولكن أشار في احكامه المتعلقة باختصاصات سلطات الطيران المدني<sup>(١)</sup> إلى ما يأتي "تتولى سلطات الطيران المدني رسم سياسة النقل الجوي في العراق، كالاشتراك في المباحثات التي تجري بين شركات النقل الجوي الوطنية والشركات الاجنبية لعقد اتفاقات مشتركة او ترتيبات تتعلق بالاستثمار المشترك للخطوط الجوية او الحركة التجارية"، ونعتقد ان موضوع بحثنا المشاركة بالرمز يعد جزءاً من اتفاقات مشتركة وترتيبات تتعلق بالاستثمار المشترك للخطوط الجوية.

أما بشأن موقف قانون الطيران المدني المصري كذلك لم يتضمن تعريف المشاركة بالرمز، ولكن أشار في احكامه المتعلقة بشأن تبادل ومنح حقوق النقل الجوي<sup>(٢)</sup> بأنه "لا يجوز لشركات النقل الجوي الوطنية عقد اتفاقيات او ترتيبات بينها وبين شركات النقل الجوي الاجنبية تتعلق بتشغيل مشترك او اي عمليات تجارية الا وفقا للقواعد والشروط التي يحددها وزير الطيران، كما لا يجوز البدء في تنفيذ اي من هذه الاتفاقيات او الترتيبات الا بعد اعتماد الوزير لها عن طريق وزارة الطيران المدني"، وبذلك

(١) للمزيد عن اختصاصات سلطات الطيران المدني، يراجع نص المادة (١٢٨/ف٢) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لعام ١٩٧٤.

(٢) ينظر: المادتين (٢/٦٣)، (٦٧) من قانون الطيران المدني المصري المعدل رقم (٢٨) لعام ١٩٨١.

اجازت احكام القانون عقد اتفاق الرمز المشترك بين شركات النقل الجوي المصرية والاجنبية، ولكن بعد الحصول على إذن وزير الطيران المدني.

وكذلك لم يتضمن قانون هيئة الطيران الماليزي، بين احكامه تعريف المشاركة بالرمز، ولكن أشار إليه ضمن تعريفه الاتفاقية<sup>(١)</sup> بأنها " تعني أي شكل من أشكال العقد أو الترتيب أو الفهم، مشاركة رمز شركة طيران، تحالف، شراكة أو ممارسات مشتركة او اتفاق مشروع، ويشمل اتفاق أفقي ورأسي"، وايضاً نص على أنه " يجب أن يسمح لأي شخص(شركة) بتنفيذ الخدمات والأنشطة المنصوص عليها في اتفاق ثنائي جوي فيما يتعلق بالمستهلكين، وتنفيذ التزامات الخدمة وأي اتفاقية تشغيل أو امتياز<sup>(٢)</sup>، حتى تاريخ انتهاء الاتفاقية وتخضع للأحكام والشروط المرفقة بالاتفاقيات".

وبذلك لم يعرف قانون الطيران المدني العراقي، ولا القوانين المقارنة اتفاق المشاركة بالرمز، ولكن تضمنت احكامهم الإشارة الى هذه المشاركة، باعتبارها من الترتيبات والتعاون بين الشركات، رغم أن قانون هيئة الطيران الماليزي أشار بصورة واضحة الى اتفاق المشاركة بالرمز في نص المادة (٤٧)، بعكس قانون الطيران العراقي والمصري، فقط اشارا الى الاتفاقات والترتيبات الأخرى المشتركة.

إذا يعد جوهر اتفاق المشاركة بالرمز هو السماح بتقديم الخدمات الجوية بعد ان تشترك في تأديتها اكثر من شركة نقل جوي، فهناك شركات نقل جوي تعرض وتبيع خطوط شركة اخرى كما لو كانت خطوطها، ولكن يظهر امام المستهلك الجوي ان مؤدي الخدمة

(١) ينظر: نص المادتين (٤٧/ب) و (١/١٠٤) من قانون هيئة الطيران الماليزي رقم (٧٧١) لعام ٢٠١٥.

(٢) يشبه اتفاق المشاركة بالرمز الى حد كبير فكرة الامتياز التجاري الذي تمنحه إحدى شركات النقل الجوي الكبرى لناقل جوي آخر، يتمكن من خلاله استخدام مختلف عناصر الشركة المشهورة، كرموز وعلامات الخاصة برحلاتها الجوية، ورموز التسويق، نظير مقابل عادل يمنحه الناقل الجوي المتلقي للامتياز لما يصل عليه من نجاح تجاري، على شرط التزامه بتقديم الخدمات الجوية في مستويات قياسية، وتحت رقابة الشركة مانحة الامتياز، من أجل الحفاظ على مستوى الخدمة المقدمة من قبله، د. محمد مرسى عبده، مصدر سابق، ص ٤٥.

شركة واحدة، مثال: ان يتفق المسافر مع شركة الخطوط الجوية العراقية على نقله من بغداد الى امستردام في هولندا على الناقل الجوي العراقي، ثم يواصل رحلة الى مونتريال بكندا على الخطوط الهولندية، وبناءً على اتفاق المشاركة بالرمز تظهر تذكرة الرحلة بالرمز (IAW - KLM) وترمز (IAW) الى شركة الخطوط الجوية العراقية، وترمز (KLM) الى الخطوط الجوية الهولندية<sup>(١)</sup>.

كذلك وقعت "مصر للطيران، وشركة (يوناييتد إيرلاينز) الامريكية<sup>(٢)</sup> في شيكاغو عام (٢٠٠٨) اتفاقية ثنائية للمشاركة بالرمز تضمن للشركتين إضافة المزيد من الخدمات والمزايا لعملائهما، وبموجب هذه الاتفاقية يتمتع عملاء شركة مصر للطيران بالسفر لوجهات عديدة داخل الولايات المتحدة الامريكية، وتوسيع حجز تذاكرهم إلى كل من بوسطن وسان فرانسيسكو ولوس انجلوس وشيكاغو انطلاقاً من مطار هيثرو في لندن، ومطار واشنطن وجون كندي في نيويورك، وكذلك يتمتع عملاء شركة يوناييتد للسفر المباشر عبر الخط الجوي الرابط بين نيويورك - لندن - القاهرة"<sup>(٣)</sup>.

(١) ينظر: د. نادية محمد معوض، | السنة ٢٠١٣ | العدد ١ | المشاركة بالرموز وتحالفات شركات النقل، بحث منشور في مجلة الامن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، ص ٤٤-٤٥.

(٢) الخطوط الجوية المتحدة أو خطوط يوناييتد إيرلاينز (United Airlines)، هي شركة نقل جوي وطنية أمريكية، تأسست عام (١٩٢٧)، يقع المقر الرئيسي للشركة في مدينة شيكاغو، وهي شركة من ضمن الشركات التابعة لمؤسسة يوناييتد إيرلاينز القابضة، تقدم خدماتها لأكثر من (٢٠٠) وجهة حول العالم، وتعد الشركة عضو في تحالف ستار، تحت شعار ("لنظر معاً" "Let's Fly Together") ينظر الموقع الرسمي للشركة التالي: <https://www.united.com/us>؛ تاريخ الزيارة (٢٠١٩/١١/١٤).

(٣) محمود عبد الغنى، خبر بعنوان (مصر للطيران تُعلن عن توسيع اتفاقية المشاركة بالرمز مع شركة يوناييتد الأمريكية)، منشورة بتاريخ ٢٠١٩/٩/١٦، على الموقع الالكتروني لصحيفة اليوم السابع الالكتروني التالي: <https://www.youm7.com/story>؛ تاريخ الزيارة ٢٠١٩/١١/٢٣.

## ثانياً: تعريف المشاركة بالرمز في الاتفاقيات الدولية:

عرفت منظمة الطيران المدني الدولي<sup>(١)</sup>، المشاركة بالرمز بانه "اتفاق يسمح بمقتضاه احد الناقلين الجويين لناقل اخر ان يستخدم رمز احدى رحلاته او يتفق ناقلان على ان يتشارك كل منهما نفس الرحلة برمزي شركتهما".

وعرف دليل تنظيم النقل الجوي اتفاق المشاركة بالرمز: "بانه استخدام رمز رحلة ناقل جوي على خط يشغله ناقل جوي ثانٍ"<sup>(٢)</sup>.

(١) ينظر: الموقع الرسمي للمنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو)،

تاريخ الزيارة ٢٠١٩/٣/٣. <https://www.icao.com>.

(٢) الوثيقة المرقمة (٩٦٢٦)، بعنوان (دليل تنظيم النقل الجوي الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي)، ط٢، ٢٠٠٤، ص٨-٤.١، منشور على الموقع الالكتروني لمنظمة الإيكاو التالي:

[https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626\\_ar.pdf](https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_ar.pdf)؛

تاريخ الزيارة ٢٠١٩/٨/٢٠.

(٣) تُعد اتفاقية الطيران المدني الدولي (المعروفة أيضاً باتفاقية شيكاغو) بمثابة الصك الدولي الرئيس للمنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) ، والتي وقعت عليها (٥٢) دولة في عام (١٩٤٤)، وفي أثناء انتظار مصادقة (٢٦) دولة عليها أنشأت المنظمة الدولية المؤقتة للطيران المدني (PICAO) التي مارست مهامها من عام (١٩٤٥)، وبحلول عام (١٩٤٧) تم استلام هذه المصادقات من الدول، وبذلك ولدت المنظمة الدولية للطيران المدني، وفي تشرين الأول من نفس العام أصبحت منظمة متخصصة تابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة (ECOSOC) ، وفيما يلي النص الذي استعرضت فيه الاتفاقية أهداف إنشاء المنظمة الدولية للطيران المدني: "إذ إنَّ التطور المستقبلي في مجال الطيران المدني الدولي بوسعه إيجاد الصداقة والتفاهم بين أمم وشعوب العالم والحفاظ عليها، وإن التعسف فيه قد يشكل تهديداً للأمن العام في المجتمع الدولي"؛ المقالة نقلاً عن الموقع الالكتروني لاتفاقية شيكاغو التالي:

<http://tfig.itcilo.org/AR/contents/chicago-convention.htm>؛

تاريخ الزيارة ٢٥/٦/٢٠١٩.

منطقة على أن تخضع هذه الهيئات او المؤسسات وهذه الخطوط المشتركة لجميع أحكام هذه الاتفاقية، بما في ذلك الاحكام المتعلقة بتسجيل الاتفاق لدى المجلس، وعلى جميع الدول المتعاقدة على أن تسجل اتفاقات وترتيبات التعاون المتعلقة بالنقل الجوي المدني الدولي، وفقاً لقواعد تسجيل اتفاقات وترتيبات الطيران لدى الإيكاو<sup>(١)</sup>.

كذلك نصت المادة (١٣) من اتفاقية (دمشق) لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية<sup>(٢)</sup> على اتفاق المشاركة بالرمز بانها "ترتيبات تسويقية تعاونية بين شركات النقل الجوي التابعة للدولة الاعضاء في الاتفاقية عند تشغيل أو تقديم الخدمات الجوية، على ان تضمن هذه الشركات علم المسافرين بأن الرحلة تعمل وفق نظام اتفاق المشاركة بالرموز او مزودين على الأقل بالمعلومات الضرورية، وتضمنت مجموعة من الأحكام المفصلة للترتيبات الخاصة بتحديد حالات المشاركة بالرموز ومعوقاتها، وتوفير المعلومات الضرورية لخدمة المستهلك الجوي"، وتشمل القواعد التنظيمية الصادرة عن قرار مجلس وزراء النقل العرب لعام (٢٠١٠)، في احد أحكامه "تحديد حالات تقاسم الرموز وموانعها والعمل على إتاحة كل ما يتعلق بهذا الموضوع من معلومات للمستهلك الجوي"<sup>(٣)</sup>.

وبذلك أشارت منظمة الطيران المدني في احكامها الى تعريف المشاركة بالرمز، واعتبرته من اتفاقات التعاون والتنسيق بين شركات النقل الجوي، وأيضا عرفه دليل تنظيم النقل الجوي، أما اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية أشارت الى مضمون المشاركة بالرمز، باعتباره ترتيبات تعاونية بين شركات النقل الجوي للدول العربية عند تقديم الخدمات الجوية، على ان تضمن إبلاغ المسافرين بأن الرحلة مشغلة وفق نظام المشاركة بالرمز.

(١) ينظر: المادتين (٧٧-٨٣) من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني.

(٢) ينظر: المادة (١٣) من اتفاقية دمشق لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية، للمزيد يراجع نص الاتفاقية مشار إليها لدى المحامي محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام للقانون الجوي، ط ١، ج ٧، (منشورات زين الحقوقية |بيروت|٢٠١٢) ص ٢٩٨-٢٩٩.

(٣) د. سلمان علي المصري والاستاذ صالح محمد الروضان، مصدر سابق، ص ١٤٤.

السؤال الذي يطرح نفسه هل تتمتع شركات النقل الجوي ضمن اتفاق المشاركة بالرمز باستقلالية ام لا ؟

للإجابة نقول يذهب رأي فقهي<sup>(١)</sup> انه في ظل اتفاق المشاركة بالرمز فان كل شركة نقل جوي تعمل باستقلالية، ولا تشترك إلا في استخدام رمز رحلة، ومع ذلك فان هذه المشاركة قد تطلب عقد اتفاق، فضلاً عن الآليات التي يتم بموجبها فض النزاعات بين الاطراف المشاركة بالرموز<sup>(٢)</sup>.

لذلك يكون أطراف اتفاقية الرمز المشترك في الأصل من طرفين "الاول: الطرف المشغل للطائرة وطاقم الخدمة والخدمات الارضية ويسمى ب الناقل المشغل، والثاني: الطرف الذي يبيع التذاكر ولا يقوم بعملية التشغيل، ويسمى بالناقل المسوق"<sup>(٣)</sup>.

ولكن نبين هنا بأن اتفاق المشاركة بالرمز قد يكون بين شركتين او يتسع وتنضم إليه مجموعة شركات قد يصل عددها الى الخمس شركات<sup>(٤)</sup>، وايضاً قد يتم هذا الاتفاق بين

(١) د. نادية محمد معوض، مصدر سابق، ص ٤٦.

(٢) يتضمن الاتفاق تحديد الالتزامات المالية كحصة الايرادات التي تعود على المستثمر الفعلي، والحصة التي تعود على الشركة البائعة للتذاكر، فضلاً عن الترتيبات والتنسيق الاداري بين الشركات اعضاء المشاركة بالرمز، أما الآليات التي يتم بموجبها فض النزاعات بين الاطراف المشاركة بالرموز، هي المشاورات، والوساطة، والتحكيم، وفي حالة فشلها يتم الانسحاب من الاتفاق في حالة اخلال احدى الشركات بمضمونه، ضوابط تأمين المنافسة العادلة التي تم الإشارة إليها في المؤتمر الخامس للنقل الجوي لعام ٢٠٠٣، ينظر: International Civil Aviation Organization, Report of The Fifth Worldwide Air Transport Conference: p.34. Available at: [http://www.icao.int/meetings/atconf6/documents/doc9819\\_en.pdf](http://www.icao.int/meetings/atconf6/documents/doc9819_en.pdf)

نقلاً عن د. محمد مرسى عبده، مصدر سابق، ص ١٧٥.

(٣) المهندس رائد أحمد، ماهي اتفاقيات الرمز المشترك (What is Codeshare)، ص ١، منشورة على المدونة الالكترونية عالم الطيران، (Aviation World)، تاريخ النشر ٢٧/١١/٢٠١٢. <http://theairlinesindustry.blogspot.com/codeshare.h> تاريخ الزيارة ١٣/٦/٢٠١٩.

شركات النقل الجوي الوطنية التابعة لدولة معينة، كما هو الحال في اتفاق التحالف القائم بين خطوط (Continental Airlines)، وخطوط (Northwest Airlines)، وخطوط (Delta Air Lines)، الذي يشمل المشاركة بالرمز بين خطوطها الجوية<sup>(١)</sup>، وكذلك قد يكون بين شركات النقل الجوي الدولية التي تنتمي الى دول مختلف، وهو الوضع الغالب لمثل هذه الاتفاقات.

ونحن بدورنا نرى ان شركات النقل الجوي في اتفاق المشاركة بالرمز وإن كانت تملك استقلالية في تقديمها لأنشطة النقل الجوي وتسيير خطوطها، ولا تفقدها إلا في حالة استخدام رمز رحلة جوية معينة، وان ما تحصل عليه الشركات من عائدات وفوائد للرحلة الجوية المشاركة رمزها تتقاسمه وفق ترتيبات معينة، ولكن اطراف اتفاق المشاركة بالرمز، هما ناقل جوي يبيع تذاكر الرحلة ويقوم بجزء منها، وناقل جوي آخر يقوم بجزء من الرحلة، وقد يكون هناك ناقل اخر يقوم بالجزء المتبقي من الرحلة، بمعنى انه قد يتم الاتفاق بين شركتين للنقل الجوي، إلا أن تنفيذه يتم من خلال ثلاثة شركات.

## المطلب الثاني

### أسباب ومزايا اتفاق المشاركة بالرمز

يثار تساؤل عن الاسباب التي تدعو شركات الطيران والنقل الجوي الى عقد اتفاقية المشاركة بالرمز، هناك عدة اسباب ومزايا تدعو تلك الشركات الى المشاركة بالرمز سواء بالنسبة لشركات النقل الجوي، وخصص لها الفرع الاول، وتلك الاسباب بالنسبة للمستهلك الجوي، وتم بيانها في الفرع الثاني، نتناولها على النحو الآتي:

(١) د. سلمان علي المصري والامستاد صالح محمد الروضان، مصدر سابق، ص ١٤٦.

(٢) ينظر: الموقع الرسمي لشركة دلتا الأمريكية للطيران التالي: [www.delta.com](http://www.delta.com)

تاريخ الزيارة ١٦/١١/٢٠١٩.

## الفرع الأول

### أسباب المشاركة بالرمز بالنسبة لشركات النقل الجوي

يعود اختيار الشركات لنظام المشاركة بالرمز الى أسباب عديدة وهي

١. يضع اتفاق المشاركة بالرمز شركات النقل الجوي بموقع أفضل على نظم وشاشات الحجز العالمية، وذلك على اعتبار ان الخطوط الجوية المشاركة بالرمز تعامل فيها كما لو كان خطأ جويًا مباشراً وتسمح بعرض وبيع خدمات النقل الجوي المشتركة لأكثر من شركة، كما لو كانت خطوط جوية لشركة واحدة<sup>(١)</sup>، بالتالي الوصول الى أكبر عدد من المناطق من خلال الاتفاق مع شركات اخرى لتسيير خطوط مشتركة، دون الحاجة لتقديم رحلات جوية اضافية او لتشغيل خط طيران جديد<sup>(٢)</sup>، مما يحقق لشركتهما التواجد على طرق جوية لا تصلها خطوطها أصلاً، ويساعد الشركات في توفير شبكة أكبر من رحلات جوية إضافية لأكثر عدد من المدن، وذلك بأداة تسويقية غير مكلفة، مثال: اتفاقية الرمز المشترك بين الخطوط السعودية، والخطوط الفرنسية، ومحطة فيينا الجوية، حيث اصبح الراكب السعودي يصل لمدينة فيينا، عبر الخط الجوي من جدة لباريس عبر السعودية، ومن ثم باريس لفيينا عبر الفرنسية، وكل حجوزات التذاكر تتم عبر موقع السعودية، وعملية البيع للرحلة الجوية الاولى، والثانية تقوم بها الخطوط السعودية ولصالحها<sup>(٣)</sup>.

٢. تعظيم حجم الإيرادات وتوفير التكاليف: حيث يمكن اتفاق المشاركة بالرمز شركات النقل الجوي في ان تقلل بقدر ما عدد مرات تشغيل الطائرة والطلعات الجوية لطائراتها، ومن ثم بقاءها على ارض المطار، خاصة الطائرات ذات الطراز الكبيرة، مما يساعد على

(١) د. نادية محمد معوض، مصدر سابق، ص ص ٤٠-٥١.

(٢) د. محمد فوزي، مصدر سابق، ٧٦.

(٣) المهندس رائد أحمد، ماهي اتفاقيات الرمز المشترك، مصدر سابق، ص ٢.



تحقيق الإنتاجية العالية، الأمر الذي يمثل رواجاً لأساطيل شركات النقل الجوي للدول المتحالفة في الاتفاق، وقد انعكست هذه الترتيبات الجوية كذلك على الأرباح التي تحققها المطارات المشغلة، نتيجة للإيرادات المتحققة من حجم الحركة الإضافية للمسافرين<sup>(١)</sup>، مثال: "اتفاق المشاركة بالرمز بين الخطوط الجوية البريطانية، وشركة (US Airways) الأمريكية"<sup>(٢)</sup>، وبموجبه حققت الشركتان زيادة في الأرباح والإيرادات بلغت (١٠٠) مليون ناتجة عن نظام المشاركة بالرمز، جوانب أخرى للتعاون والتنسيق بينهما".

٣. يشكل اتفاق المشاركة بالرمز نوعاً من الروابط التشغيلية بين شركات النقل الجوي الأخرى<sup>(٣)</sup>، لمواجهة الأنشطة التنافسية غير العادلة في السوق الجوية المفتوحة، ويهدف كل ناقل جوي من المشاركة بالرمز إلى تعزيز قدراته التنافسية والتسويقية ومن جهة أخرى تخفض المنافسة من خلال تركيز القوى الموجودة في السوق، والقضاء على الوضع المسيطر الذي يحوزه ناقل جوي في سوق معينة<sup>(٤)</sup>، مثال: التحالف والاندماج

(١) د. محمد فوزي، مصدر سابق، ص ٨١.

(٢) شركة (US Airways) أو خطوط الولايات المتحدة الجوية: هي شركة نقل جوي أمريكية وطنية، تأسست الشركة سنة (١٩٣٩)، يقع المقر الرئيسي للشركة في فينيكس بولاية أريزونا الأمريكية، وتتخذ من مطار شارلوت دوغلاس الدولي مركزاً لعملياتها، بالإضافة لمراكزها الأخرى في مطار فيلادلفيا الدولي ومطار فينيكس سكاى هاربور الدولي، تقدم هذه الشركة خدماتها الجوية لأكثر من (٢٣٠) وجهة حول العالم، وتعد الشركة عضو مؤسس في تحالف ستار؛ ينظر: الموقع الإلكتروني لشركة خطوط الولايات المتحدة الجوية التالي:

<http://www.usairways.com/awa/default.aspx?redir>

تاريخ الزيارة ٢٠١٩/١١/١٥.

(٣) د. محمد فوزي، مصدر سابق، ص ٧٥.

(٤) د. رمزي محمود، الشركات العابرة للقارات أبرز وخطر قلاع النهب والهيمنة للدول النامية، (منشأة المعارف بالاسكندرية | ٢٠١٥) ص ٢٥؛ د. نادية محمد معوض، مصدر سابق، ص ص ٤٠.

بين شركتي (KLM) و(Air France), الذي أسفر عن زيادة في إيراداتهما, وتعزيز المنافسة العادلة بينهما(١).

٤. يعد نظام المشاركة بالرمز من أهم آليات التعاون بين تشغيل الرحلات شركات النقل الجوي, ويظهر ذلك في حالة الاتفاق بين ناقل جوي كبير, وناقل فرعي أصغر على تشغيل رحلة دولية بالتعاون فيما بينها أو لتشغيل خط جوي متواصل بنفس الرمز, مع أحقية كل منهما بإصدار تذكرة الرحلة بحسب نسبة المقاعد المتفق عليها لكل ناقل على ذات الرحلة<sup>(٢)</sup> في الحالات التي لا يسمح فيها حجم الحركة الجوية بأن يشغل كل ناقل منفرداً رحلات بطائرات شركته, مثال: الخطوط الجوية العراقية لا تسافر إلى المكسيك, بينما الخطوط القطرية تسافر, وهناك حجم سفر للركاب من العراق للمكسيك, لا يصل حجم تشغيل الخط تجارياً, فتقوم الخطوط الجوية العراقية<sup>(٣)</sup>, بعقد اتفاقية رمز مشترك تأخذ بموجب الخطوط العراقية عدد من مقاعد الرحلة القطرية, ولنفترض (١٥) مقعد تتبعها الخطوط العراقية, وتبقى للخطوط العراقية حتى مدة (٢٤) ساعة قبل السفر, وان لم تتبع تعود للخطوط القطرية.

(1) Catherine Prieto: Les restrictions de concurrence des companies aériennes, Recueil Dalloz 2004. P. 2134.

(2) Manual on the Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, Doc 9626, Second Edition 2004, P. 168.

(٣) شركة الخطوط الجوية العراقية (Iraqi Airways) تعمل تحت الرمز (IAW), في منظمة إياتا الرمز (IA) في منظمة إيكاو, وهي الناقل الوطني في جمهورية العراق يقع مقرها الرئيسي في مطار بغداد الدولي, وتعد واحدة من أقدم شركات النقل الجوي في الشرق الأوسط, ينظر: الموقع الإلكتروني التالي:

<https://www.facebook.com/iraqi.airways.official>

تاريخ الزيارة ٢٦/٧/٢٠١٩.

## الفرع الثاني

### مزايا المشاركة بالرمز بالنسبة للمستهلك الجوي

إن اتفاق المشاركة بالرمز بين الشركات يضمن للمستهلك الجوي مزايا عديدة وهي:

١. يضمن اتفاق المشاركة بالرمز قيام شركة نقل جوية واحدة بالإشراف على الرحلة الجوية من اولها وحتى انتهائها، مما يعمل على توفير الوقت والنفقات والتكاليف للمسافر، حيث تحقق اتفاقية المشاركة بالرمز نوعاً من تقليص مدة الرحلة أكثر مما اذا كان النقل بطريقة النقل المشترك التقليدي<sup>(١)</sup>، وذلك يوفر للمسافر السفر من النقطة (أ) للنقطة (ج) عبر النقطة (ب) بوساطة ناقل جوي واحد، وتحت نفس الرمز الجوي للرحلة، بدلا من ان يحجز من النقطة الاولى للثانية، ثم من الثانية للثالثة تحت رمز آخر<sup>(٢)</sup>.

٢. تسهيل حركة المسافرين: اتاحت اتفاقات المشاركة بالرمز تقديم خدمات مباشرة بدون تغيير في المسار الجوي للطائرة (خطوط مباشرة)، بل ان فكرة المشاركة بالرمز وجدت بسبب ما تعانيه بعض شركات النقل الجوي من صعوبة نقل مسافريها الى جهة الوصول الاخيرة مباشرة، مما يستلزم سفر الراكب على اكثر من طائرة نقل جوي، مما ترتب عليه منفعة المسافرين في السفر بين وجهات مختلفة، كذلك يمكن هذا النظام شركات النقل من تقديم خدماتها على نطاق اوسع من جداول الرحلات الجوية للمسافرين، وبالتالي خيارات اكثر لمواعيد القيام والهبوط، مما يؤدي الى تقليل وقت السفر<sup>(٣)</sup>.

٣. تسهيل حركة المسافرين: اتاحت اتفاقات المشاركة بالرمز تقديم خدمات مباشرة بدون تغيير في المسار الجوي للطائرة (خطوط مباشرة)، بل ان فكرة المشاركة بالرمز وجدت

(١) د. محمد فوزي، مصدر سابق، ص ص ٧٠-٧٦.

(٢) المهندس رائد أحمد، ماهي اتفاقيات الرمز المشترك، مصدر سابق، ص ١.

(٣) د. خالد المرزوقي، فوائد تحالفات شركات الطيران، مصدر سابق، ص ٢.

بسبب ما تعانيه بعض شركات النقل الجوي من صعوبة نقل مسافريها الى جهة الوصول الاخيرة مباشرة، مما يستلزم سفر الراكب على اكثر من طائرة نقل جوي، والتي تضمن رحلات مواصلة الى النقطة التي تربط بين رحلات الشركتين بشكل مناسب، ويمكن ان تنتظر المسافرين في حالة ان اقتضت الضرورة ذلك<sup>(١)</sup>، مما ترتب عليه منفعة المسافر في السفر بين وجهات مختلفة، كذلك يمكن هذا النظام شركات النقل من تقديم خدماتها على نطاق اوسع من جداول الرحلات الجوية للمسافرين، وبالتالي خيارات اكثر لمواعيد القيام والهبوط، مما يؤدي الى تقليل وقت السفر<sup>(٢)</sup>.

٤. تخفيض أسعار تذاكر الطيران: ان تطبيق نظام المشاركة بالرمز يترتب عليه خفض اسعار تذاكر الطيران للمسافرين، وتسهل عملية حساب التذاكر او توفير الوسائل المساعدة في حسابها<sup>(٣)</sup>.

٥. يعمل اتفاق المشاركة بالرمز على ازواج المسؤولية في حالة فقدان الامتعة أو البضائع او تأخر الرحلة وعدم حضور المسافر، مثال: لو كانت هناك رحلتان بالرمز المشترك وتأخرت الرحلة الاولى مما تسبب فوات الرحلة الثانية، وهي رحلة المواصلة للمسافر فإن الشركة المشغلة للرحلة الثانية او رحلة المواصلة تتحمل المسؤولية، وتقوم بتعويض المستهلك الجوي وتوفر البديل له، وعلى العكس في حالة عدم وجود اتفاقية

(١) خبر بعنوان (مواصلة الرحلات)، مثال: على الرحلة الموصلة، مطار دبي الثاني (دبي وورلد سنترال) يقع على بعد حوالي (٤٠) كم من مطار دبي الدولي، وإذا كانت رحلتك تتطلب الانتقال من مطار دبي الدولي الى مطار دبي وورلد سنترال أو العكس، فيتوجب عليك في هذه الحالة، انجاز إجراءات المغادرة من أحد هذين المطارين، واستخدام المترو أو سيارات التاكسي، للوصول الى المطار المقصود، منشورة على الموقع الالكتروني التالي:

<https://www.dubaairports.ae/ar/before-you-fly/procedures/flight-connections>;

تاريخ الزيارة ٢٩/٦/٢٠١٩.

(٢) د. خالد المرزوقي، فوائد تحالفات شركات الطيران، مصدر سابق، ص ٢.

(٣) د. نادية محمد معوض، المصدر اعلاه، ص ٦٣.

الرمز المشترك فإن الشركة الثانية لا تقوم بأي تعويض او تعاون مع المستهلك الجوي, بحكم ان ذلك مسؤولية شركة النقل الجوي الاولى, وعليها تحمل تبعات فقدان الامتعة او تأخير رحلتها<sup>(١)</sup>.

## المبحث الثاني

### صور المشاركة بالرمز واثاره السلبية

يعد نظام المشاركة بالرموز سمة أساسية من سمات التحالفات الرئيسية بين شركات النقل الجوي, إذ أن معظم الشركات اليوم تشارك رموزها فيما بينها لتنوع صوره واثاره, لذلك اثرتنا تقسيم هذا المبحث الى مطلبين, وكما يأتي:

– المطلب الاول: صور المشاركة بالرمز.

– المطلب الثاني: الاثار السلبية المترتبة على المشاركة بالرمز.

### المطلب الاول

#### صور اتفاق المشاركة بالرمز

نظراً للأهمية الذي يتمتع بها اتفاق المشاركة بالرمز, فقد اصبح يأخذ صوراً مختلفة, نتناول في الفرع الأول: الصور القائمة على المشاركة بالرمز التعاوني, ونبين في الفرع الثاني: الصور القائمة على المشاركة بالرمز التشغيلي, وكما يأتي:

### الفرع الأول

#### الصور القائمة على المشاركة بالرمز التعاوني

تأخذ المشاركة بالرمز التعاوني صوراً عديدة أهمها:

الصور الاولى: اذا كانت الرحلة تحمل نفس الرمز بالحروف مع اختلافهما في الارقام, مثال: شركة كاثاي باسيفيك الخطوط الجوية لهونج كونج تقوم بتشغيل الرحلة الجوية من هونج كونج الى سنغافورة عبر مطار "هوتشي مين" في فيتنام تحت رمزها (CX500), على ان

(١) المهندس رائد أحمد, ماهي اتفاقيات الرمز المشترك, مصدر سابق, ص ٢.

تقوم الشركة الفيتنامية بالنقل من مطار هوتشي الى سنغافورة تحت الرمز (CX766), ويلاحظ هنا أن الخطوط الفيتنامية نفذت الجزء الثاني من الرحلة تحت نفس الرمز الجوي لخطوط كاثاي باسيفيك التي نفذت الجزء الاول من الرحلة, مع اختلاف الارقام.

**الصورة الثانية:** في هذه الصورة تحمل الرحلة الجوية رمزين او اكثر بحروف مختلفة, ولكن بذات الرقم, مثال: كأن تقوم شركة كاثاي باسيفيك في المثال السابق برحلتها بين هوتشي مين فيتنام, وهونغ كونغ, وتشغله فعلياً الخطوط الفيتنامية, وهنا تتحول الرحلة من (CX766), الى (VN766), وفي هذا المثال تطابقت الرحلة من حيث الارقام, واختلفت من حيث الحروف الدالة على اسم شركة النقل الجوي.

**الصورة الثالثة:** تحمل الرحلة الجوية نفس الرمز بالحروف والارقام لخط عابر للقارات, وان يتوجب تغيير شركة النقل الجوي او تغيير الطائرة قبل وصول الرحلة الى الوجهة النهائية, مثال: "الرحلة بين فانكوفر- كندا (YVR) وسيدني- استراليا (SYD) وهو خط تعرضه إما شركة الخطوط الجوية الكندية على الرحلة رقم (CP1035) او شركة كوانتاس الاسترالية على الرحلة رقم (QF4) وتشغله فعلياً شركة الخطوط الكندية بطائرة (DC-10) بين فانكوفر, وجزيرة هاواي(HNL) ثم شركة كوانتاس بطائرة بوينج (٧٤٧) بين جزيرة هاواي, وسيدني"<sup>(١)</sup>.

**الصورة الرابعة:** في هذه الصورة قد تستخدم الرحلة الواحدة رمزين أو أرقاماً مختلفة مثال: الرحلة رقم (AZ1201) بين بودابست المجر, وروما - ايطاليا, وتشغلها بالفعل شركة الخطوط الجوية المجرية بالرحلة رقم (MA400) وفي هذا المثال اختلفت رموز وارقام كلا الرحلتين<sup>(٢)</sup>.

(١) د. نادية محمد معوض, مصدر سابق, ص ٤٨-٥٠.

(٢) د. محمد فوزي, مصدر سابق, ص ٧٤.

## الفرع الثاني

### الصور القائمة على المشاركة بالرمز التشغيلي

تأخذ المشاركة بالرمز التشغيلي صوراً عديدة أهمها:

**الصورة الاولى:** التشغيل بهدف ربط الخدمات على خط جوي محوري: حيث تضع شركة النقل الجوي رمز ناقلها الجوي على رحلات تمتد لتصل الى سوق جوية تخضع لشركة نقل جوي أخرى وبالتنسيق معها، بهدف تسهيل ربط المستهلكين الجويين في هذه السوق بخدمات التشغيل الخاصة بها، مثال: اتفاقية الرمز المشترك التي ابرمتها الخطوط الجوية القطرية مع طيران إيطاليا، التي بموجبها سيضاف رمز الناقل الوطني لقطر على رحلات طيران إيطاليا، بين مطار "مالبينسا" في مدينة ميلانو، وفي المقابل سيظهر رمز طيران إيطاليا على رحلات الناقل القطرية إلى إيطاليا وسنغافورة والمالديف<sup>(١)</sup>.

**الصورة الثانية:** التشغيل المتوازي على خط محوري: حيث تعمل شركات النقل الجوي على ذات الخط الذي يصل في الغالب بين نقطتين محوريتين مع تقاسم رموز شركتهما، بحيث يتمكن كل مشغل من استخدام رمز المشغل الآخر، على ان يتم تقاسم التكاليف والايادات، مثال: الرحلة بين باريس، وكوبنهاغن، تشغلها فعلياً الخطوط الجوية الفرنسية، والخطوط الجوية الدانماركية، ويحق لكل مشغل جوي أن يستخدم رمز المشغل الآخر على ذات الخط الجوي.

**الصورة الثالثة:** التشغيل الأحادي على خط جوي محوري: وفيه يتم الاتفاق على توزيع الخطوط الجوية المحورية في السوق المعنية على طائرات شركات النقل الجوي اطراف الاتفاق في السوق، حيث تخصص خطوط معينة لكل ناقل جوي ليشغلها منفرداً، على ان تتم المشاركة بالرمز بشأن كل الرحلات، فنجد رمزاً جوياً لشركة معينة موضوعاً لرحلة مخصصة لشركات نقل جوي أخرى، مثال: " نجد أن رمز شركة الخطوط الجوية الاسترالية موضوعاً على الرحلة بين مدينتي سدني - شيكاغو التي تشغلها الخطوط الجوية الامريكية،

(١) خبر بعنوان (الخطوط الجوية القطرية وطيران إيطاليا تبرمان اتفاقية الرمز المشترك)،

منشورة بتاريخ (٢٠١٨/٤/١٧) على الموقع الالكتروني التالي:

<https://www.aa.com.tr/ar> تاريخ الزيارة ٢٠١٩/١١/١٤.

وبالمقابل نجد رمز شركة دلتا الامريكية موضوعاً على الرحلة بين مدينتي برلين- بوسطن التي تشغلها الخطوط الجوية الالمانية(لوفتهانزا)<sup>(١)</sup>.

**الصورة الرابعة:** اتفاق المشاركة بالرمز التشغيلي: الاتفاق التشغيلي يقصد به اتفاق شركتين او مجموعة شركات للنقل الجوي الوطنية تابعة لدول مختلفة، بتشغيل خط جوي بطائرة واحدة مقدمة من احدى هذه الشركات، ويتم في استخدام رمز مشترك لأكثر من شركة<sup>(٢)</sup>.

**السؤال هنا ما هو موقف الخطوط الجوية العراقية من اتفاق المشاركة بالرمز، وصوره؟**

للإجابة نقول انه بعد أن بحثنا في الاتفاقات التي ابرمتها شركة الخطوط الجوية العراقية تبين لنا ان هذه الشركة لم تقم بإبرام أي اتفاق للمشاركة بالرموز أو تلك الصور المكونة له، ونعتقد

ان ذلك بسبب تدهور خطوطها لأسباب عديدة أهمها: سوء الادارة في وزارة النقل مما ادى الى تراجع الخدمات في الخطوط الجوية العراقية<sup>(٣)</sup>، وقلة الطائرات الحديثة المستخدمة في الخدمة الجوية، وضعف الاقتصاد العراقي، فضلاً عن الاوضاع الامنية والسياسية التي يمر بها العراق، مما ترتب عليه ضعف اداء سلطة الطيران المدني في ابرام اتفاقيات المشاركة في الرمز، خاصة وأن الشركات العالمية تختار الشركات الجوية التي لها طائرات حديثة متنوعة، وبنية تحية مطارات، وموقع جغرافي للتحالف معها في اتفاقية المشاركة بالرمز.

(1) Competition Impact of Airline Code-Share Agreements, European Commission, Directorate-General for Competition, Final Report 2007,p.16.

(٢) د. سلمان علي المصري والأستاذ صالح محمد الروضان، مصدر سابق، ص ١٤٥.

(٣) ينظر: علي عجيل منهل، خبر بعنوان (وزير النقل العراقي ينجح بتحطيم شركة الخطوط الجوية العراقية)، منشور على الموقع الإلكتروني التالي:

<http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=496533&r=0>؛

تاريخ الزيارة ٢٠٢٠/٢/٦.



ولكن نبين في هذا الشأن ان الخطوط الجوية العراقية ابرمت اتفاقية بخصوص النقل الجوي بين سلطة الطيران المدني العراقي والتونسي، وان الاتفاقية تضمنت التعاون التام في كافة خدمات النقل الجوي والمطارات، وإعداد رحلات للناقل الجوي للبلدين، والعمل على تذليل العقبات والإسراع في فتح الخطوط الجوية بين المطارات العراقية والتونسية<sup>(١)</sup>، وكذلك وقعت سلطة الطيران المدني العراقي مع نظيرتها الاماراتية مشروع اتفاقية النقل الجوي بين البلدين جاءت من أجل تحديث الاتفاقية الموقعة في بغداد عام ١٩٨٩، بهدف مواكبة اهم التغييرات والتطورات الحاصلة في عالم الطيران، من خلال الإعداد لخطة مدروسة للاستفادة من جميع الخبرات والإمكانات لتطوير إجراءات السلامة وتفعيل المجالات الاخرى، بعدما شهدت الحركة الجوية زيادة ملحوظة ما بين البلدين الشقيقين<sup>(٢)</sup>.

وبشأن موقف قانون الطيران المدني العراقي، والقوانين المقارنة من صور اتفاق المشاركة بالرمز، نبين هنا بعد البحث في أحكام هذه القوانين فإننا لم نجد ما يشير الى صور اتفاق المشاركة بالرمز وانواعه.

لذلك ندعو سلطة الطيران المدني العراقي الى ابرام اتفاقات المشاركة بالرمز مع شركات النقل الجوي العالمية والاقليمية لتطوير عمل الخطوط الجوية العراقية، وتسمح للمسافر العراقي الاستفادة من المميزات التي تمنحها له هذه الاتفاقات، كذلك ندعو المشرك العراقي الى تعديل احكام قانون الطيران المدني رقم (١٤٨) لعام (١٩٧٤)، وذلك بإضافة باب خاص يتضمن احكام اتفاق المشاركة بالرمز، من تعريف وصور وما ينتج عنه من فوائد.

(١) خبر بعنوان (الخطوط الجوية العراقية توقيع اتفاقية النقل الجوي بين العراق وتونس)، منشورة على موقع الخطوط الجوية العراقية التالي:

<http://www.ia.gov.iq/index.php?name=PortalNews&file=article&sid;>

تاريخ الزيارة ٢٠١٩/١١/١٥.

(٢) خبر بعنوان (سلطة الطيران المدني العراقي توقع مع نظيرتها الاماراتية مشروع اتفاقية النقل الجوي بين البلدين)، منشورة على الموقع الرسمي لهيئة الطيران المدني العراقي التالي: <https://icaa.gov.iq/home>؛ تاريخ الزيارة ٢٠١٩/١١/٢٣.

## المطلب الثاني

### الآثار السلبية المترتبة على المشاركة بالرمز

لا شك ان اتفاقات المشاركة بالرمز والتعاون لها فوائد ومزايا, وعلى الجانب الآخر هناك العديد من الآثار السلبية والعيوب التي قد تترتب على نظام المشاركة بالرمز, لذلك ارتأينا تقسيم هذا المطلب الى فرعين " خصصنا الفرع الاول: لبيان الآثار السلبية لاتفاق المشاركة بالرمز على شركات النقل الجوي, وعالجنا في الفرع الثاني: الآثار السلبية لاتفاق المشاركة بالرمز على المستهلكين الجويين, وذلك على النحو الآتي:

### الفرع الأول

#### الآثار السلبية التي تلحق بشركات النقل الجوي

إن الواقع العملي اثبت أن لاتفاق المشاركة بالرمز العديد من العيوب والمثالب التي يمكن ان تلحق بشركات النقل الجوي وذلك على النحو الآتي:

**أولاً:** التعقيد في اجراءاته: قد تنطوي اتفاقات المشاركة بالرمز في الكثير منها على التعقيد, كالتعقيد في اجراءات حجز المقاعد وتحديد المقاعد المحجوزة لكل شركة على طائرة ناقل جوي اخر, كذلك يؤدي اتفاق المشاركة بالرمز الدولي الى التعقيد عند احتوائه غالباً على بلد ثالث, في الحالة التي لم تكن الطرق الجوية خطأً مستقيماً بل على شكل خطوط دائرية متعرجة, ويصبح من الضروري لشركاء المشاركة بالرمز ان يحصلوا على موافقة ثلاث حكومات, وربما من عدد اكبر منها في حالة توقف الرحلة اكثر من مرة<sup>(١)</sup>.

**ثانياً:** ممارسات احتكارية ومنافسة غير عادلة: ان اتفاق المشاركة بالرمز وما يتطلب من تبادل المعلومات التجارية الهامة, بين شركات النقل الجوي سواء المتحالفة او تلك الشركات التي تمارس نشاطها بشكل وفق ترتيبات ثنائية, قد ينتج عنها بعض الممارسات المقيدة للمنافسة, تظهر في صورة تواطؤ ضمني بين هذه الشركات لاحتكار السوق الجوية المعنية,

(١) د. نادية محمد معوض, مصدر سابق, ص ص ٥٤-٦٠.

مما يؤثر سلباً على سوق المنافسة العادلة بسبب تركيز القوة الموجودة في السوق، الأمر الذي قد يؤدي الى ارتفاع الاسعار<sup>(١)</sup>.

**ثالثاً:** المشاكل المالية: تعد المشاكل المالية في نظام المشاركة بالرمز من احد أهم عيوب اتفاقات التنسيق والتعاون المشتركة، لذلك تثار مشكلة كيفية اقتسام الإيرادات بين الشركات المشاركة بالرمز، وهل يجب وضع حد ادنى وحد اقصى للمدفوعات، وكيف يتم توزيع الارباح عندما تتضمن اتفاقية التعاون مسائل اخرى غير عملية النقل، كبرامج الركاب كثيري السفر، واكتساب الاميال، والخدمات الارضية، والاعلانات<sup>(٢)</sup>.

## الفرع الثاني

### الآثار السلبية للمشاركة بالرمز بالنسبة للمسافرين

هناك آثار عديدة سلبية اخرى تتعلق بالمسافرين نتناولها على النحو الآتي:

**أولاً:** الممارسات الخادعة: تمثل الممارسات الخادعة في ان المسافر يشتري تذكرة السفر للرحلة على شركة معينة يطمئن لها، ولكنه يحصل في الواقع على خدمة شركة نقل جوي اخرى قد تقل عنها في مستويات الخدمات المقدمة<sup>(٣)</sup>، لذلك في حالة عدم اعلام المسافر بأي تغير في الناقل الجوي للرحلة، يعتبر ذلك من قبيل الممارسات الخادعة.

(١) د. محمد مرسى عبده، مصدر سابق، ص ٤٩.

(٢) د. محمد فوزي، مصدر سابق، ص ٨٤.

(٣) وهذا يعد من ابرز التزامات الناقل الجوي في اتفاق المشاركة بالرمز وفقاً لأحكام المادة (١٣/ ف٣) من اتفاقية دمشق التي نصت على ان "توافق الدول الأطراف على اتخاذ الإجراءات الضرورية التي تضمن أن الركاب أصبحوا على علم تام، وتمتعوا بحماية تامة فيما يتعلق بالرحلات المشغلة بنظام المشاركة بالرمز المتوجهة إلى أراضيهم أو الوافدة منها، وأن يكون الركاب مزودين على الأقل بالمعلومات الضرورية للرحلة الجوية"، ينظر: د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوجيز في القانون البحري والجوي، ط ١، (الرحمة للطباعة بالقاهرة | ٢٠١٨) ص ٢٩٠؛ د. محمود عبد الجواد عبد الهادي، مصدر سابق، ص ١٠٠.

ثانياً: الرحلات الجوية الوهمية: يتحقق ذلك نتيجة عرض اسم الشركة أكثر من مرة على الشاشات عن طريق نظام الحجز الإلكتروني العالمي<sup>(١)</sup>، عندما ترغب كل شركة للنقل الجوي في عرض أسمها بأقصى قدر ممكن في الاسواق الجوية العالمية، مما يؤدي الى انتشار الرحلات الوهمية، نتيجة عرض اسم الشركة أكثر من مرة، واحتلال حيز مكان على الشاشة بدون مسوغ، وبالتالي تضطر بتسويق جزء من الرحلة الذي تنفذه طائراتها، وكذلك قيامها بتسويق باقي الرحلة التي تقوم بها طائرات تابعة لشركة أخرى<sup>(٢)</sup>.

ثالثاً: صعوبة تحديد مسؤولية الناقل الجوي: ان تحديد مسؤولية الناقل الجوي في نظام المشاركة بالرمز تحيطها بعض الصعوبات بالنسبة للنقل الجوي المتتابع<sup>(٣)</sup>، وكذلك مدى التعويض عن الضرر في الحالات التي يترتب عليها وفاة المسافر أو اصابته أو تلف الامتعة المسجلة أو فقدانها أو تعييبها أو التأخير في مواعيد الوصول<sup>(٤)</sup>، نظراً لعدم معرفته في قواعد

(١) نظام الحجز الإلكتروني: هو نظام الكتروني يستخدم لتخزين والاستعلام والقيام بعمليات حجز تذاكر الطيران وللسفر، استخدمه في البداية شركات النقل الجوي، ثم امتد = استخدامه لوكالات السفر، ويطلق على نظم الحجز الإلكتروني الكبيرة التي تباع تذاكر السفر لعدد شركات النقل الجوي باسم نظم التوزيع، ينظر: نظام الحجز الإلكتروني (Computer Reservation System أو CRS)، متاح على الموقع الإلكتروني التالي: <https://www.facebook.com/THCEGYPT/photos>؛ تاريخ الزيارة ٢٠١٩/٣/٢.

(٢) د. محمد فوزي، مصدر سابق، ص ٨٤.

(٣) يقصد بالنقل الجوي المتتابع: ذلك النقل الذي يتم من خلال خطوط جوية مختلفة، ويتولى تنفيذه عدد من الناقلين الجويين على طائراتهم بالتتابع، وهذا النقل يخضع الى احكام اتفاقية وارشو ومونتريال، للمزيد من التفاصيل يراجع: د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، (دار المطبوعات الجامعية بالإسكندرية | ١٩٩٧) ص ٨٩-٩٠؛ د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص ١٥٦-١٥٧.

(٤) د. سلمان علي المصري، والاستاذ صالح محمد الروضان، مقدمة في القانون الجوي الدولي، ط ١، (دار وائل للنشر والتوزيع بعمان - الاردن | ٢٠١٧) ص ٢٧٢؛ ينظر: د. مصطفى محمد أحمد رجب، قانون النقل الدولي - القانون البحري والجوي والنقل بالسكك الحديدية، (منشأة المعارف بالإسكندرية | ٢٠١٧) ص ٢٢٢ وما بعدها.

التمييز بين كل من الناقل المتعاقد، والناقل الفعلي، فعندما تبرم شركة (الناقل المتعاقد) بصفتها طرفاً أساسياً عقد نقل يخضع لأحكام اتفاقية مونتريال<sup>(١)</sup>، مع راكب أو مرسل أو مع شخص يعمل بالنيابة عن الراكب أو المرسل، وتقوم شركة أخرى (الناقل الفعلي)، بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد بكل أو جزء من عملية النقل، دون ان يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً في مفهوم هذه الاتفاقية، فهنا تثار صعوبة تحديد المسؤولية<sup>(٢)</sup>.

رابعاً: عدم وجود الاماكن المحجوزة مسبقاً: قد يكتشف المسافر الذي تقدم شركته الخدمات الجوية وفق اتفاق المشاركة بالرمز عند وصوله الى المطار، وصعوده الى الطائرة عدم وجود مقعده المحجوز أو أنه قد تم الحجز له على شركة نقل جوي غير متعاقد معها أو على طائرة ذات طراز لا يفضله، وبذلك تقام مسؤولية الناقل الجوي لعدم التزامه بتوفير المقعد المحجوز مسبقاً أو خلاف ما هو مثبت في تذكر الطيران.

بعد عرضنا الآثار السلبية لاتفاق المشاركة بالرمز، نقترح بعض الحلول التي

يمكن ان تخفف من وطأتها، وأهمها:

أولاً: ندعوا منظمة الطيران المدني الى وضع اتفاق نموذجي لاتفاق المشاركة بالرمز وصوره، يفرض على اطرافه احترام هذا الاتفاق، وصياغة قواعد لحل تنازع القوانين بين الاطراف.

(١) تنص المادة (٣٦) من اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي لعام (١٩٩٩)، على أنه "في حالة النقل التي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين المختلفين، فإن كل =ناقل منهم يعتبر طرف من اطراف عقد النقل وتسري عليه القواعد المقررة في هذه الاتفاقية، بقدر ما يكون ذلك العقد متعلقاً بمرحلة النقل التي جرت تحت اشرافه؛" يقابل هذا النص ما جاءت به المادة (٣/١) من اتفاقية وارشو، للمزيد يراجع: د. محمود عبد الجواد عبد الهادي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص "دراسة مقارنة"، (دار النهضة العربية بالقاهرة | ٢٠١٧) ص ٦٨-٧١.

(٢) د. عبد الفضيل محمد احمد، القانون الجوي الخاص، (دار الفكر والقانون بالمنصورة | ٢٠١٢) ص ٢٢٦؛ د. فاروق أحمد زاهر، مصدر سابق، ص ١٤٣.

ثانياً: انشاء ادارة دولية تعمل على ضمان تمتع شركات النقل الجوي بفرص المنافسة العادلة، في تقديم الخدمات الجوية وفق قواعد المنافسة العالمية<sup>(١)</sup>، والعمل على حظر الاتفاقات والانشطة التي تتخذها الشركات فيما بينها والتي تحد او تقيد المنافسة في اسواق الدول الاعضاء او تؤثر على التجارة فيما بينها، وفق اجراءات عديدة أهمها، وضع آليات لحل المنازعات بين أطراف الاتفاق، كالمشاورات والوساطة والتحكيم، والسماح لاحد أطرافه الانسحاب من الاتفاق عند اخلال الطرف الاخر به، فضلاً عن استخدام صلاحياتها بمنع الناقل الجوي للأطراف المخلة في التحليق في الاجواء الدولية، مما يترتب عليه تلقائياً توقف خدمات النقل الجوي لها.

الخلاصة من ذلك ان اتخاذ احدى شركات النقل الجوي لقرارها بتوقيع اتفاق المشاركة بالرمز مع شركة او شركات عديدة اخرى باعتباره شكل من أشكال التعاون بين الشركات، يتوقف على اجراء المباحثات والمناقشات، ودراسة البيانات الاحصائية، ومراعاة الاعتبارات التشغيلية لتلك الشركة، وموقعها في السوق الجوية، وقدراتها الاقتصادية والمالية، وسمعتها التجارية، لاختيار أفضل شركة لأجراء اتفاق المشاركة بالرمز معها. ويهدف اتفاق المشاركة بالرمز الى تحقيق الربح وزيادة الايرادات، وتجنب تحديات المنافسة، وتحقيق مصالح مشتركة للشركات الاطراف، ودخول مزيد من الاسواق الجوية.

## الخاتمة

من خلال ما تم عرضه في موضوع البحث توصلنا الى جملة من النتائج والتوصيات نستعرضها فيما يأتي:

### أولاً: النتائج:

١. تعرف المشاركة بالرمز بأنها اتفاق بين شركتين أو أكثر للنقل الجوي على تقاسم الرمز الجوي لرحلة معينة، بمعنى استخدام رمز رحلة ناقل جوي على خط يشغله ناقل جوي

(١) د. محمد مرسى عبده، مصدر سابق، ص ١٧٩.

آخر أو تتفق هذه الشركات على تشغيل خط جوي معين بطائرة احداها برمز مشترك لأكثر من شركة.

٢. لم يعرف قانون الطيران المدني العراقي, ولا القوانين المقارنة اتفاق المشاركة بالرمز, ولكن أشارت إليها في أحكامها باعتبارها من ترتيبات التعاون والتنسيق بين شركات النقل الجوي, وفي المقابل عرفته منظمة الطيران المدني الايكاو, ودليل تنظيم النقل الجوي, اتفاقية (دمشق) لتحرير النقل الجوي بين الدول العربية.

٣. تتكون اتفاقية الرمز المشترك في الأصل من طرفين "الاول: الطرف المشغل للطائرة ويسمى بالناقل المشغل, والثاني: الطرف الذي يبيع التذاكر ويسمى بالناقل المسوق, وقد يتسع وتنضم إليه مجموعة شركات يصل عددها الى الخمس شركات, وفي ظل اتفاق المشاركة بالرمز فان كل شركة نقل جوي تعمل باستقلالية, ولا تشترك إلا في استخدام رمز رحلة, مع وجود رقابة مشتركة لكل طرف على الآخر فيما يتعلق بتنفيذ أحكام الاتفاق.

٤. تأخذ اتفاقات المشاركة بالرمز صوراً مختلفةً, يتمثل النوع الاول باتفاق المشاركة بالرمز التعاوني الذي يكون بين شركات تتقاسم رموزها على خط جوي معين, أما الثاني اتفاق المشاركة بالرمز التشغيلي بين شركات النقل الجوي, حيث يتم تشغيل خط جوي بطائرة واحدة مقدمة من إحدى هذه الشركات, ويتم باستخدام رمز مشترك لا كثر من شركة.

٥. ان الخطوط الجوية العراقية لم تقم بإبرام أية اتفاقية للمشاركة بالرموز, وذلك لأسباب عديدة أهمها, قلة الطائرات الحديثة المستخدمة في الخدمة الجوية, وضعف الاقتصاد العراقي, فضلاً عن الاوضاع الامنية والسياسية التي يمر بها العراق, مما ترتب عليه ضعف بأداء سلطة الطيران المدني.

٦. هناك اسباب عديدة تدعو الشركات الى المشاركة بالرمز بالنسبة لشركات النقل الجوي, حيث تسمح اتفاقات الرمز المشترك لشركات النقل الجوي للوصول الى أكبر قدر من

المناطق من خلال الاتفاق مع شركات اخرى لتسيير خطوط مشتركة, دون الحاجة لتقديم رحلات جوية اضافية او لتشغيل خط طيران جديد, وتعزيز المنافسة العادلة في السوق الجوية, وتعظيم حجم الايرادات وتوفير التكاليف, وبالنسبة للمستهلك الجوي, حيث يضمن هذا النظام قيام شركة نقل جوية واحدة بالإشراف على الرحلة الجوية من انطلاقها وحتى انتهائها, مما يعمل على توفير الوقت والنفقات والتكاليف للمسافر.

٧. كذلك يرتب اتفاق المشاركة بالرمز بين شركات النقل الجوي بعض الآثار السلبية يمكن ان تلحق بالناقل الجوي, منها كالتعقيد في اجراءات حجز المقاعد المحددة لكل شركة, وبعض الممارسات المقيدة للمنافسة بين هذه الشركات لاحتكار السوق الجوية المعنية, ومشكلة كيفية اقتسام الايرادات, وأما أهم الآثار السلبية على المسافر, تمثل الممارسات الخادعة المتعلقة بنوع الطائرة والشركة الناقلة, والرحلات الجوية الوهمية, فضلاً عن صعوبة تحديد مسؤولية الناقل الجوي, عدم وجود الاماكن المحجوزة مسبقاً.

#### ثانياً: التوصيات:

١. ندعو المشرع العراقي الى تعديل احكام قانون الطيران المدني رقم (١٤٨) لعام (١٩٧٤), وذلك بإضافة باب خاص يتضمن احكام اتفاق المشاركة بالرمز, من تعريف وصور وما ينتج عنه من فوائد.

٢. نوصي المشرع العراقي بتعديل المادة (١٢٨/ف٢) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨), لعام (١٩٧٤) المعدل, لتصبح كما يأتي: لسلطات الطيران المدني العراقي الاشتراك في المباحثات التي تجري بين شركات النقل الجوي الوطنية, والشركات الأجنبية لعقد اتفاق المشاركة بالرمز, واتفاق حجم السعة أو عقد أي ترتيبات تتعلق بالتشغيل المشترك أو الاستثمار المشترك للخطوط الجوية.

٣. ندعو سلطة الطيران المدني العراقي الى ابرام اتفاقات المشاركة بالرمز مع شركات النقل الجوي العالمية والاقليمية لتطوير عمل الخطوط الجوية العراقية, مما يتيح للمسافر العراقي الاستفادة من المميزات التي تمنحها له هذه الاتفاقات.



٤. ثانياً: انشاء ادارة دولية تعمل على ضمان تمتع شركات النقل الجوي بفرص المنافسة العادلة, في تقديم الخدمات الجوية وفق قواعد المنافسة العالمية, والعمل على حظر الاتفاقات والانشطة التي تتخذها الشركات فيما بينها والتي تحد او تقيد المنافسة في اسواق الدول الاعضاء او تؤثر على التجارة فيما بينها.
٥. ندعوا منظمة الطيران المدني الى وضع اتفاق نموذجي لاتفاق المشاركة بالرمز وصوره, يفرض على اطرافه احترام هذه الاتفاق.

**The Authors declare That there is no conflict of interest**

## References

### First: Language books

- 1- Ibrahim Mustafa and Ahmed Al-Zayat, and others, part 2, Al-Mu'jam Al-Wasat, the Arabic Language Academy in Cairo, (Dar Al-Da'wah, without publication year)
- 2- Muhammad bin Makram bin Manzor the African-Egyptian, Lisan Al-Arab, Volume 4, 2nd Edition (Dar Al-Maaref, Alexandria, without publication year)
- 3- Nashwan bin Saeed Al-Hamiri, Shams Al-Uloom and the Medicine of Arab Kalam from Kalam, investigated by Hussein bin Abdullah Al-Omari and others, Volume 10, (Dar Al-Fikr, Damascus, 1999).

### Second: Legal books

- 1- Osama Fathi Ubadah Yousef, The Legal System of Economic Concentration Operations in the Competition Law, 1st Edition (Dar Al-Fikr and Law for Publishing and Distribution, Mansoura, 2014)
- 2- Dr. Elias Haddad, Air Law, (Damascus University Publications, Faculty of Law, 2004- 2005.)
- 3- Dr. Hassan Youssef Mahmoud Aliwa, Insurance from the responsibility of the international air carrier of persons - a comparative legal study, 2nd floor, (Al-Dar Al-Handassi Press, Cairo, 2018)
- 4- Dr. Ramzy Mahmoud, The transnational corporations are the most prominent and dangerous fortresses of looting

- and hegemony in developing countries, (Mansha'at al-Maaref, Alexandria, 2015)
- 5- Dr. Salman Ali Al-Masry, and Professor Saleh Muhammad Al-Roudan, Introduction to International Air Law, 1st Edition (Wael Publishing and Distribution House, Amman - Jordan, 2017).
  - 6- Dr. Talib Hassan Musa, International Air Law, 1st Edition (Dar Al Thaqafa for Publishing and Distribution, Amman, 1997).
  - 7- Abdul-Fadil Muhammad Ahmad, Private Air Law, (Dar Al-Fikr and Law for Publishing and Distribution, Mansoura, 2012).
  - 8- Dr. Farouk Ibrahim Jassem, Air Law, 1st Edition (Al-Halabi Human Rights Publications, Beirut - Lebanon, 2017).
  - 9- Dr. Muhammad Bahjat Abdullah Amin Qaid, Al-Wajeez in Maritime and Air Law, 1st Edition (Al-Rahma for printing, Cairo, 2018.)
  - 10- Dr. Mahmoud Abdel-Gawad Abdel-Hadi, Responsibility of the International and Domestic Air Carrier for Persons "A Comparative Study", (Al-Nahda Al-Arabiya House, Cairo, 2017).
  - 11- Dr. Muhammad Farid Al-Arini, Air Law, (University Press, Alexandria, 1997).
  - 12- Dr. Mostafa Mohamed Ahmed Ragab, International Transport Law - Maritime, Air and Rail Transport Law, (Manhat al-Maaref, Alexandria, 2017).
  - 13- Dr. Muhammad Mustafa Abdel-Sadiq, Commercial Companies in the Light of Arab Legislation, 1st Edition (Dar Al-Fikr and Law for Publishing and Distribution, Mansoura, 2012).
  - 14- Dr. Mustafa Muhammad Al-Dosky, Settlement of foreign investment disputes, amicable and spatial means (a comparative study), the first book, (Dar al-Kutub al-Lawiyah, Egypt - UAE, 2016).

- 15- Lawyer Muhammad Naim Alwa, Air Law, 1st Edition, Part 7, (Zain Human Rights Publications, Beirut - Lebanon, 2012).

### **Third: Legal Research**

- 1- Dr. Muhammad Morsi Abdo, Legal Controls to Prevent Arbitrary Monopoly of International Airlines Alliances, (Journal of Law for Legal and Economic Research, Faculty of Law, University of Alexandria, Volume (2), Issue (2), 2016).
- 2- Dr. Nadia Muhammad Awad, Participation in Codes and Alliances of Transport Companies, (Security and Law Magazine, Dubai Police Academy, Year 21, Issue 1, 2013).

### **Fourth:**

#### **Regional and International Laws and Agreements**

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

- 1- Iraqi Civil Aviation Law No. (148) of 1974 as amended.
- 2- The amended Egyptian Civil Aviation Law No. (28) of 1981.
- 3- The Malaysian Aviation Authority Act (2015).

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

1. The Chicago Convention on International Civil Aviation (1944(1-.
- 2- Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for Carriage by Air (1999).
- 3- Damascus Agreement for the Liberalization of Air Transport among Arab Countries (2004).

##### **Fifth: Official Websites**

- 1- International Air Transport Association (IATA)  
<http://www.iata.or>; The date of the visit is 9/15/2019.  
 The official website of the International Civil Aviation Organization (ICAO) is as follows:  
<https://www.icao.com>; Date of visit 3/3/2019.
- 2- Iraqi Airways website:

- <https://www.facebook.com/iraqi.airways.official>, date of visit 26/7/2019.
- 3- The following official website of the Iraqi Civil Aviation Authority: <https://icaa.gov.iq/home>; The date of the visit is 23/11/2019.
- 4- The following Delta Air Lines official website: [www.delta.com](http://www.delta.com); The date of the visit is 11/16/2019.
- 5- The following United Air Carriers official website: <https://www.united.com/us>; Date of visit (14/11/2019).
- 6- The following US Airways website: <http://www.usairways.com/awa/default.aspx?redir>; The date of the visit is 15/11/2019.

### **Sixth: Internet resources**

- 1- A publication entitled (International Air Transport Association), available at the following website: <https://ar.wikipedia.org>; For more details, see the following IATA website: <https://www.iata.org/Pages/default.aspx>; The date of the visit is 26/2/2019.
- 2- A publication entitled (Aviation/Projects/Style and Coordination Guide, Airline Article), is available at the following website: <https://ar.wikipedia.org/wiki>; The date of the visit is 26/2/2019.
- 3- An available news item entitled (Advantages of the Code-Sharing Agreement) published on the following website: <https://www.vetogate.com>; The date of the visit is 26/2/2019.
- 4- Electronic Reservation System (Computer Reservation System or CRS), available at the following website: <https://www.facebook.com/THCEGYPT/photos>; The date of the visit is 2/3/2019.
- 5- Engineer Raed Ahmed, What is Codeshare, published on Aviation World, published on 11/27/2012 <http://theairlinesindustry.blogspot.com/codeshare.ht>; The date of the visit is 13/6/2019.
- 6- The Chicago Convention follows:

- <http://tfig.itcilo.org/AR/contents/chicago-convention.htm>;  
The date of the visit is 25/6/2019.
- 7- A news item entitled (Continuation of flights), published on the following website:  
<https://www.dubaiairports.ae/ar/before-you-fly/procedures/flight-connections>;  
The date of the visit is 29/6/2019.
- 8- Document No. (9626), entitled (Manual of the Regulation of Air Transport issued by the International Civil Aviation Organization), Edition 2, 2004, pp. 4.1-8, published on the following ICAO website:  
<https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626.ar.pdf>; The date of the visit is 20/8/2019.
- 9- Controls for securing fair competition referred to in the Fifth Air Transport Conference in 2003, see: International Civil Aviation Organization, Report of The Fifth Worldwide Air Transport Conference: Available at: [http://www.icao.int/meetings/atconf6/documents/doc9819\\_en.pdf](http://www.icao.int/meetings/atconf6/documents/doc9819_en.pdf).
- 10- News entitled (Qatar Airways and Air Italy conclude a codeshare agreement), published on 17/4/2018 on the following website: <https://www.aa.com.tr/ar>; The date of the visit is 11/14/2019.
- 11- A news item entitled (Iraqi Airways Signing an Air Transport Agreement between Iraq and Tunisia), published on the following Iraqi Airways website: <http://www.ia.gov.iq/index.php?name=PortalNews&file=article&sid>; The date of the visit is 15/11/2019.
- 12- Mahmoud Abdel-Ghany, a news item entitled (EgyptAir announces the expansion of the code-sharing agreement with the American United Company), published on 16/9/2019, on the following website for Youm7.com: <https://www.youm7.com/story>; The date of the visit is 23/11/2019.

- 13- Ali Ajeel Manhal, a news item entitled (The Iraqi Mobile Minister succeeds in destroying the Iraqi Airways Company), published on the following website:

<http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=496533&r=0>; The date of the visit is 6/2/2020.

**Seventh: English sources**

1. Competition Impact of Airline Code-Share Agreements, European Commission, Directorate-General for Competition, Final Report 2007.
2. Manual on the Regulation of International Air Transport, International Civil Aviation Organization, Doc 9626, Second Edition 2004.
3. Catherine Prieto: Les restrictions de concurrence des companies aériennes, Recueil Dalloz 2004.□