



The legal framework for competition in the field of smart air transport

Aya Jamil Allah Werdi Reda

College of Basic Education-University of Wasit

Abstract:

The air transport sector has witnessed significant developments that have contributed to enhancing the efficiency and improving air services. This type of transport has transitioned from traditional, limited-capacity methods to a sophisticated system based on artificial intelligence and technological advancements. This has led to the emergence of what is known as smart air transport, which relies on technology and autonomous driving to provide more advanced and efficient transport services. Smart air transport is a system that relies on modern, advanced technologies to manage the operation of aircraft, airports, and air services. As a result, this type of transport has contributed to increased competition among airlines in the areas of cargo, organization, cost and time reduction, as well as competition in technological and technical aspects.

Therefore, we expect this type of transport to witness future expansion and development,

which necessitates updating the legal frameworks regulating competition within it. Hence, the need for research on this topic.

Keyword: Competition, smart air transport, self-driving aircraft.



<https://doi.org/10.66734/gfw73y21>

Email

aya.al-jizani@uowasit.edu.iq

Submitted: 23-4-2026

Revised: 5-6-2026

Accepted: 7-6-2026

Published: 1-9-2026

Authors: 2026, College of Law - Sumer University. This is an open- access article under the CC BY 4.0 <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



الإطار القانوني للمنافسة في مجال النقل الجوي الذكي

م.د. آية جميل الله ويردي رضا
جامعة واسط-كلية التربية الأساسية

المستخلص:

شهد قطاع النقل الجوي تطورات كبيرة أسهمت في تعزيز كفاءة وتحسين الخدمات الجوية، إذ انتقل هذا النوع من النقل من الوسائل التقليدية محدودة الإمكانيات إلى منظومة متطورة تعتمد على الذكاء الاصطناعي والتطور التقني، مما أدى ذلك إلى ظهور ما يسمى بالنقل الجوي الذكي الذي يعتمد على التكنولوجيا والقيادة الذاتية لتقديم خدمات نقل أكثر تطوراً وكفاءة. يُعدّ النقل الجوي الذكي منظومة تعتمد على تقنيات متطورة حديثة لإدارة تشغيل الطائرات والمطارات والخدمات الجوية. ونتيجة لذلك، أسهم هذا النوع من النقل في تعزيز المنافسة بين شركات الطيران في مجالات الشحن، والتنظيم، وخفض التكاليف والوقت، إضافة إلى التنافس في الجوانب التكنولوجية والتقنية. وبناءً على ذلك، نتوقع أن يشهد هذا النوع من النقل توسعاً وتطوراً مستقبليين، ما يستدعي تحديث الأطر القانونية المنظمة للمنافسة فيه، ومن هنا جاءت ضرورة البحث في هذا الموضوع. **الكلمات المفتاحية:** المنافسة، النقل الجوي الذكي، الطائرات ذاتية القيادة.

المقدمة

أولاً: موضوع البحث

تؤدي المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي دوراً مهماً في تطوير قطاع النقل، فهذا النوع من المنافسة لم يعد كما هو في السابق يعتمد على وسائل تقليدية كلاسيكية قديمة، بل أصبح أكثر تطوراً وتأهلاً لتكريس مبادئ جديدة تقوم على تطوير الطائرات وتوظيف تقنيات الذكاء الاصطناعي بما يساهم في تقليل الوقت والجهد ويقلل من الأخطاء البشرية. وبناءً على ذلك، أصبحت التكنولوجيا تمثل العامل الأساسي في تعزيز التنافس في جميع مجالات النقل الجوي، لا سيما في مجال الطائرات ذاتية القيادة، حيث تتسارع الدول في السباق التقني والتكنولوجي والإداري بفضل هذه الطائرات. لذا، أصبح من الضروري وجود تشريعات وطنية تنظم المنافسة التجارية في مجال النقل الجوي الذكي، باعتبارها من أبرز عوامل التحول في مستقبل المنافسة الجوية.

في ضوء ذلك حاولنا دراسة هذا الموضوع من جميع الجوانب التشريعية والتقنية، وتسليط الضوء على تأثير الطائرات ذاتية القيادة في تطوير المنافسة الجوية.

ثانياً: أهمية الموضوع

تبرز أهمية موضوع البحث في نواحٍ متعددة، ومن أهمها:

- ١- يتناول البحث موضوعاً متقدماً يتمثل في الانتقال من الأنظمة التقليدية إلى الأنظمة الحديثة التي تعمل بدون تدخل بشري، مما يؤثر بشكل مباشر على مستقبل النقل الجوي، لا سيما في صناعة الطائرات، ويُحدث تحولاً جذرياً في العالم عبر اعتماد التكنولوجيا الرقمية في مختلف العمليات الجوية.
- ٢- تتجلى أهمية الموضوع في تأثير التطورات التقنية على طبيعة المنافسة التجارية، حيث انتقلت المنافسة في قطاع النقل الجوي من الشكل التقليدي المعتمد على الوسائل المعتادة إلى شكل حديث يركز أساساً على التكنولوجيا والتقنيات المتطورة.
- ٣- تتجلى أهمية المنافسة في قطاع النقل الجوي الذكي في تحفيز تطوير وسائل النقل ورفع كفاءتها، إذ تسعى الشركات المتنافسة باستمرار إلى تحسين خدماتها وتعزيز أدائها، كما تُحفّز الاستثمار في مجالات البحث والتطوير التقني، إضافة إلى تعزيز الشركات في ابتكار الخدمات الرقمية.
- ٤- تبرز أهمية موضوع البحث بشكل واضح لكونه من المواضيع الحديثة التي تواكب التطور الحالي وتساعد في نشأة نقل جوي متكامل متطور وبكفاءة أعلى مما هو عليه في النقل الجوي التقليدي.
- ٦- تتجلى أهمية البحث في ندرة الدراسات الفقهية العراقية، رغم التقدم التقني السريع الذي يعيشه قطاع الطيران، مما يضيف على الموضوع قيمة علمية تتمثل في إبراز الجوانب القانونية وبيان التحديات التي تواجه هذا النوع من المنافسة في ظل التطور التكنولوجي.

ثالثاً: مشكلة البحث

يشير موضوع المنافسة في قطاع النقل الجوي الذكي جملة من التحديات القانونية والاقتصادية والتقنية، ومن أهمها:

- ١- يُعد غياب التنظيم التشريعي في العراق من أبرز التحديات التي تواجه موضوع البحث، إذ إن التشريعات العراقية القائمة تناولت المنافسة بشكل عام دون التطرق إلى المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي، كما أن القوانين المنظمة للطيران المدني صُممت للنقل التقليدي، ولم تتكيف بوضوح مع التطور الذكي الحاصل.

٢- يشهد تنظيم المنافسة في قطاع النقل الجوي الذكي ضعفاً ملحوظاً، إذ يفتقر التشريع العراقي إلى قواعد تنظم هذه المنافسة، لا سيما فيما يتعلق بقانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي رقم (١٤) لسنة ٢٠١٠، مما يتيح إمكانية استغلال الوسائل المتاحة في المنافسة بشكل غير مشروع.

٣- تتزايد الممارسات الاحتكارية بشكل ملحوظ في هذا النوع من المنافسة، لا سيما في المجال الرقمي، مثل توظيف الخوارزميات في تسعير الخدمات، علاوة على ذلك، ترفع التكاليف المرتفعة لدخول سوق النقل الجوي الذكي من حدة الاحتكار لدى الشركات الكبرى، مما يضعف فرص المنافسة أمام الشركات الصغيرة.

٤- ينشأ تعارض بين قوانين حماية الملكية الفكرية وقانون المنافسة ومنع الاحتكار؛ فبينما تهدف الأولى إلى تشجيع الابتكار، قد تتحول أحياناً إلى أداة تحد من حرية المنافسة وتمنع الآخرين من الاستفادة من التكنولوجيا الحديثة.

٥- ما هي أهم أبرز أشكال المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي، وكيف تستطيع الشركات استغلال تطورها التقني في المنافسة غير المشروعة من خلال الاحتكار أو الإعلانات التجارية.

٦- ما هي الطبيعة القانونية لدعوى المنافسة غير المشروعة في النقل الجوي الذكي، هل هي مسؤولية تقصيرية أم عقدية أم أنها مسؤولية ذات طبيعة خاصة، وكيف يمكن تكييف قواعد المسؤولية المدنية على المنافسة التقنية.

رابعاً: منهجية البحث

اعتمدنا في دراستنا على المنهج التحليلي الوصفي والمقارن، باعتباره المنهج الأفضل والأنسب لموضوع الدراسة، إذ يعتمد البحث بشكل رئيسي على تحليل النصوص القانونية الواردة في المشرع العراقي واستنتاج مدى كفاية هذه النصوص وملاءمتها للمنافسة في مجال النقل الجوي الذكي، كما يقوم هذا البحث على وصف الظاهرة محل الدراسة وصفاً دقيقاً، مما يساعد في تقديم رؤية شاملة عميقة تعالج الإشكاليات القانونية التي تواجه هذا الموضوع، كما اتبعنا المنهج المقارن من خلال مقارنة قواعد المشرع العراقي مع المشرع المصري.

خامساً: خطة البحث

تستلزم دراسة موضوع البحث وضع خطة علمية منهجية تضمن استيعاب جوانبه المتعددة وتحقيق أهدافه المنشودة. يقسم البحث إلى مبحثين؛ الأول بعنوان «مفهوم المنافسة في النقل الجوي الذكي»، وينقسم إلى مطلبين: المطلب الأول يخص مفهوم المنافسة في النقل الجوي الذكي، والمطلب الثاني يتناول التنظيم الدولي والتشريعي للمنافسة في هذا المجال. أما المبحث الثاني فيختص بالأحكام القانونية للمنافسة في النقل

الجوي الذكي، ويتألف من مطلبين أيضاً: المطلب الأول يعرض صور المنافسة في النقل الجوي الذكي، والمطلب الثاني يتناول دعوى المنافسة غير المشروعة في هذا المجال.

المبحث الأول

مفهوم المنافسة في النقل الجوي الذكي

أدى توسع استخدام النقل الجوي الذكي إلى تغييرات جوهرية انعكست على طبيعة المنافسة داخل قطاع الطيران، حيث أسهمت التقنيات الحديثة في بروز أشكال جديدة من التنافس تركز على التطورات التكنولوجية، إذ باتت المنافسة في قطاع النقل الجوي الذكي محوراً قانونياً واقتصادياً حيوياً، نظراً لتأثيرها المباشر على كفاءة السوق، وضمان حماية المستهلك، ودرء الممارسات الاحتكارية. ومن هذا المنطلق، يطرح تساؤل حول مفهوم هذه المنافسة وسماتها، ومدى ملاءمة الإطار التشريعي العراقي في تنظيمها ومواكبة تطوراتها. وعليه، يوضح هذا المبحث تحديد مفهوم المنافسة في النقل الجوي الذكي وخصائصها، ثم تحليل موقف التنظيم الدولي والتشريع الوطني تجاه تنظيمها، عبر مطلبين رئيسيين.

المطلب الأول

ماهية المنافسة في النقل الجوي الذكي

تتجلى المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي كنتاج مباشر للتقدم التقني والتكنولوجي في خدمات الطيران، حيث تسعى عدد من الشركات المتخصصة إلى توظيف الطائرات ذاتية القيادة واستثمارها في السباق التجاري، إذ تمثل هذه الطائرات النموذج الأرقى والأكثر تطوراً في هذا القطاع، وقبل الخوض في تفاصيل الموضوع، لا بد من تقديم تمهيد أو تعريف له.

لذا، يستلزم بدايةً توضيح مفهوم المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي عبر تعريف هذا المصطلح وبيان موقف الفقه والقوانين ذات الصلة، ثم نستعرض خصوصية هذه المنافسة، مقسّمين المطلب إلى فرعين: الأول يوضح تعريف المنافسة في النقل الجوي الذكي، والثاني يسلط الضوء على الخصوصية القانونية لها.

الفرع الأول

تعريف المنافسة في النقل الجوي الذكي

نظراً لخصوصية قطاع النقل الجوي وارتباطه بالسيادة الوطنية والاتفاقيات الدولية المنظمة لحركة الطيران، فقد برزت الحاجة إلى تحديد مفهوم المنافسة بدقة، وذلك من خلال استقراء الرؤية الفقهية، فضلاً عما تبنته التشريعات الوطنية من قواعد تنظم ممارسة النشاط في هذا المجال.

ومن ثم فإن دراسة مفهوم المنافسة في النقل الجوي الذكي لا تقتصر على تعريف واحد، بل تتطلب الإحاطة بمختلف الرؤى الفقهية والتشريعية.

أولاً: التعريف الفقهي

عند الرجوع إلى موقف الفقه من تعريف المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي، نجد أن الأغلب منه يركز على تعريف المنافسة في السوق التجاري بشكل عام، دون التركيز على هذا المفهوم في مجال النقل الجوي الذكي.

لذلك كان لابد من أن نعرف المنافسة أولاً، ثم نعرف النقل الجوي الذكي ثانياً، وبعدها نعرف المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي كمصطلح قانوني دقيق.

وتعرف المنافسة بأنه ١ (المنافسة التي تجري بين التجار لأجل تسويق منتجاتهم والترويج لها قدر الإمكان سواء كانت هذه المنتجات مادية أم غير مادية مثل الخدمات الاستشارية والصحية) (١). كما تعرف بأنها (تزامم التجار أو الصناع لترويج أكبر عدد ممكن من المنتجات أو الخدمات وجذب أكبر عدد من العملاء) (٢).

يلاحظ على التعريفات الفقهية أعلاه بأنها توضح المنافسة بمفهومها التقليدي، ولم تتناول المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي بصورة خاصة، ولم تأخذ بنظر الاعتبار الطبيعة التقنية والتنظيمية التي يتميز بها قطاع النقل الذكي.

أما بالنسبة إلى تعريف النقل الجوي الذكي، فنجد أغلب الفقه يركز على تعريف نظم النقل الذكية، وجانب آخر يركز على تعريف الطائرات بدون طيار، وقد عُرفت نظم النقل الذكية بأنها (النظم التي تعتمد على استخدام أساليب وتقنيات الحساب الآلي والاتصالات بغية الحصول على معلومات تتعلق بأداء مرافق النقل وأحيانا المعلومات تتعلق بالطقس والظروف الجوية) (٣).

كما تعرف بأنها (تطور حديث في مجال الطيران المدني يقوم على دمج التقنيات الذكية، كالأنظمة الذاتية والاتصالات الرقمية وتحليل البيانات، ضمن منظومة النقل الجوي بهدف تحسين الحركة الجوية وتشغيل الطائرات والمطارات) (٤).

يتضح من خلال التعريفات الفقهية التي تناولت نظم النقل الجوي الذكي أنها ركزت بصورة أساسية على الجانب التقني، دون التركيز على عملية النقل ذاتها، ولعل ذلك يرجع إلى أن الفقه يعتبره منظومة تقنية متكاملة وُجدت من أجل تطوير النقل الجوي وتحسين خدماته.

أما الجانب الآخر من الفقه فهو يركز على تعريف الطائرات ذاتية القيادة دون النقل الذكي، فهناك من يعرفها بأنها (مركبة جوية معدة ومهيأة ذاتياً للملاحة الجوية بدون طاقم بشرية على متنها ، وتستعين بالقدرة الديناميكية التي تسمح لها برفع المركبة في الهواء)^(٥).

كما أن هناك من يعرفها بأنها (طائرة يمكن برمجتها مسبقاً أو توجيهها لاسلكياً أي يتم السيطرة عليها عن بعد وتستخدم هذه الطائرات لأغراض متعددة ومنها الأغراض المدنية والعسكرية لتوفير معلومات دقيقة نسبياً عن الأهداف المراد ضربها)^(٦).

بناءً على ذلك، يتضح أن تعريف المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي لم يحظَ باهتمام فقهي خاص، حيث يقتصر معظم التركيز على تعريف المنافسة بوجه عام، بينما يعرض البعض مفهوم نظم النقل الذكية دون التطرق إلى المنافسة داخل هذه النظم.

ثانياً: الموقف القانوني

لا يقتصر تعريف المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي على وجهة نظر الفقه فحسب، بل يستلزم توضيح موقف القوانين الوطنية، وذلك كما يلي:

يعد مفهوم المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي من المفاهيم المركبة التي تتداخل في تركيبها عدة فروع قانونية، ومنها قانون المنافسة وقانون الطيران المدني، وقانون النقل.

ومن ثم فإن دراسة المنافسة في هذا المجال تستلزم تحديد مفهومها في كل من قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي رقم (١٤) لسنة ٢٠١٠ الذي نوضح فيه مصطلح المنافسة في هذا المجال، وقانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ الذي نبين فيه النقل الجوي الذكي، وقانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل بالقانون رقم (٥٥) لسنة ٢٠٠٠ والذي نتناول فيه الطائرات ذاتية القيادة.

أما بخصوص قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي فهو لم يعرف المنافسة في مجال النقل بشكل عام والنقل الذكي بشكل خاص، بل أكثر من ذلك أن هذا القانون لم يتطرق إلى مصطلح المنافسة في التقنيات الذكية أو ما يعرف ب(المنافسة الذكية)، بل تضمن هذا القانون قواعد عامة تتعلق بالمنافسة المشروعة وغير المشروعة واهم الممارسات أو الوسائل التي يستخدمها التجار في سوق المنافسة، وذلك وفقاً للمادة (١٠) منه التي نصت على " تحظر أية ممارسات أو اتفاقات تحريرية أو شفوية تشكل إخلالاً بالمنافسة ومنع الاحتكار أو الحد منها أو منعها وبخاصة ما يكون موضوعها أو الهدف منها ما يأتي:
أولاً: تحديد أسعار السلع أو الخدمات أو شروط البيع وما في حكم ذلك.
ثانياً: تحديد كمية السلع أو أداء الخدمات.

ثالثاً: تقاسم الأسواق على أساس المناطق الجغرافية أو كميات المبيعات أو المشتريات أو العملاء أو على أي أساس آخر يؤثر سلباً على المنافسة ومنع الاحتكار....".

عدم ورود نصوص صريحة في هذا القانون تشير إلى المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي لا يعني استبعاد تطبيق أحكامه على هذا النوع من المنافسة، إذ إن القانون لا يحظر استخدام التكنولوجيا أو الذكاء الاصطناعي ما دامت لا تقضي إلى الاحتكار أو الإضرار بالمنافسين.

أما فيما يتعلق بموقف المشرع المصري من تعريف المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي، فإن قانون المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥ لم يتضمن تعريفاً لهذا النوع من المنافسة، كما لم يعالج المشرع موضوع المنافسة التقنية في هذا القانون.

وبناء عليه، بعد استعراضنا لموقف الفقه والقوانين الوطنية لتعريف المنافسة في النقل الجوي الذكي، نرى أننا يمكن أن نعرفه بأنه (التنافس المشروع بين شركات الطيران المدني على تقديم أفضل التقنيات الذكية والأجهزة التكنولوجية في مجال خدمات النقل الجوي، لغرض نيل التفوق التقني والاقتصادي، والوصول إلى أكبر عدد من المستهلكين وضمان تحقيق الربح).

الفرع الثاني

الخصوصية القانونية للمنافسة في النقل الجوي الذكي

تتسم المنافسة في قطاع النقل الجوي الذكي بخصوصية نابعة من التحولات التقنية الحديثة التي اجتاحت مجال الطيران، إذ لم تعد المنافسة تعتمد على الأساليب التقليدية كما في السابق، بل أصبحت تقاس بمستوى التقدم التكنولوجي، مستعينة بتقنيات جديدة لم تكن متاحة سابقاً، كالتطبيقات المتقدمة للذكاء الاصطناعي والأمن السيبراني.

ونقصد بالخصوصية في مجال النقل الجوي الذكي بأنها مجموعة من السمات التي تجعل هذا النوع من المنافسة يختلف عن غيره من الأنواع الأخرى، وذلك لارتباطه بالتكنولوجيا والتطور التقني.

وعليه، فإن دراسة الخصوصية القانونية للمنافسة في قطاع النقل الجوي الذكي ضرورة حتمية لاستكمال هذا المفهوم بدقة، ومن أبرز مظاهر هذه الخصوصية:

أولاً: الاعتماد على الوسائل التقنية والتكنولوجية

تشهد العالم اليوم تحولات وتطورات جذرية نتيجة توظيف التكنولوجيا الحديثة في مختلف الميادين^(٧)، فاعتماد التكنولوجيا يعزز نهضة المجتمع، إذ تتجاوز قيود الزمان والمكان، لتصبح عنصراً أساسياً في حياة الإنسان، تهدف إلى إيجاد حلول شاملة لجميع المشكلات^(٨).

وفي مجال النقل الجوي الذكي، تُعتمد التقنيات والتكنولوجيا بشكل واسع، كما في صناعة الطائرات ذاتية القيادة التي تعمل بدون طيار، وتُستخدم في مجالات متعددة، منها الأمنية والتجارية والعسكرية. إذ تكتسب هذه الطائرات أهمية بالغة في تطوير النقل الجوي الذكي، حيث تُستخدم في الشحن والنقل الجوي، خصوصاً في التجارة الإلكترونية، ومنها نقل البضائع الطبية في حالات الطوارئ، كما تتيح الوصول إلى المناطق النائية التي يصعب بلوغها بالوسائل التقليدية، ويُشار إلى أن هذا النوع من الطائرات أسهم بشكل كبير في تحسين جودة النقل الجوي وتقليل الأخطاء البشرية.

ثانياً: تطوير الخدمات الجوية

ساهمت المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي في تطوير الخدمات الجوية من نواحي متعددة ومنها تحسين تجربة المسافرين في المطارات، فالمسافر الذي يرى وجود تقنيات حديثة وخدمات متطورة في المطارات الجوية يقبل بشكل أكثر على هذه المطارات أكثر من غيرها التي تعتمد على الوسائل التقليدية مما يشجع حركة السياحة والاستثمار ويعود بالفائدة وتحقيق الربح لجميع الجهات سواء الدولة أو شركات الطيران. تضمّنت التطورات في الخدمة نظام الحجز، حيث تعتمد شركات الطيران على أنظمة متكاملة للحجوزات تغطي فروعها المحلية والدولية، بدءاً من تأكيد الحجز وطرق الدفع، مروراً بالتواصل مع المسافرين قبل موعد الرحلة. كما تحرص هذه الشركات على الحفاظ على سرية المعلومات وعدم الكشف عنها لأي جهة، بالإضافة إلى تقديم خدمات جوية متنوعة تشمل إرشادات الإنقاذ وأساليب تقديم الوجبات الغذائية.^(٩) بهذا الشكل، يكون النقل الجوي قد أختصر المسافات بين الدول، وتحول إلى ما يُعرف بالصناعة الجوية، حيث يتنافس القطاع بقوة في تطوير الوسائط وأنظمة النقل، بالإضافة إلى إقامة المطارات الحديثة المزودة بأحدث التقنيات لضمان انسيابية حركة الوصول والمغادرة للمسافرين. كما تُستخدم منظومات الرصد المتقدمة، ويُستقطب أفضل الكوادر البشرية المتخصصة للعمل ضمن هذه الصناعة. وقد أدى ذلك إلى إعادة صياغة برامج السفر المنظمة لدى الشركات السياحية، سعياً لاستثمار هذا النوع من النقل وتنشيط الحركة السياحية.^(١٠)

ثالثاً: الطبيعة القانونية الخاصة

أما بالنسبة للطبيعة القانونية للمنافسة في مجال النقل الجوي الذكي فهي ذو طبيعة خاصة، فإذا كان الأصل هو مبدأ حرية المنافسة، والعمل في السوق بشكل حر^(١١)، إلا أن هذا المبدأ غير مطلق وإنما مقيد بقيود قانونية.

ويقصد بمبدأ حرية المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي أن تكون المنافسة بين شركات الطيران متاحة وتؤهلهم للدخول إلى السوق بحرية مع الالتزام بالحدود القانونية ومنع الممارسات الاحتكارية، إذ يتيح هذا المبدأ لشركات الطيران الفرصة لأستخدام التقنيات الحديثة وتحديد الأسعار نسبياً^(١٢).

بناءً عليه، إن كانت المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي تستند إلى مبدأ حرية شركات الطيران في ممارسة النشاط الاقتصادي وتقديم خدماتها، فإن هذا المبدأ ليس مطلقاً؛ إذ يجب أن تكون المنافسة وسيلةً لتحقيق المصلحة العامة، وأن تخضع للرقابة والتنظيم القانوني وضوابط المشروعية التي تكفل منع الممارسات الاحتكارية، بما يضمن تحقيق توازن عادل بين مصلحة الشركات من جهة ومصلحة المستهلك من جهة أخرى.

وتبعاً لذلك، فإن المنافسة في قطاع النقل الجوي الذكي ليست مطلقةً تُترك لشركات الطيران دون ضوابط أو قيود، كما أنها ليست حرية مقيدة بالكامل، بل هي حرية تمارس ضمن إطار القواعد التنظيمية والحدود القانونية، بما يضمن عدم الإخلال بمبادئ المنافسة العادلة.

المطلب الثاني

التنظيم الدولي والتشريعي للمنافسة في النقل الجوي الذكي

تتصاعد أهمية المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي مع التطورات التقنية الهائلة التي شهدها هذا القطاع، والتي أدت إلى ظهور أنماط مبتكرة من الخدمات الجوية، هذه المنافسة تتعكس بشكل مباشر على الأوضاع الاقتصادية وتثير قضايا قانونية معقدة، مما استدعى اهتماماً ملحوظاً من قبل الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية.

انطلاقاً من هذه المعطيات، يصبح من الضروري توضيح موقف كل من الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية بشأن تنظيم المنافسة في هذا المجال المتطور. ولتحقيق ذلك، سيتم تقسيم المطلب على فرعين: يوضح الفرع الأول موقف الاتفاقيات الدولية من المنافسة في النقل الجوي الذكي، في حين يركز الفرع الثاني على موقف التشريعات الوطنية من تنظيم هذه المنافسة.

الفرع الأول

موقف الاتفاقيات الدولية من المنافسة في النقل الجوي الذكي

عند مراجعة موقف الاتفاقيات الدولية من النقل الجوي الذكي، يتبين أنها لم تنظم هذا النوع من النقل بصورة صريحة عبر بند مستقل يحدد مفهومه وآلياته الأساسية، إلى جانب تنظيمه والقواعد القانونية التي تحكم مسؤولية الأطراف المعنية.

أما بخصوص تعريف النقل الجوي الذكي وفقاً للاتفاقيات الدولية، فإن هذا التعريف لا يقوم على نصاً محدداً، بل يبنى على مجموعة من المعايير والمبادئ التي وضعتها الاتفاقيات الدولية والجهات المختصة التي تسعى إلى مواكبة التطور التقني في مجال النقل الجوي.

إذ تضمن الملحق السابع من اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع في شيكاغو لسنة ١٩٤٤ تعريفاً للمركبة الهوائية بأنها آلة تستطيع أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء.

ولكن في سنة ١٩٦٧ تم تقديم تعريف جديد للمركبة الهوائية من خلال تعديل الملحق السابع من الاتفاقية، إذ نصت المادة (٨) منه على "أي آلة تستطيع أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء الناتجة من سطح الأرض".

يلعب النص أعلاه دوراً جوهرياً في شمول الطائرات ذاتية القيادة ضمن تنظيم هذه الاتفاقية، حيث تنص الفقرتان ٢/٢ و ٢/٣ من هذه المادة على تصنيف أي طائرة تُشغّل بدون طيار كطائرة غير مأهولة، ويشمل ذلك الطائرات التي تُوجّه عن بُعد.

ولابد من الذكر أن القواعد التقليدية لهذه الاتفاقية تشمل أيضاً الطائرات غير المأهولة، لأن المادة الأولى منها تتضمن جميع أنواع الطائرات، حيث نصت على أن جميع الطائرات يجب أن تخضع لمبدأ سيادة الدولة، كما هو الحال بالنسبة لأحكام المادة السادسة من هذه الاتفاقية التي تضمنت عدم جواز تشغيل أي خط جوي دولي فوق إقليم أي دولة إلا بإذن وترخيص منها^(١٣).

كما أن هذه الطائرات يجب أن تخضع إلى جميع الشروط التي تخضع لها الطائرات المأهولة وذلك وفقاً للمادة (٢٩) و (٣٠) و (٣١) و (٣٦)^(١٤).

فيما يتعلق باتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ فإنها لا تنص على أحكام قانونية تخص الطائرات ذاتية القيادة باعتبارها النموذج الأمثل للنقل الجوي الذكي، إلا أن قواعد المسؤولية الواردة فيها تطبق على النقل الذكي، ومنها المادة (١٨) من هذه الاتفاقية التي تقرر مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو فقدانها، وكذلك المادة (١٩) التي تحمل الناقل المسؤولية عن التأخير في وقت الرحلة، والمادة (٢٠) فيما يتعلق بقواعد الأعفاء من المسؤولية^(١٥).

أما بخصوص اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، فإن نصوص هذه الاتفاقية لا تشمل صراحة على الطائرات الذكية أو غير المأهولة، ويعود السبب في ذلك إلى ظهور هذه التقنيات بوضوح بعد توقيع الاتفاقية. ومع ذلك، لا يستتبع هذا غياب انطباق أحكام الاتفاقية على الطائرات ذاتية القيادة، إذ لا تحظر هذه الاتفاقيات استخدام هذا النوع من الطائرات، كما تطبق القواعد العامة الواردة في هذه الاتفاقية بشأن قواعد

المسؤولية في الطائرات ذاتية القيادة، كما في المادة (١٨) التي قررت مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب البضائع، والمادة (١٩) التي تخص مسؤولية الناقل عن التأخير، والعديد من المواد الأخرى^(١٦).
وتبعاً لذلك فإن الاتفاقيات الدولية المذكورة أعلاه إذا كانت تخلق من تنظيم يحدد مفهوم النقل الجوي الذكي أو الطائرات ذاتية القيادة، إلا أنه لا يمكن القول بعدم تطبيق القواعد العامة في هذه الاتفاقيات على النقل الجوي الذكي.

الفرع الثاني

موقف التشريعات الوطنية من تنظيم المنافسة في النقل الجوي الذكي

يُعدّ موضوع المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي من القضايا القانونية التي تستدعي تدخلاً بين فروع قانونية متعددة، نظراً لطبيعتها التقنية والاقتصادية. فلم يعد النقل الجوي محصوراً في الوسائل التقليدية، بل بات يعتمد بصورة كبيرة على التقنيات المتقدمة مثل الذكاء الاصطناعي والطائرات ذاتية القيادة، مما أوجد بيئة تنافسية جديدة تختلف عن البيئة التقليدية.

لتحديد موقف التشريعات الوطنية من تنظيم المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي، وجب أولاً توضيح موقف المشرع العراقي، ثم موقف المشرع المصري.

أولاً: موقف المشرع العراقي

إن المشرع العراقي لم يضع إلى الآن تنظيمًا تشريعيًا للمنافسة في مجال النقل الجوي الذكي، فإن بيان الموقف القانوني يقتضي منا الرجوع إلى كل من قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي رقم (١٤) لسنة ٢٠١٠ بوصفه الإطار العام لتنظيم المنافسة ومنع الاحتكار، وقانون النقل الجوي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣، وقانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ الذي يتولى تنظيم النشاط الجوي.

١- قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي رقم (١٤) لسنة ٢٠١٠

أما بخصوص موقف قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي من تنظيم المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي، فنجد أنه يخلو من هذا الموضوع ولم ينص عليه بشكل صريح، إلا أن هذا القانون يضع مجاًلاً لوجود أنواع حديثة من المنافسة التجارية، كما هو الحال في المنافسة التقنية الحديثة، ويعد هذا القانون الأساس التشريعي الذي يمكن الاستناد عليه في موضوع دراستنا.

إذ يلاحظ بأن قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي لم ينظم موضوع البحث، إلا أن ذلك لا يعني خلو القانون من الحماية القانونية للمنافسة في مجال النقل الجوي الذكي، وذلك يرجع إلى أن القانون العراقي اعتمد مبدأ حرية التجارة والمنافسة، كما أن هناك العديد من النصوص القانونية التي يمكن الاستناد عليها

بخصوص هذا المبدأ، ومنها المادة (٢) التي تضمنت في مفهومها تنظيم المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية^(١٧).

وكذلك الحال في المادة (١٠) منه والتي يفهم من مضمونها بأن القانون يحظر الممارسات غير المشروعة فقط، أي بمعنى أن جميع الممارسات المشروعة تكون وفق مبدأ حرية التجارة وحرية المنافسة^(١٨).

٢- قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤

أما بخصوص قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ فهو لم يعرف الطائرات ذاتية القيادة باعتبارها صورة من صور المنافسة المشروعة في النقل الجوي الذكي.

إذ عرف هذا القانون الطائرة بشكل عام وفقاً للفقرة السادسة من المادة (١) بأنها (أي آلة في استطاعتها أن تستند بقائنها في الجو من ردود فعل الهواء...) ^(١٩).

وهذه المادة يمكن أن تنطبق على تعريف الطائرات ذاتية القيادة أيضاً مع وجود بعض الخصوصية.

٣- قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣

وفيما يتعلق بقانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣، فهذا القانون لم يتطرق إلى النقل الجوي الذكي في القسم الخاص بالنقل الجوي، إذ نظم الفصل الثاني من هذا القانون النقل الجوي ولم يوضح وجود نوع من النقل يسمى النقل الجوي الذكي.

ولابد من الإشارة إلى إمكانية تطبيق القواعد العامة الواردة في هذا القانون على النقل الجوي الذكي، كالمادة (١٢٧) الواردة في الفصل الثاني والتي أشارت إلى مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الركاب منذ اجتياز موقع المغادرة حتى دخوله للموقع المراد الوصول إليه، وكذلك المادة (١٢٨) التي ألزمت الناقل ببذل الحيلة والحذر للتأكد من صلاحية الطائرة للملاحة الجوية ^(٢٠).

ثانياً: موقف المشرع المصري من تنظيم المنافسة في النقل الجوي الذكي

فيما يتعلق بتنظيم المشرع المصري لهذا الموضوع، لا بد من الإشارة إلى قانون المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥، وقانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١، بالإضافة إلى قانون تنظيم استخدام الطائرات المحركة آلياً أو لاسلكياً وتداولها والاتجار بها رقم (٢١٦) لسنة ٢٠١٧.

١- قانون المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥

لم يتطرق قانون المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري إلى المنافسة في قطاع النقل الجوي الذكي أو المنافسة الذكية بشكل عام، إذ غاب عنه تناول التطبيقات الحديثة كالدكاء الاصطناعي والتطورات

التكنولوجية، إلا أن هذا القانون يستند إلى مبدأ حرية التجارة، وفقاً للمادة الأولى التي تشير على وجوب عدم إضرار ممارسة النشاط الاقتصادي بحرية المنافسة^(٢١).

وتُعد هذه المادة الركيزة القانونية التي تُجيز توسيع نطاق قانون المنافسة المصري ليشمل أشكال المنافسة الحديثة.

٢- قانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١

لم يتضمن قانون الطيران المدني المصري تنظيم الطائرات ذاتية القيادة أو الطائرات بدون طيار، لكنه منح سلطات الطيران المدني صلاحيات واسعة لتنظيم تشغيل الطائرات، ومنح التصاريح والتراخيص التي تكفل سلامة الملاحة الجوية، كما ورد في المادة (٢) مكرر^(٢٢).

٣ - قانون تنظيم استخدام الطائرات المحركة آلياً أو لاسلكياً وتداولها والاتجار فيها رقم (٢١٦)

لسنة ٢٠١٧

لم يرد في قانون تنظيم استخدام الطائرات المحركة آلياً أو لاسلكياً ذكر صريح لمصطلح "الطائرات ذاتية القيادة"، بل اعتمد على تعبير "الطائرات المحركة آلياً أو لاسلكياً" ليشمل جميع أنواع الطائرات. فقد عرّفها في المادة الأولى بأنها "أي جسم قادر على الطيران بدون طيار ودون اتصال خارجي، باستخدام أي من أنواع التقنيات...".

ومن هذا التعريف يتضح أن المقصود هو الطائرات ذاتية القيادة، أما من الناحية القانونية، فقد اتخذ القانون المصري موقفاً صارماً ووضع حظراً عاماً على استيراد وتصنيع وحيازة هذه الطائرات، كما حدد الجهة المختصة بمنح التراخيص لها^(٢٣).

يتضح أن قانون تنظيم استخدام الطائرات المصري يتسم بالتشدد، إذ لا ينظم الطائرات ذاتية القيادة بشكل مستقل، كما يعتمد القانون مبدأ الحظر كقاعدة عامة، مع استثناءات محدودة لأسباب أمنية، أما فيما يتعلق بالاستخدام المدني والتجاري، فلم يتناول هذا القانون إشارة صريحة إليه.

المبحث الثاني

الأحكام القانونية للمنافسة في النقل الجوي الذكي

تنوعت أشكال المنافسة تبعاً لاختلاف الوسائل التكنولوجية المعتمدة فيها، فشركات الطيران قد تلجأ إلى استخدام أساليب مشروعة تتيح لها التفوق على الوسائل التقليدية في المنافسة ضمن هذا القطاع، وفي بعض الحالات، قد تلجأ تلك الشركات إلى وسائل غير مشروعة، مثل الإعلانات المضللة، ما يؤثر سلباً على

سمعة هذا المجال وما يترتب عليه من قيام دعوى المنافسة غير المشروعة لحماية المتضررين والحفاظ على سلامة المنافس في السوق.

وعليه في هذا المبحث، سنعينا إلى بيان أبرز الأحكام القانونية المتعلقة بالمنافسة في النقل الجوي الذكي، مقسمين المبحث على مطلبين: المطلب الأول نوضح فيه صور المنافسة في النقل الجوي الذكي، أما المطلب الثاني فخصص لدعوى المنافسة غير المشروعة في النقل الجوي الذكي، وذلك كما يأتي:

المطلب الأول

صور المنافسة في النقل الجوي الذكي

تكتسب دراسة صور المنافسة في قطاع النقل الجوي الذكي أهمية بالغة، إذ تمثل الإطار التطبيقي الذي تتجلى فيه المنافسة بين المتنافسين في هذا المجال، وتتباين هذه الصور باختلاف الأساليب التي تعتمد عليها شركات الطيران لتحقيق الأرباح وجذب العملاء.

وعليه، سنوضح في هذا المطلب أبرز صور المنافسة في النقل الجوي الذكي، مقسمينه على فرعين: الفرع الأول يخص المنافسة المشروعة في النقل الجوي الذكي، والفرع الثاني يختص بالمنافسة غير المشروعة في النقل الجوي الذكي، وذلك على النحو الآتي:

الفرع الأول

المنافسة المشروعة في النقل الجوي الذكي

تُعتبر المنافسة المشروعة من أبرز أشكال المنافسة في قطاع النقل الجوي الذكي، إذ تمثل سنة فطرية تهدف إلى تحقيق التفوق في ميادين متعددة، سواء أكانت اقتصادية أم مهنية، ويبرز النقل كأحد أهم هذه الميادين في الوقت الراهن. (٢٤).

فالمنافسة المشروعة هي التنافس الحر الشريف بين التجار، الذي يستند إلى العمل القانوني، حتى وإن أدى إلى فقدان عملاء لمشروع آخر، شريطة أن يرتكز على مبادئ النزاهة والشرف (٢٥).

وفي مجال النقل الجوي الذكي، تتجسد المنافسة المشروعة في مجموعة من الأنشطة والأساليب التي تعتمد عليها شركات النقل الجوي، مستندة إلى الأنظمة الذاتية والذكاء الاصطناعي، ضمن الأطر القانونية المسموح بها، ومن أبرز أشكال المنافسة المشروعة في هذا المجال:

أولاً: المنافسة التقنية

تُعتبر المنافسة التقنية أحدث أشكال المنافسة التجارية، إذ تقوم بالأساس على التطور التكنولوجي والابتكار المعرفي، حيث تتنافس الشركات لتقديم أفضل الخدمات الرقمية، وقد برز هذا النوع من المنافسة

بشكل واضح في مجال النقل الجوي الذكي، لا سيما في صناعة الطائرات ذاتية القيادة، التي يشارك في تصنيعها عدة متخصصين مثل المصمم، والمبرمج، عبر توظيف تقنيات الذكاء الاصطناعي^(٢٦). تتجلى المنافسة التقنية عبر وسائل مشروعة متعددة، أبرزها توظيف أدوات الذكاء الاصطناعي في تطوير قطاع النقل الجوي^(٢٧)، فالنظم المعتمدة على الذكاء الاصطناعي تتمتع بقدرة فائقة على معالجة البيانات الضخمة، مما يسهم في رفع كفاءة وجودة خدمات النقل^(٢٨).

ثانياً: المنافسة الخدمية

تُعتبر المنافسة الخدمية من أبرز أشكال المنافسة المشروعة التي تعتمد عليها شركات الطيران عبر التقنيات التكنولوجية الحديثة، ومن بين أبرز الخدمات الذكية المقدمة، الحجز الإلكتروني لنقل المسافرين، واستخدام تطبيقات الهواتف الذكية، إلى جانب توفير أنظمة الدفع الإلكتروني، وتبني تقنيات الصيانة التنبؤية للطائرات، أما في مجال الشحن الجوي، فيُجرى التنبؤ بمواعيد التسليم وتتبع الشحنات عن بُعد. ويشتمل التطور والتحول الرقمي على أبعاد متعددة، منها البعد المادي الذي يشمل الهياكل المادية الداعمة للرقمنة داخل شركات الطيران، مثل مراكز الإعلان والاتصال، كما يتجلى البعد الوظيفي في إنشاء الشركات لمنصات إلكترونية تخدم المسافرين، كأنظمة حجز تذاكر الطيران عن بُعد، إضافة إلى ذلك يتضمن البعد المؤسسي تقديم خدمات رقمية للمسافرين عبر المستودع الرقمي^(٢٩).

بذلك نرى أن المنافسة الخدمية في مجال النقل الجوي الذكي هي منافسة تكنولوجية تضاهي الخدمات التقليدية المقدمة في مجال النقل الجوي التقليدي.

ثالثاً: المنافسة الاقتصادية

يقصد بالمنافسة الاقتصادية في مجال النقل الجوي الذكي أنها المنافسة بين شركات الطيران في محاولة خفض التكاليف والحصول على أكبر قدر ممكن من الأرباح. وتتجلى مظاهر المنافسة الاقتصادية في قطاع النقل الجوي الذكي عبر عدة جوانب، أبرزها تقليل التكاليف. فالطائرات ذاتية القيادة أو غير المأهولة تُوجه بواسطة أنظمة الذكاء الاصطناعي التي تحدد مساراتها، وتتنبأ بالعوائق المحتملة على الطريق لتجنبها، مما يساهم في تقليل استهلاك الوقود وزيادة الأرباح.

رابعاً: المنافسة الأمنية

تُعتبر المنافسة الأمنية من أهم أنواع المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي، لأن هذه المنافسة تشجع على التقليل من الأخطاء البرمجية وتحفيز المستهلك أو العميل على اللجوء إلى الطائرات الذكية.

ومن أبرز مظاهر المنافسة الأمنية هو استخدام الأمن السيبراني الذي يوفر الحماية من خلال تكنولوجيا المعلومات^(٣٠)، واستخدام وسائل تقنية وتنظيمية في منع الوصول غير المشروع للمعلومات الإلكترونية، فهو يهدف إلى الحفاظ على المعلومات وحمايتها بشكل سري^(٣١).

يستخدم الأمن السيبراني لحماية المعلومات والبيانات المتعلقة بالطائرات ومنع اختراقها، بما في ذلك الطائرات ذاتية القيادة، فضلاً عن حفظ بيانات الركاب، ومن الضروري التنويه إلى وجود العديد من البيانات الحساسة في مجال النقل الجوي الذكي، التي يؤدي تسريبها إلى مخاطر تهدد هذا القطاع، خاصة بيانات الملاحة الجوية التي تحظر الاطلاع عليها من قبل أي جهة غير مخولة.

فيما يتعلق بموقف التشريعات الوطنية من أشكال المنافسة المشروعة في مجال النقل الجوي الذكي، فقد سبق التنويه بأن قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي رقم (١٤) لسنة ٢٠١٠ لا ينظم المنافسة في هذا المجال تحديداً، غير أن القانون يتبنى مبدأ حرية المنافسة وحمايتها في مختلف الأنشطة الاقتصادية، بما في ذلك أنشطة النقل الجوي الذكي، حيث تُطبق القواعد العامة المنصوص عليها في القانون، فقد تضمنت المادة (٣) الفقرة الأولى على سريان أحكام هذا القانون على جميع الأنشطة والخدمات التي يقدمها الأشخاص الطبيعيون والمعنويون داخل العراق.^(٣٢)

كما أن المادة (١١) حظرت بيع منتج بأقل من سعر شرائه الحقيقي مضافاً إليه الضرائب والرسوم إذا كان الهدف منه الإخلال بالمنافسة المشروعة.^(٣٣)

وعند مراجعة موقف المشرع المصري في قانون المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥، يتضح تقارب هذا الموقف مع موقف المشرع العراقي، حيث أقر المشرع المصري مبدأ حرية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، مع عدم حظر المنافسة المشروعة، كما أكد على تحريم الاتفاقات بين المتنافسين التي تهدف إلى تحديد الأسعار أو تقسيم الأسواق، أو التي تقيد التوزيع أو الإنتاج.^(٣٤)

الفرع الثاني

المنافسة غير المشروعة في مجال النقل الجوي الذكي

مهما كان للمنافسة دوراً مهماً في تطوير النقل الجوي الذكي وتعزيز استخدام التقنيات الحديثة، إلا إن هذا التطور حدث بشكل متسارع وأدخل صوراً جديدة من الممارسات استغلت الوسائل التقنية الحديثة وأدت إلى ظهور المنافسة غير المشروعة في مجال النقل الجوي الذكي. ويقصد بالمنافسة غير المشروعة استخدام المتنافس لطرق ووسائل منافية للقانون أو العرف أو العادات أو الشرف^(٣٥).

فقد أدى التطور المتسارع في تقنيات النقل الجوي الذكي إلى ظهور أنماط جديدة من المنافسة غير المشروعة، وتتعدد هذه الصور تبعاً لتطور الوسائل التقنية في هذا المجال، الأمر الذي يستوجب بيان أهم الوسائل غير المشروعة التي تستخدمها شركات الطيران الجوي وهي:

أولاً: الاحتكار

يعد الاحتكار من أبرز صور المنافسة غير المشروعة، لما ينطوي عليه من استغلال للقوة الاقتصادية والأضرار بحرية المنافسة، إذ تتحكم شركة بالسيطرة على سوق معين والتحكم بالأسعار. وتتجلى خطورة الاحتكار في مجال النقل الجوي الذكي من خلال سعي الشركات الكبرى المتخصصة بالتقنيات الحديثة للسيطرة والهيمنة على هذه الأنظمة، بما يؤدي إلى إقصاء الشركات الصغرى والأقل خبرة في هذا المجال، كما يتمثل الاحتكار في النقل الجوي الذكي من خلال السيطرة على البيانات والبرمجيات الخاصة بالرحلات، فضلاً عن الخدمات الجوية التي قد تتفرد إحدى الشركات بالتحكم في تقديمها بصورة تؤدي إلى تمكين هذه الشركة من فرض شروطها.

فيما يتعلق بتعريف الاحتكار في مجال النقل الجوي الذكي، لم يحدد الفقه القانوني مفهوماً خاصاً به، بل وضح الاحتكار ضمن الإطار العام للمنافسة التجارية، ويُعرف الاحتكار على أنه) سيطرة منشأة على حصة كبيرة من إنتاج سوق معين، تتيح لها فرض نفوذها الفعلي على إجمالي الإنتاج في ذلك السوق، مما يمكنها من زيادة أرباحها عبر تقليل حجم الإنتاج).^(٣٦)

ويعد الاحتكار التكنولوجي من أبرز صور الاحتكار في مجال النقل الجوي الذكي، إذ تستطيع الشركة ذات التفوق التكنولوجي القضاء على أي منافس محتمل والحفاظ على مركزها الاحتكاري بفضل تفوقها التكنولوجي.^(٣٧)

فيما يخص موقف التشريعات الوطنية من الاحتكار في قطاع النقل الجوي الذكي، يُعرف قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي رقم (١٤) لسنة ٢٠١٠ في الفقرة الثانية من المادة الأولى الاحتكار بأنه مجموعة الأفعال والاتفاقات التي يقوم بها شخص طبيعي أو معنوي بهدف التحكم في الأسعار وإلحاق الضرر بالمجتمع^(٣٨)، فيما يتعلق بتنظيم الاحتكار في مجال النقل الجوي الذكي، فلم يتناول المشرع العراقي هذا الجانب.

وعند استعراض موقف المشرع المصري في قانون المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥، نجده نظم مسألة الاحتكار في السوق التنافسي من خلال عدة نصوص قانونية، منها المادة (٧) التي أوجبت حظر الاتفاقات أو التعاقدات بين الأفراد ومورديهم إذا أسفرت عن تقييد المنافسة.^(٣٩)

وعليه فإن الاحتكار ينطوي على مخاطر جسيمة ليس ذات أبعاد اقتصادية فحسب، وإنما ذات أبعاد اجتماعية وسياسية، لأن الشركة التي ترغب في السيطرة على السوق تلجأ في سبيل ذلك إلى اتخاذ جميع الوسائل الممكنة للتخلص من المنافسين الموجودين في هذه الأسواق، وبلا شك إن القضاء على المنافسة سواء أكان من خلال القضاء على المنافسين الموجودين أم منع ظهور المشروعات الصغيرة والمتوسطة يؤدي إلى فقدان الكثير من الأيدي العاملة، ومن ثم تنتشر البطالة وعدم العدالة في توزيع الدخل وانخفاض مستويات الاستهلاك.^(٤٠)

ثانياً: الإعلانات غير المشروعة

يعد الإعلان من أهم وسائل تسويق الخدمات والمنتجات التجارية، والذي يهدف إلى تسهيل مهمة الحصول على السلع والخدمات لجميع أفراد المجتمع بدون تمييز، إلا أن الإعلان، على الرغم من أهميته الفعالة في الأسواق التجارية ومنها الأسواق الجوية، يجب أن يكون ضمن حدود المشروعية، إذ يلاحظ أن المستهلك أصبح فريسة سهلة لمروجي الإعلانات المضللة والمقارنة الكاذبة.^(٤١)

أما في مجال النقل الجوي الذكي فتظهر صورة الإعلانات غير المشروعة من خلال استخدام وسائل إعلانية تتضمن بيانات أو معلومات غير صحيحة ومضللة للمستهلك أو مبالغ فيها، كما هو الحال في الإعلانات الكاذبة التي تتحقق عندما تكون غير مطابقة للحقيقة أو لواقع الخدمة المعلن عنها^(٤٢)، ويتحقق هذا الإعلان في مجال النقل الجوي الذكي كما لو تدعي شركات الطيران أنها تمتلك خبرات تقنية وتكنولوجية، كالإعلان عن الدقة والسرعة في تشغيل وصيانة الطائرات ذاتية القيادة دون وجود أساس حقيقي لذلك^(٤٣).

ومن أنواع الإعلانات غير المشروعة الإعلانات المضللة؛ لأن الإعلان غير المشروع أحياناً قد لا يكون كاذباً، ولكن يُصاغ بعبارات تؤدي إلى تضليل وخداع المستهلك، وهذا النوع من الإعلان يكون مصاغاً بعبارات تجذب المستهلك على الشراء وتؤدي إلى خداعه سواء بطريقة مباشرة أم غير مباشرة^(٤٤).

كما تظهر الإعلانات غير المشروعة في مجال النقل الجوي الذكي أيضاً ضمن الإعلانات المقارنة، التي يبثها المعلن لمقارنة خدماته بتلك التي يقدمها منافس آخر، وقد تكون هذه الإعلانات مباشرة، تتضمن عبارات صريحة تذكر المنافس، أو غير مباشرة، تشير فيها إلى ظروف أو ملائمة تتعلق بالمنافس دون ذكر اسمه أو علامته^(٤٥).

وفي مجال النقل الجوي الذكي تتخذ الإعلانات المقارنة صوراً متعددة، كالمقارنة بين كفاءة الطائرات ذاتية القيادة وغيرها من الطائرات الأخرى كالتقليدية، وبيان الإعلان المقارن بأن الطائرات الأخيرة

تكون ذات كفاءة أقل من الطائرات ذاتية القيادة، مما يجذب المستهلك إلى عدم اللجوء إليها أو استخدامها في مجال النقل الجوي، كما قد تلجأ شركات الطيران إلى المقارنة بين الخدمات التقنية أو الرقمية التي يتم تقديمها في المطارات والخدمات الأخرى المشابهة لها، مما يسبب الضرر لشركات الطيران المنافسة الأخرى. وبذلك فإن حظر الإعلانات التي تنطوي على الكذب أو الخداع أو المقارنة يستند إلى إيجاد نوع من التوازن العادل بين المعلن والمستهلك، وهذه الإعلانات تعد من الممارسات التجارية الممنوعة؛ لأنها تجعل من المستهلك ضحية في كثير من الأحيان لاعتقاده بصحة هذه الإعلانات وعدم تحميل المستهلك تبعثها.

- وفي ختام هذا المطلب نقول بأن المنافسة غير المشروعة تتسم بعدة خصائص رئيسية، منها:
- ١- ارتكاب أفعال تنتافي مع قواعد الأمانة والشرف والنزاهة المعمول بها في الوسط التجاري، سواء كانت هذه الأفعال بدافع سوء نية أو بحسن نية.
 - ٢- وقوع المنافسة بين الفاعل والمتضرر، مما يفترض بالضرورة أن يكون كلاهما يمارس نشاطاً تجارياً متشابهاً أو متقارباً، إذ لا تتحقق المنافسة غير المشروعة إلا بين طرفين يمارسان نشاطاً متطابقاً أو مماثلاً.
 - ٣- تسبب هذه الأفعال ضرراً للتاجر نتيجة استخدام وسائل مخالفة للقانون.
 - ٤- قد لا تهدف المنافسة غير المشروعة دائماً إلى تحقيق مكاسب مادية، بل قد يسعى التاجر المتنافس إلى إلحاق الضرر بغيره حتى وإن كانت النتيجة خسائر تصيبه هو نفسه.^(٤٦)

المطلب الثاني

دعوى المنافسة غير المشروعة في النقل الجوي الذكي

تُعتبر دعوى المنافسة غير المشروعة من أبرز الوسائل القانونية التي سنّها المشرع لحماية النشاطات الاقتصادية وضمان المنافسة النزيهة، فالمنافسة بحد ذاتها مباحة، لكنها تتحول إلى غير مشروعة عند اللجوء إلى أساليب مخالفة للقانون، وتتجلى أهمية هذه الدعوى بشكل خاص في قطاع النقل الجوي الذكي، مع تزايد الاعتماد على التقنيات الحديثة والبيانات والخوارزميات المتقدمة، ما أتاح ظهور أشكال جديدة من المنافسة قد تتضمن الغش والاستغلال، مما يضر بالمتنافسين في هذا المجال. وبالتالي، تعد دعوى المنافسة غير المشروعة أداة قانونية حيوية لحماية شركات النقل الجوي من الممارسات الرقمية المخالفة، وضمان استمرار المنافسة ضمن الأطر القانونية السليمة.

لذلك يقتضي الأمر بيان أهم شروط دعوى المنافسة غير المشروعة والأساس القانوني الذي تستند عليه، مقسمين هذا المطلب إلى فرعين، ليكون الفرع الأول بعنوان شروط دعوى المنافسة غير المشروعة في النقل الجوي الذكي، فيما يُخصص الفرع الثاني للأساس القانوني لدعوى المنافسة غير المشروعة في النقل الجوي الذكي، وكما يأتي:

الفرع الأول

شروط دعوى المنافسة غير المشروعة في النقل الجوي الذكي

لا تنشأ دعوى المنافسة غير المشروعة بمجرد تحقق فعل المنافسة، بل تشترط توافر شروط قانونية محددة تبرر تدخل القضاء لحماية الحقوق والمصالح المتضررة، إذ تُبنى هذه الدعوى على مجموعة من الشروط القانونية التي تتيح التمييز بين المنافسة المشروعة وغير المشروعة، لذا، يُعد التعرف على هذه الشروط أمراً ضرورياً لفهم نطاق الحماية التي تمنحها الدعوى وحدود تطبيقها. وفي هذا الصدد، سنخصص هذا الفرع لعرض شروط دعوى المنافسة غير المشروعة في مجال النقل الجوي الذكي على النحو الآتي:

أولاً: الخطأ

يشترط لرفع دعوى المنافسة غير المشروعة أن يمارس المدعى عليه أفعالاً تخالف القوانين والعادات والتقاليد التجارية، إذ يُعد الخطأ من أدق وأهم عناصر هذه الدعوى، ويتمثل عنصر الخطأ في أفعال المنافسة التي تصدر من أحد التجار.^(٤٧)

ويمتاز مفهوم الخطأ في دعوى المنافسة غير المشروعة بمعنى خاص يختلف عن معناه في دعوى المسؤولية عن الفعل غير المشروع، إذ يتطلب وجود تنافس بين طرفين يرتكب أحدهما خطأ في سياق هذه المنافسة، سواء أكان ذلك عن قصد أو إهمال أو تقصير.^(٤٨)

ومن الشروط الجوهرية لقيام دعوى المنافسة غير المشروعة توفر حالة تنافس فعلية بين الطرفين، بحيث يتصف كلاهما بالصفة القانونية نفسها، كما يشترط أن يكون الفاعل والمتضرر من التجار، وأن يكون التنافس قائماً بين نشاطين تجاريين متكافئين، كما يلزم أن يؤدي استخدام الوسائل غير المشروعة إلى تحويل العملاء من طرف إلى آخر، فلا يُعتبر تصرف غير التاجر باستخدام وسائل غير مشروعة منافسة غير مشروعة، حتى وإن تسبب في انحراف العملاء عن المنافس.^(٤٩)

وفي مجال النقل الجوي الذكي يتحقق الخطأ عندما ترتكب شركة الطيران فعلاً يخالف القانون والعادات والأعراف التجارية، كما هو الحال عند استغلال البيانات التجارية للمنافسة بين الأقران دون إذن

منهم، أو الإعلان والترويج لمعلومات كاذبة عن خدمات شركات الطيران الجوي، أو استخدام برامج وعلامات تجارية خاصة بالمتنافسين دون ترخيص.

أما بخصوص شروط دعوى المنافسة غير المشروعة في مجال النقل الجوي الذكي، فيفترض أن يكون هناك تماثل في النشاط في إطار النقل الجوي الذكي، يحدث ذلك عندما تتنافس شركات الطيران أو المنصات الرقمية المتخصصة في تقديم الخدمات الجوية الذكية على جذب المسافرين من خلال تقديم الخدمات، كما يفترض أن يحدث التنافس بين شركات الطيران أو الشركات المتخصصة في المنصات الرقمية، فلا تتحقق الدعوى إذا كان هناك تنافس بين إحدى الشركات وأحد المسافرين، لأن المسافر لا يعد منافسًا تجاريًا.

ثانيًا : الضرر

يتمثل الضرر في دعوى المنافسة غير المشروعة بانصراف العملاء عن المحل التجاري، وهو شرط أساسي لقيام الدعوى، إذ لا يكفي وقوع فعل المنافسة غير المشروع فحسب، بل يجب أن ينتج عنه ضرر يلحق بالتاجر أو الشركة المنافسة.

واختلف الفقهاء في مدى اشتراط وجود الضرر في دعوى المنافسة غير المشروعة، فبعضهم يعتبر الضرر شرطًا أساسيًا للحكم بالتعويض، فيما يرى آخرون أن هذه الدعوى لا تشترط وجود الضرر^(٥٠).
إذ هناك من الفقه من يرى بأن دعوى المنافسة غير المشروعة لا تتوقف على وجود الضرر، فلا يشترط وقوعه للتاجر المنافس، بل يكون لهذا التاجر رفع الدعوى طالبًا اتخاذ الإجراءات اللازمة دون أن يكلف بإثبات أن ثمة ضررًا ما قد أصابه^(٥١).

أما بالنسبة إلى شروط الضرر في دعوى المنافسة غير المشروعة، فيشترط فيه أن يكون محقق الوقوع، أي أن يكون قد وقع فعلاً أو سيقع حتمًا، سواء أكان هذا الضرر ماديًا أو أدبيًا، حيث تقرر المسؤولية ولو كان الضرر بسيطاً^(٥٢).

وبخصوص عبء إثبات الضرر فهو على المدعي، سواء أكان هذا الضرر ماديًا أو معنويًا، غير أن القضاء قد يواجه صعوبات في تحديد قيمة التعويض، إذ إن الضرر الناجم عن أفعال المنافسة غير المشروعة يؤثر بصورة مباشرة أو غير مباشرة على عنصر الاتصال بالمستهلك، وبما أن تقدير عدد المستهلكين الذين تخلوا عن التعامل مع التاجر بدقة أمر عسير، فإن ذلك بطبيعة الحال يؤثر على مبيعات التاجر^(٥٣).

وفيما يتعلق بالضرر في مجال النقل الجوي الذكي، فهو الأذى الذي يلحق بشركة الطيران نتيجة قيام منافس بأعمال تخالف القانون وضوابط النقل الجوي، ومن أهم صور هذا النوع من الضرر فقدان العملاء والمسافرين، والأضرار بالسمعة التجارية، وانخفاض مستوى الأرباح.

ثالثاً: العلاقة السببية بين الخطأ والضرر

يقصد بالرابطة السببية أن الضرر الحاصل كان نتيجة للخطأ، أي لولا وجود الخطأ لما وجد الضرر^(٥٤).

وعلى الرغم من أن الضرر يعتبر نتيجة حتمية لوقوع الخطأ، إلا أنه قد ينشأ أحياناً عن سبب خارجي أو خطأ من المتضرر نفسه، كما في حال ثبوت القضاء أن الخسائر لم تكن ناجمة عن المنافسة، بل بسبب ركود عام في السوق^(٥٥).

ولابد من الإشارة إلى أن إثبات وجود العلاقة السببية بين الخطأ والضرر لم يكن أمراً يسيراً، فبينما يُمكن إثبات هذه العلاقة عند تحقق الضرر، يختلف الوضع في حالة الضرر المحتمل، إذ يمنح ذلك دعوى المنافسة غير المشروعة ميزة لا تتوفر في دعوى المسؤولية التقصيرية^(٥٦).

وكذلك الحال في مجال النقل الجوي الذكي، تتحقق العلاقة السببية متى ثبت أن الضرر الذي أصاب شركة النقل الجوي كان نتيجة مباشرة للفعل غير المشروع الذي صدر عن المنافس، كاستعمال البيانات التجارية دون ترخيص، بحيث لولا هذا السلوك لما وقع الضرر.

الفرع الثاني

الأساس القانوني لدعوى المنافسة غير المشروعة في النقل الجوي الذكي

تستند دعوى المنافسة غير المشروعة إلى مجموعة من القواعد القانونية التي تهدف إلى تحقيق التوازن بين مبدأ حرية المنافسة من جهة والمصالح المشروعة للتجار المتنافسين من جهة أخرى، فإذا كان الأصل هو مبدأ حرية التجارة، إلا أن هذا الحق غير مطلق وإنما مقيد بقيود قانونية تستوجب عدم الأضرار بالسوق التجاري.

وبعد أن تكلمنا عن دعوى المنافسة غير المشروعة وأهم شروطها كان لابد من أن نوضح الأساس القانوني لهذه الدعوى، لاسيما في ظل تعدد الاتجاهات الفقهية التي قيلت بحق تبريرها، حيث استند البعض إلى أحكام المسؤولية التقصيرية، بينما ربطها البعض الآخر بالمسؤولية العقدية، لذا يقتضي الأمر بيان هذه الاتجاهات وتفسيرها للوصول إلى الأساس القانوني الذي تستند عليه هذه الدعوى.

أولاً: المسؤولية التقصيرية

المسؤولية التقصيرية هي المسؤولية الناشئة عن الإخلال بالالتزام أو الواجب القانوني،^(٥٧) فهذا النوع من المسؤولية لا يتحقق إلا عند الإخلال بالواجبات القانونية التي يفرضها القانون بشكل عام. إذ يرى الاتجاه الأول أن دعوى المنافسة غير المشروعة تقوم على أساس المسؤولية التقصيرية، ويستند في ذلك إلى أن رفع هذه الدعوى يشترط توافر شروط المسؤولية التقصيرية، وهي وجود الخطأ من جانب التاجر وارتباطه بوقوع الضرر الناتج عنه.^(٥٨)

تعرض هذا الاتجاه لانتقادات عدة، من بينها أن دعوى المسؤولية التقصيرية تشترط توافر ثلاثة شروط متلازمة: الخطأ، والضرر، والعلاقة السببية بينهما، أما دعوى المنافسة غير المشروعة، فلا يشترط لنجاحها تحقق كل هذه العناصر، إذ يكفي احتمال وقوع الضرر، كما أن هذه الدعوى قد تنشأ دون وجود خطأ بالضرورة، ولا تهدف بالأساس إلى تحصيل تعويض، إذ يعتبر التعويض فيها ثانوياً مقارنة بإيقاف العمل غير المشروع، وتتجه التدابير المتخذة في هذا الصدد إلى حماية المصلحة العامة ومصالح البيئة المهنية، مما يضيف على دعوى المنافسة غير المشروعة صبغة تأديبية تميزها بوضوح عن قواعد المسؤولية التقصيرية^(٥٩). أما بالنسبة إلى موقف القوانين من المسؤولية التقصيرية باعتبارها أحد أنواع المسؤولية المدنية فأن القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ نظم المسؤولية التقصيرية في العديد من النصوص القانونية ومنها المواد (٢٠٢-٢٠٥)، إذ عرفت المادة (٢٠٤) منه الفعل الضار بأنه كل تعد يصيب الغير بأي ضرر آخر غير ما ذكر في المواد السابقة...".

أما بخصوص القانون المدني المصري رقم (١٣١) لسنة ١٩٤٨ فقد نظم المسؤولية التقصيرية ابتداء من المادة (١٦٣) والتي نصت على "كل خطأ يسبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض".

ثانياً: المسؤولية العقدية

المسؤولية العقدية هي المسؤولية التي تتحقق كلما كان هناك إخلال بالالتزام مصدره العقد، فإذا نشأ العقد التزاماً بذمة المتعاقد، وأخل بتنفيذ هذا الالتزام، نشأت المسؤولية العقدية^(٦٠).

يرى هذا الاتجاه أن دعوى المنافسة غير المشروعة تقوم على أساس المسؤولية العقدية، وغالباً ما تقتضي مصلحة التاجر التوصل إلى اتفاق مع تاجر آخر للحد من المنافسة أو تنظيمها، كما هو الحال عندما ينق أي تاجر مع المشتري بعدم المنافسة^(٦١).

وهناك من الفقه القانوني من يرى بأن الأصل في دعوى المنافسة غير المشروعة هو المسؤولية التقصيرية، مع جواز تأسيس الدعوى على المسؤولية العقدية إذا نشأت الأعمال غير المشروعة من مصدر عقدي^(٦٢).

وبخصوص موقف القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ من المسؤولية العقدية فقد نظم المسؤولية العقدية في نصوص متفرقة ومنها المادة (١٥٠) في الفقرة الأولى منها التي أشارت إلى تنفيذ طبقاً لما أشتمل عليه.^(٦٣)

أما بالنسبة إلى موقف القانون المدني المصري رقم (١٣١) لسنة ١٩٤٨ فموقفه لا يختلف عن المشرع العراقي، إذ نظم المسؤولية العقدية في العديد من النصوص القانونية، ومنها الشرط الجزائي في المواد (٢٢٣-٢٢٥)^(٦٤).

ثالثاً: الطبيعة الخاصة

يذهب هذا الاتجاه إلى أن دعوى المنافسة غير المشروعة لا تستند إلى المسؤولية التقصيرية أو المسؤولية العقلية، بل هي دعوى ذات طبيعة خاصة لا تقتصر على تعويض التاجر فحسب، بل تمتد إلى تمكين القاضي من اتخاذ التدابير اللازمة لمنع تكرار أفعال المنافسة مستقبلاً، كإغلاق المحل التجاري أو نقله إلى موقع آخر، وبما أن دعوى المسؤولية التقصيرية تهدف فقط إلى تعويض المتضرر، فلا يمكن اعتبار دعوى المنافسة غير المشروعة من ضمن هذا التكيف.^(٦٥)

نرى أن الاتجاه القائل بخضوع دعوى المنافسة غير المشروعة للمسؤولية التقصيرية هو الرأي الأصح، إذ إن الفعل المكون للمنافسة غير المشروعة يعد إخلالاً بالتزام قانوني يفرض على جميع المتعاملين في السوق احترام قواعد النزاهة والشرف والأعراف التجارية، ويترتب على هذا الإخلال وقوع ضرر بالمنافس يستوجب التعويض عند توفر أركان المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر وعلاقة سببية، وينطبق ذلك على مجال النقل الجوي الذكي، حينما تستخدم الشركات الوسائل التقنية والرقمية في ممارسات غير مشروعة تضر بالمنافسين وتستلزم المسؤولية.

الخاتمة

في ختام البحث وبعد دراسة موضوع المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي، توصلت هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج التي بينت النقل الجوي الذكي ومدى أهميته في تطوير قطاع النقل بشكل عام، كما انتهت الدراسة في مجموعة من التوصيات التي تهدف إلى تعزيز الإطار التشريعي المنظم لهذا النوع من النقل.

أولاً : النتائج

من خلال ما تقدم بيانه في هذه الدراسة من الجوانب القانونية والتقنية والاقتصادية توصلنا إلى مجموعة من النتائج أهمها:

- ١-تطور المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي، فبعد أن كانت تعتمد على الوسائل التقليدية في السوق التجاري أصبحت اليوم عالماً كبيراً مؤهل للسيطرة على قطاع النقل الجوي بشكل عام، إذ دفعت شركات الطيران إلى تحسين مستوى خدماتها وتطوير العمليات المرتبطة بالطيران كالحجز والدفع الإلكتروني.
- ٢-يتضح من خلال البحث بأن المقصود بالمنافسة في مجال النقل الجوي الذكي هي تزام شركات الطيران فيما بينها باستخدام الوسائل التقنية والتكنولوجيا لتطوير وسائل النقل والخدمات الرقمية.
- ٣-تتنوع صور المنافسة في مجال النقل الجوي الذكي تبعاً للوسيلة المستخدمة فيها، فالمنافسة المشروعة في هذا المجال تعتمد على استخدام وسائل وممارسات تقنية مشروعة كالذكاء الاصطناعي، فضلاً عن المنافسة غير المشروعة التي تعتمد على استخدام تقنيات غير شريفة كالأحتكار والإعلانات غير المشروعة.
- ٤-أظهرت وسائل الذكاء الاصطناعي والأنظمة الرقمية دورها في رفع كفاءة خدمات النقل الجوي، مع احتمال استخدامها في ممارسات تنافسية غير قانونية عند مخالفتها لمبادئ المنافسة العادلة.
- ٥-أوضح البحث أن التشريع العراقي لم يخصص تنظيمًا خاصاً لمنافسة النقل الجوي الذكي، بل تخضع هذه المنافسة للقواعد العامة المنصوص عليها في التشريعات ذات الصلة.
- ٦-تبين من خلال البحث أن تطبيق قواعد المنافسة غير المشروعة التقليدية على قطاع النقل الجوي الذكي يطرح عدة إشكاليات عملية نظراً لخصوصية التقنيات الحديثة، مما يستوجب تحديث الإطار التشريعي ليتوافق مع هذا التطور.
- ٧-ثبت أن دعوى المنافسة غير المشروعة تشكل وسيلة فعالة لحماية المنافسين عند توافر شروطها، كما أظهر البحث أن الأساس القانوني الراجح هو دعوى المسؤولية التقصيرية.
- ٨-أظهرت الدراسة الحاجة الملحة لتحديث التشريعات الوطنية لمواكبة التحولات الرقمية السريعة في قطاع النقل الجوي الذكي، بما يضمن التوازن القانوني بين دعم الابتكار وحماية المنافسة المشروعة.

ثانياً : التوصيات

- في ضوء ما توصلنا إليه من نتائج في هذه الدراسة وما افترزت من إشكالات قانونية وتحديات تنظيمية توصلنا إلى مجموعة من التوصيات الموجهة إلى المشرع العراقي ومن أهمها:
- ١-نوصي المشرع العراقي بتعديل قانون المنافسة ومنع الاحتكار رقم (١٤) لسنة ٢٠١٠ ليكون مواكباً للتطورات التكنولوجية ، ونقترح عليه وضع قسم خاص في هذا القانون بعنوان (المنافسة التقنية) ويكون هذا القسم ضمن مواد وفقرات قانونية توضح المقصود بهذا النوع من المنافسة، واهم الوسائل المستخدمة فيها، والحث على المشروعة منها، ومنع غير المشروعة، لذلك نقترح إضافة الفقرات الآتية:

أ- فيما يخص تعريف المنافسة في النقل الجوي الذكي، نقترح أن تُعرف بأنها "كل نشاط مشروع تمارسه شركات النقل الجوي عبر الأنظمة الذكية بهدف تطوير وتحسين خدماتها". ب- أما تنظيم صور المنافسة، فنقترح تقسيمها إلى فترتين: الأولى تختص بالمنافسة المشروعة، ونصها: "تُعتبر المنافسة مشروعة في مجال النقل الجوي الذكي إذا استندت إلى الابتكار والتطوير وتحسين جودة الخدمات، دون اللجوء إلى التضليل أو الخداع". والفقرة الثانية مخصصة للمنافسة غير المشروعة في النقل الجوي الذكي، ويكون نصها: "تُعد المنافسة غير مشروعة في النقل الجوي الذكي إذا استخدمت إحدى الوسائل التالية:".

١- سوء استخدام الأنظمة الإلكترونية أو المنصات الرقمية.

٢- استغلال معلومات وبيانات المتنافسين الخاصة دون الحصول على ترخيص.

٣- توظيف تقنيات الذكاء الاصطناعي بنية الإضرار بالمتنافسين أو نشر معلومات مضللة أو إعلانات زائفة.

٤- أي وسائل أخرى تدرج ضمن المنافسة غير المشروعة."

٢- تنظيم الاحتكار التقني في قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي رقم (١٤) لسنة ٢٠١٠ ، والنص بشكل صريح على منع السيطرة التقنية في السوق التنافسي، فضلاً عن تشديد الرقابة على هذا الموضوع، وفرض عقوبات مالية وجزائية، ليكون من بين النصوص المقترحة "يحظر على شركات النقل الجوي القيام بأي ممارسات تؤدي إلى الاحتكار وتقييد المنافسة، بما في ذلك السيطرة على السوق الجوي بشكل غير مشروع".

٣- أما بخصوص قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ فنوصي المشرع العراقي بالضرورة الشديدة لتعديل هذا القانون وأن يتضمن النقل الجوي الذكي بشكل دقيق وتفصيلي سواء من حيث المقصود به أو تنظيم المنصات الرقمية في مجال النقل الجوي وعمليات الحجز الإلكتروني، وتنظيم عملية الأمن السيبراني، والتأكيد على حماية بيانات المسافرين وأنظمة الطيران من الاختراق، كما نوصي المشرع عند تعديل هذا القانون تعزيز دور الرقابة على شركات النقل الجوي الذكي لضمان عدم إساءة استخدام التقنيات الحديثة بما يؤدي إلى الأضرار بحرية المنافسة، ليكون من بين النصوص المقترحة "تلتزم شركات النقل الجوي التي تستخدم تقنيات الذكاء الاصطناعي بالضوابط والقوانين التي تضمن سلامة النقل الجوي وحقوق المسافرين".

٤- كما نقترح تعديل قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل، من خلال إدخال تعديلات تواكب التطورات التقنية في مجال النقل الجوي الذكي عبر تنظيم الطائرات ذاتية القيادة، ليكون من بين النصوص المقترحة "يجوز استخدام الطائرات ذاتية القيادة وفقاً لقواعد وضوابط الطيران المدني"، كما نقترح إضافة مواد قانونية تتضمن أهم الالتزامات التي تفرض على مستخدمي هذه الطائرات ومن بينها نص المادة المقترحة "تلتزم شركات النقل الجوي التي تستخدم الطائرات ذاتية القيادة بما يأتي:

- ١-الحصول على التراخيص من قبل سلطة الطيران المدني .
- ٢-يحظر استخدام هذه الطائرات على نحو يؤدي إلى تقييد المنافسة.
- ٣-تلتزم شركات النقل الجوي بضمان سلامة تشغيل الطائرات ذاتية القيادة."

الهوامش

- (١) عبد الفتاح مراد، شرح قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية ، دار البهاء، بدون ذكر رقم الطبعة، الإسكندرية، سنة ٢٠٠٥، ص ١٧.
- (٢) معين فندي الشناق ، الاحتكار والممارسات المقيدة للمنافسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان ، سنة ٢٠١٠، ص ٢٥.
- (٣) ابتسام بولقواس، تقنية نظم النقل الذكية كاستراتيجية لتطوير قطاع النقل، بحث منشور في مجلة رؤية اقتصادية، العدد ٦ ، سنة ٢٠١٤، ص ١٥٨.
- (٤) Oladimeime, D., Gupta, K., Kose, N. A., Gundogan, K., Ge, L., & Liang, Smart Transportation: An Overview of Technologies and Applications. Sensors, 23(8), 3880 ,2023,p2.
- (٥) عماد الدين أحمد عبد الحي، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولي ICAO ، بحث منشور في مجلات العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة عين الشمس، المجلد ٥٩، العدد ٢، سنة ٢٠١٧، ص ٧٥٢.
- (٦) طارق المجنوب، الطائرات بلا طيار كوسيلة حرب، بحث منشور في مجلة الدفاع الوطني اللبناني، بدون ذكر رقم المجلد، العدد ٨٢، سنة ٢٠١٢، ص ٩٥.
- (٧) تعرف التكنولوجيا بأنها عملية توظيف المعارف لتحقيق رغبات الإنسان وتطوير المجتمع.
- ينظر : شعبان محسن ، فاطمة القليني ، ميرفت شمروخ، التكنولوجيا الحديثة وأثرها في تنظيم المجتمعات البدوية دراسة ميدانية في مرسى مطروح، بحث منشور في مجلة العلوم البيئية ، المجلد ٤٨، العدد ٢، سنة ٢٠١٩، ص ١٢١.
- (٨) داود جابوري، دور تكنولوجيا الاتصال الحديثة في تفعيل الخدمات البنكية، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، سنة ٢٠١٥، ص ١٨.
- (٩) عبد الأمير عبد الكاظم زوين، دور شركات الطيران في تقييم عناصر الخدمة في النقل الجوي(دراسة ميدانية في شركة الخطوط الجوية العراقية)، بحث منشور في مجلة آداب الكوفة-جامعة الكوفة، المجلد ١، العدد ٤٢، سنة ٢٠٢٠، ص ٢٠٦-٢١١.
- (١٠) عبد الأمير عبدالله كاظم زوين، محمد صالح مهدي ، رائد جواد كاظم، تقييم دور خدمات النقل الجوي في أنشطة الشركات السياحية، مصدر سابق، ص ٢٢٢٨.
- (١١) تعرف حرية المنافسة بأنها (العمل في سوق يتعدد فيه المتنافسون في نفس النشاط ويستمر في هذه المنافسة دون حدود أو قيود)، ينظر: محمد عبد اللطيف، الدستور والمنافسة، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنصورة، كلية الحقوق، لم يذكر رقم المجلد، العدد ٣٨، مصر، سنة ٢٠٠٥، ص ٩٤.

(١٢) ولا بد من الإشارة بأن مبدأ حرية المنافسة نتج عن مبدأ حرية التجارة الذي يعني حرية الأشخاص في ممارسة أي نشاط يروونه مناسباً لعملهم، وإذا كان الأصل هو مبدأ حرية المنافسة إلا أن هذه الحرية يجب أن تكون محدودة ومقيدة بقيود قانونية للمحافظة على القواعد الحرة للمنافسة ومعاينة المتجاوزين. ينظر: شعيب زواش، مبدأ حرية الاستثمار والتجارة أساس قانوني لحرية المنافسة، بحث منشور في مجلة العلوم الإنسانية، المجلد ٣٢، العدد ٢، سنة ٢٠٢١، ص ٧٠. عبد الناصر فتحي الجلودي، الاحتكار المحظور وتأثيره على حرية التجارة، دراسة قانونية مقارنة، دار النهضة العربية، لم يذكر رقم الطبعة، مصر، سنة ٢٠٠٨، ص ١١٢.

(١٣) يُنظر المادة (١) والمادة (٢) من اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤.

(١٤) ينظر إلى هذه المواد في اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤.

(١٥) ينظر: المادة (١٨)(١٩)(٢٠) من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩.

(١٦) ينظر: المواد (١٨ - ٢٢) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩.

(١٧) ينظر المادة (٢) من قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي رقم (١٤) لسنة ٢٠١٠.

(١٨) ينظر المادة (١٠) من قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي رقم (١٤) لسنة ٢٠١٠.

(١٩) ينظر: الفقرة السادسة من المادة الأولى من قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل.

(٢٠) ينظر: المواد (١٢٧) و (١٢٨) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣.

(٢١) ينظر المادة (١) من قانون المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥.

(٢٢) ينظر: المادة (٢) مكرر من قانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١.

(٢٣) - ينظر المادة (١) والمادة (٢) من قانون تنظيم استخدام الطائرات المحركة آلي أو لاسلكيا وتداولها والاتجاه فيها رقم (٢١٦) لسنة ٢٠١٧.

(٢٤) زينة حازم خلف، دعوى المنافسة غير المشروعة في القانون الدولي الخاص، بحث منشور في مجلة الراصد للحقوق، المجلد ١٧، العدد ٥٤، سنة ٢٠١٢، العراق، ص ٩١-٩٣.

(٢٥) ينظر: محمد فريد العريني، جلال وفاء محمدين، القانون التجاري، الجزء الأول، أعمال التجارية، التجار، المحل التجاري، دار المطبوعات الجامعية، بدون رقم طبعة، الإسكندرية، سنة ١٩٩٨، ص ٣٨٣. أحمد عبد الرحمن الملحم، نماذج العقود ووسائل مواجهة الشروط المجحفة فيها دراسة تحليلية مقارنة في الفقه والقضاء الأنجلو أمريكي مع الإشارة إلى الوضع في الكويت، بحث منشور في مجلة الحقوق - جامعة الكويت، السنة ١٦، العدد ١، سنة ١٩٩٢، ص ٢٧٨-٢٧٩. أحمد محمد محرز، الحق في المنافسة المشروعة في مجالات النشاط الاقتصادي (الصناعة التجارة الخدمات)، بدون دار نشر، الطبعة الأولى، سنة ١٩٩٤، ص ٢٠.

(٢٦) أيمن مصطفى احمد، طارق جمعة السيد راشد، نحو نظام قانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة: أساس المسؤولية والتأمين منها، بحث منشور في مجلة البحوث الفقهية والقانونية، كلية الشريعة والقانون، جامعة الأزهر، العدد ٤١، مصر، سنة ٢٠٢٣، ص ٨٤٢.

(٢٧) يعرف الذكاء الاصطناعي بأنه (قدرة الأنظمة الحاسوبية على محاكاة السلوك البشري في مجالات متعددة منها اتخاذ القرار، التفكير التعليم). ينظر:

Binns, R. (2020). Fairness in machine learning: Lessons from political philosophy. Proceedings of the 2020 ACM Conference on Fairness, Accountability, and Transparency, p149-159.

رقم الإيداع في دار الكتب والوثائق: 2895 لسنة 2025م

- (٢٨) عبد اللاوي نجاة، إسهامات الذكاء الاصطناعي التكنولوجي الحديثة في تطوير وتحسين العملية التعليمية، بحث منشور في المجلة العربية للتربية، المجلد ٤٠، العدد ٢٠، تونس، سنة ٢٠٢١، ص ١٩٣.
- مريم قيس عليوي، الذكاء الاصطناعي، تطوره-تطبيقاته-تحدياته، بحث منشور في مجلة لباب للدراسات الاستراتيجية، السنة الخامسة، العدد ٢٠، قطر، سنة ٢٠٢٣، ص ١٨، ص ٢٠. أحمد نجم عبدالله صالح، الذكاء الاصطناعي وتطبيقاته في العلوم التقنية الحوسبة والصناعة والاتصالات، بحث موجود ضمن وقائع مؤتمر كلية العلوم الإسلامية جامعة ديالى، سنة ٢٠٢٥، ص ٣٥٩. أسماء سيد محمد، تقنيات الذكاء الاصطناعي في برامج المكتبات والمعلومات دراسة تحليلية، بحث منشور في مجلة قطاع الدراسات الإنسانية، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، العدد ٣٠، سنة ٢٠٢٣، ص ٩٩٨. نرمين مجدي، الذكاء الاصطناعي وتعلم الآلة، صندوق النقد العربي، العدد ٣، سنة ٢٠٢٠، ص ٤.
- (٢٩) أسماء عبد الفتاح عبد الفتاح إبراهيم، دور التحول الرقمي في تحسين القدرة التنافسية على العمليات التشغيلية في شركات الطيران دراسة حالة شركة مصر للطيران، بحث منشور في مجلة السياحة والفنادق والتراث، المجلد ٦، العدد ١، مصر، سنة ٢٠٢٣، ص ١٢١.
- (٣٠) يعرف الأمن السيبراني بأنه (المجال المتعلق بمعايير الحماية المفروض اتخاذها لمواجهة التهديدات او للحد منها)، ينظر: سعيد أوغان، الأمن السيبراني ورهانات التحول الرقمي في المغرب، بحث منشور في مجلة المعرفة، لم يذكر رقم المجلد، العدد ١١، المغرب، سنة ٢٠٢٣، ص ١٠٣٨.
- (٣١) منى عبدالله السمحان، متطلبات تحقيق الأمن السيبراني لأنظمة المعلومات الإدارية بجامعة الملك سعود، بحث منشور في مجلة كلية التربية-جامعة المنصورة، المجلد ١١١، العدد ١، مصر، سنة ٢٠٢٠، ص ٩.
- (٣٢) إذ نصت المادة (٣/أولاً) من قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي رقم (١٤) لسنة ٢٠١٠ على "تسري أحكام هذا القانون على أنشطة الانتاج والتجارة والخدمات التي يقوم بها الاشخاص الطبيعية والمعنوية داخل العراق كما تسري احكامه على اية أنشطة اقتصادية تتم خارج العراق وتترتب عليها اثار داخله".
- (٣٣) إذ نصت المادة (١١/أولاً) على "يحظر على أية جهة إعادة بيع منتج على حالته بسعر اقل من سعر شرائه الحقيقي مضافاً اليه الضرائب والرسوم المفروضة على المنتج ومصاريق النقل ان وجدت اذا كان الهدف من ذلك الاخلال بالمنافسة المشروعة، ويقصد بسعر الشراء الحقيقي: السعر المثبت في قائمة الشراء بعد تنزيل الخصومات المنصوص عليها فيها".
- (٣٤) إذ نصت المادة (٦) على "يحظر الاتفاق او التعاقد بين أشخاص متنافسة في أية سوق معنية إذا كان من شأنه إحداث أي مما يأتي: أ- رفع أو خفض أو تثبيت أسعار البيع للمنتجات محل التعامل. ب- اقتسام اسواق المنتجات أو تخصيصها على أساس من المناطق الجغرافية...".
- (٣٥) سميحة القليوبي، القانون التجاري الكويتي، نظرية الأعمال التجارية، التاجر، المحل التجاري، مطبوعات جامعة الكويت، الطبعة الأولى، الكويت، سنة ١٩٧٤، ص ٣٣٠، إلياس ناصيف، الكامل في قانون التجارة-المؤسسة التجارية، منشورات عويدات، الطبعة الثانية، بيروت، ١٩٨٥، ص ١١١.
- (٣٦) حسين محمد فتحي، الممارسات الاحتكارية و التحالفات التجارية لتقويض حريتي التجارة والمنافسة، دار النهضة العربية، لم يرد ذكر رقم الطبعة، القاهرة، سنة ١٩٩٨، ص ٣٦.
- (٣٧) أمل محمد شلبي، التنظيم القانوني للمنافسة ومنع الاحتكار دراسة مقارنة، المكتب الجامعي الحديث، بدون ذكر رقم الطبعة، مصر، سنة ٢٠٠٨، ص ١١.

(٣٨) ينظر الفقرة ثانياً من المادة الأولى من قانون المنافسة ومنع الاحتكاك العراقي التي تنص على "كل فعل أو اتفاق أو تفاهم صدر من شخص أو أكثر طبيعي أو معنوي أو ممن توسط بينهم للتحكم بالسعر أو نوعية السلع أو الخدمات بما يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمجتمع".

(٣٩) ينظر: المادة (٧) من قانون المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥ التي نصت على "يحظر الاتفاق أو التعاقد بين الشخص وأي من مورديه أو من عملائه إذا كان من شأنه الحد من المنافسة".

(٤٠) أمل محمد شلبي، التنظيم القانوني للمنافسة ومنع الاحتكاك دراسة مقارنة، مصدر سابق، ص ٢٧-٢٨.

(٤١) علي فلاح الزعبي، الإعلان الفعال منظور تطبيقي متكامل، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، بدون طبعة، الأردن، سنة ٢٠٠٩، ص ٩٧-٩٨. علي السيد حسين، وليد محمد بشير، الجوانب القانونية للحماية المدنية للمستهلك من الإعلانات التجارية الكاذبة والمضللة، بحث منشور في مجلة كلية الشريعة والقانون بطنطا، جامعة الأزهر، العدد ٣٢، الجزء الثاني، سنة ٢٠١٧، ص ٤٣٦.

(٤٢) منى أبو بكر الصديق، الالتزام بإعلام المستهلك عن المنتجات، دار جامعة الجديدة، بدون رقم طبعة، الإسكندرية، سنة ٢٠١٣، ص ١٤٨.

(٤٣) ولا بد من الإشارة إلى أن هناك نوع من الكذب في الإعلانات التجارية يسمى بالكذب المشروع، إذا تعلق ببني انات موجودة في المنتج المعلن عنه ولا يتجاوز هذا الكذب حد المبالغة المعقول، ينظر: ذكرى محمد حسين الياسين، الكذب المشروع في الإعلانات التجارية، بحث منشور في مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، المجلد ٤، العدد الأول، العراق، سنة ٢٠٠٩، ص ٢١٦-٢١٩.

(٤٤) رضا متولي وهدان، الخداع الإعلاني وأثره على معيار التدليس في القانون المدني (دراسة تحليلية مقارنة)، دار الفكر والقانون، المنصوره، سنة ٢٠١٣، ص ٢٠. القاضي إنطوان الناشف، الإعلانات والعلامات التجارية بين القانون والاجتهاد دراسة تحليلية شاملة، منشورات الحلبي الحقوقية، بدون رقم طبعة، بيروت لبنان، سنة ١٩٩٩، ص ٩٣.

(٤٥) أحمد السيد لبيب، الإعلانات التجارية المقارنة بين الحق في الإعلان والمنافسة غير المشروعة دراسة مقارنة، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، المجلد ٣، العدد ٥٤، مصر، سنة ٢٠١٣، ص ٢٥١-٢٥٣. محمد بودالي، حماية المستهلك في الإعلان المقارن دراسة مقارنة مع القانون الفرنسي، دار الكتب الحديثة، بدون رقم طبعة، مصر، سنة ٢٠٠٤، ص ١٨٣.

(٤٦) علي حسن يونس، المحل التجاري، دار الفكر العربي، بدون رقم طبعة، القاهرة، سنة ١٩٧٤، ص ١٤٠.

(٤٧) محمد سلمان الغريب، الاحتكار والمنافسة غير المشروعة، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، سنة ٢٠٠٤، ص ٢٩٧.

(٤٨) هناء قماري، دليلة هداذية، دعوى المنافسة غير المشروعة، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ٨ ماي ١٩٤٥، الجزائر، سنة ٢٠١٣، ص ٥١. عنقاو مصطفى، بسي يوسف، بن قردي أمين، حماية المحل التجاري من المنافسة غير المشروعة، رسالة ماجستير مقدمة إلى المركز الجامعي الشيخ المقاوم آمود بن مختار ايليزي معهد الحقوق، الجزائر، سنة ٢٠٢٢، ص ٢٧.

- (٤٩) مصطفى بختاروند، شروط المنافسة غير المشروعة والجزاءات المترتبة عليها، بحث منشور في مجلة الجامعة العراقية، العدد ٥٨، ج ٣، ص ٣٨٨. معين فندي الشق، الاحتكار والممارسات المقيدة للمنافسة في ضوء قوانين المنافسة والاتفاقيات الدولية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، سنة ٢٠١٠، ص ٢٣٠.
- (٥٠) نقلاً عن كيلاني عبد الراضي محمود، حماية المحل التجاري عن طريق دعوة المنافسة غير المشروعة دراسة تحليلية مقارنة مزودة بأحدث أحكام القضاء الفرنسي مع الإشارة إلى أحكام اتفاقية التريبس، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، سنة ٢٠٠١، ص ١٧٥-١٧٩. جوزف نخلة سماعة، المزامح غير المشروع دراسة قانونية مقارنة، مؤسسة عز الدين لطباعة والنشر، الطبعة الأولى، بيروت لبنان، سنة ١٩٩١، ص ١٠١-١٠٢.
- (٥١) كيلاني عبد الراضي محمود، حماية المحل التجاري عن طريق دعوة المنافسة غير المشروعة، مصدر سابق، ص ١٧٥.
- (٥٢) زينة غانم عبد الجبار الصفار المنافسة غير المشروعة الملكية الصناعية (دراسة مقارنة) ، دار الحامد للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، الأردن، سنة ٢٠٠٧، ص ١٣٦.
- (٥٣) علي البارودي، القانون التجاري اللبناني، ج ١، مطبعة عيتاني الجديدة، بدون رقم طبعة، بيروت، سنة ١٩٧٢، ص ٥٢٤.
- (٥٤) زينة غانم عبد الجبار، المنافسة غير المشروعة للملكية الصناعية (دراسة مقارنة)، مصدر سابق، ص ١٤٤.
- (٥٥) احمد أبراهيم البسام، مبادئ القانون التجاري، مطبعة العاني، بدون رقم طبعة، بغداد، ١٩٦١، ص ١٨٦.
- (٥٦) حسن المصري، القانون التجاري، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، الكتاب الأول، القاهرة، ١٩٨٦، ص ٣٠١.
- (٥٧) جمال أبو الفتوح محمد أبو الخير، انتفاء الخطأ في المسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي "دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي ، مجلد حقوق ديماط للدراسات القانونية والاقتصادية-كلية الحقوق-جامعة ديماط، العدد السادس، سنة ٢٠٢٢ ، ص ١٨٣. عقيل غالب حسين البعاج، أساس رجوع المتبوع على تابعه دراسة مقارنة، دار الكتب والدراسات العربية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، سنة ٢٢٠، ص ١٤.
- (٥٨) محمد سلمان الغريب، الاحتكار والمنافسة غير المشروعة، مصدر سابق، ص ٣٠٤.
- (٥٩) جوزيف نخلة سماعة، مصدر سابق، ص ١٢٨-١٢٩.
- (٦٠) عبد المجيد الحكيم، عبد الباقي البكري، محمد طه البشير، الوجز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، ج ١، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، المكتبة القانونية، الطبعة الأولى، العراق، سنة ١٩٨٠، ص ١٨٩.
- (٦١) زينة غانم عبد الجبار، المنافسة غير المشروعة للملكية الصناعية دراسة مقارنة، مصدر سابق، ص ٥٠.
- (٦٢) أحمد عبد الحسين كاظم الياسري ، الحماية القانونية من المنافسة غير المشروعة دراسة في القانون العراقي، بحث منشور في مجلة المحقق الحالي للعلوم القانونية والسياسية، السنة الثانية عشر، العدد الثالث، سنة ٢٠٢٠، ص ٣٢٦.
- (٦٣) إذ نصت المادة (١٥٠) منه على "يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية...".
- (٦٤) إذ نصت المادة (٢٢٣) على "يجوز للمتعاقد أن يحدد مقدماً قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو في اتفاق لاحق...".
- (٦٥) حسن المصري، القانون التجاري، المصدر السابق ، ص ٣٠٧. كيلاني عبد الراضي محمود، حماية المحل التجاري عن طريق دعوى المنافسة غير المشروعة، مصدر سابق، ص ٢٠٢.

المصادر

أولاً: الكتب القانونية

١. احمد أبراهيم البسام، مبادئ القانون التجاري، مطبعة العاني، بدون رقم طبعة، بغداد، ١٩٦١.
٢. أحمد محمد محرز، الحق في المنافسة المشروعة في مجالات النشاط الاقتصادي (الصناعة التجارة الخدمات)، بدون دار نشر، بدون رقم طبعة، سنة ١٩٩٢.
٣. إلياس ناصيف، الكامل في قانون التجارة-المؤسسة التجارية، منشورات عويدات، الطبعة الثانية، بيروت، ١٩٨٥.
٤. أمل محمد شلبي، التنظيم القانوني للمنافسة ومنع الاحتكار دراسة مقارنة، المكتب الجامعي الحديث، بدون ذكر رقم الطبعة، مصر، سنة ٢٠٠٨.
٥. جوزف نخلة سماعة، المزامح غير المشروع دراسة قانونية مقارنة، مؤسسة عز الدين لطباعة والنشر، الطبعة الأولى، بيروت- لبنان، سنة ١٩٩١.
٦. حسن المصري، القانون التجاري، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، الكتاب الأول، القاهرة، ١٩٨٦.
٧. حسين محمد فتحي، الممارسات الاحتكارية والتحالفات التجارية لتقويض حريتي التجارة والمنافسة، دار النهضة العربية، بدون رقم طبعة، القاهرة، سنة ١٩٩٨.
٨. رضا السيد عبد الحميد، قانون التجارة الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩، الجزء الأول، دار النهضة العربية، بدون رقم طبعة، القاهرة، سنة ٢٠٠٢.
٩. رضا متولي وهدان، الخداع الإعلاني وأثره على معيار التدليس في القانون المدني (دراسة تحليلية مقارنة)، دار الفكر والقانون، بدون رقم طبعة، المنصورة، سنة ٢٠١٣.
١٠. زينة غانم عبد الجبار الصفار، المنافسة غير المشروعة الملكية الصناعية (دراسة مقارنة)، دار الحامد للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، الأردن، سنة ٢٠٠٧.
١١. سميحة القليوبي، القانون التجاري الكويتي، نظرية الأعمال التجارية، التاجر، المحل التجاري، مطبوعات جامعة الكويت، الطبعة الأولى، الكويت، سنة ١٩٧٤.
١٢. عبد الفتاح مراد، شرح قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية، دار البهاء، الإسكندرية، بدون رقم طبعة، سنة ٢٠٠٥.
١٣. عبد المجيد الحكيم، عبد الباقي البكري، محمد طه البشير، الوجز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، ج ١، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، المكتبة القانونية، الطبعة الأولى، العراق، سنة ١٩٨٠.
١٤. عبد الناصر فتحي الجلودي، الاحتكار المحظور وتأثيره على حرية التجارة، دراسة قانونية مقارنة، دار النهضة العربية، بدون رقم طبعة، مصر، سنة ٢٠٠٨، ص ١١٢.
١٥. عقيل غالب حسين البعاج، أساس رجوع المتبوع على تابعه دراسة مقارنة، دار الكتب والدراسات العربية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، سنة ٢٠٢٠.
١٦. علي البارودي، القانون التجاري اللبناني، ج ١، مطبعة عيتاني الجديدة، بدون رقم طبعة، بيروت، سنة ١٩٧٢.
١٧. علي حسن يونس، المحل التجاري، دار الفكر العربي، بدون رقم طبعة، القاهرة، سنة ١٩٧٤.
١٨. علي فلاح الزعبي، الإعلان الفعال منظور تطبيقي متكامل، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، بدون طبعة، الأردن، سنة ٢٠٠٩.

١٩. علي فلاح الزعبي، الإعلان الفعال منظور تطبيقي متكامل، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، بدون طبعة، الأردن، سنة ٢٠٠٩.
٢٠. القاضي إنطوان الناشف، الإعلانات والعلامات التجارية بين القانون والاجتهاد دراسة تحليلية شاملة، منشورات الحلبي الحقوقية، بدون رقم طبعة، بيروت لبنان، سنة ١٩٩٩.
٢١. كيلاني عبد الراضي محمود، حماية المحل التجاري عن طريق دعوة المنافسة غير المشروعة دراسة تحليلية مقارنة مزودة بأحدث أحكام القضاء الفرنسي مع الإشارة إلى أحكام اتفاقية التريبس، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، سنة ٢٠٠١.
٢٢. محمد بودالي، حماية المستهلك في الإعلان المقارن دراسة مقارنة مع القانون الفرنسي، دار الكتب الحديثة، بدون رقم طبعة، مصر، سنة ٢٠٠٤.
٢٣. محمد سلمان الغريب، الاحتكار والمنافسة غير المشروعة، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، سنة ٢٠٠٤.
٢٤. محمد سلمان الغريب، الاحتكار والمنافسة غير المشروعة، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، سنة ٢٠٠٤.
٢٥. محمد فريد العريني، جلال وفاء محمد، القانون التجاري، الجزء الأول، أعمال التجارية، التجار، المحل التجاري، دار المطبوعات الجامعية، بدون رقم طبعة، الإسكندرية، سنة ١٩٩٨.
٢٦. معين فندي الشناق، الاحتكار والممارسات المقيدة للمنافسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، سنة ٢٠١٠.
٢٧. معين فندي الشناق، الاحتكار والممارسات المقيدة للمنافسة في ضوء قوانين المنافسة والاتفاقيات الدولية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، سنة ٢٠١٠.
٢٨. منى أبو بكر الصديق، الالتزام بإعلام المستهلك عن المنتجات، دار جامعة الجديدة، بدون رقم طبعة، الإسكندرية، سنة ٢٠١٣.

ثانياً: البحوث المنشورة

١. أحمد نجم عبدالله صالح، الذكاء الاصطناعي وتطبيقاته في العلوم التقنية الحوسبة والصناعة والاتصالات، بحث موجود ضمن وقائع مؤتمر كلية العلوم الإسلامية جامعة ديالى، سنة ٢٠٢٥.
٢. ابتسام بولقواس، تقنية نظم النقل الذكية كاستراتيجية لتطوير قطاع النقل، بحث منشور في مجلة رؤى اقتصادية، العدد ٦، سنة ٢٠١٤.
٣. أحمد السيد لبيب، الإعلانات التجارية المقارنة بين الحق في الإعلان والمنافسة غير المشروعة دراسة مقارنة، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، المجلد ٣، العدد ٥٤، مصر، سنة ٢٠١٣.
٤. أحمد عبد الحسين كاظم الياسري، الحماية القانونية من المنافسة غير المشروعة دراسة في القانون العراقي، بحث منشور في مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية، السنة الثانية عشر، العدد الثالث، سنة ٢٠٢٠.
٥. أحمد عبد الرحمن الملحم، نماذج العقود ووسائل مواجهة الشروط المجحفة فيها دراسة تحليلية مقارنة في الفقه والقضاء الأنجلو أمريكي مع الإشارة إلى الوضع في الكويت، مجلة الحقوق جامعة الكويت، السنة ١٦، العدد ١، سنة ١٩٩٢.

٦. أسماء سيد محمد، تقنيات الذكاء الاصطناعي في برامج المكتبات والمعلومات دراسة تحليلية، بحث منشور في مجلة قطاع الدراسات الإنسانية، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، العدد ٣٠، سنة ٢٠٢٣.
٧. أسماء عبد الفتاح عبد الفتاح إبراهيم، دور التحول الرقمي في تحسين القدرة التنافسية على العمليات التشغيلية في شركات الطيران دراسة حالة شركة مصر للطيران، بحث منشور في مجلة السياحة والفنادق والتراث، المجلد ٦، العدد ١، سنة ٢٠٢٣.
٨. اية شعبان محسن، فاطمة القليني، ميرفت شمروخ، التكنولوجيا الحديثة وأثرها في تنظيم المجتمعات البدوية دراسة ميدانية في مرسى مطروح، بحث منشور في مجلة العلوم البيئية، المجلد ٤٨، العدد ٢، سنة ٢٠١٩.
٩. أيمن مصطفى احمد، طارق جمعة السيد راشد، بحث منشور في مجلة البحوث الفقهية والقانونية، كلية الشريعة والقانون، جامعة الأزهر، العدد ٤١، سنة ٢٠٢٣.
١٠. جمال أبو الفتوح محمد أبو الخير، انتقاء الخطأ في المسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي "دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي"، مجلد حقوق ديماط للدراسات القانونية والاقتصادية-كلية الحقوق-جامعة ديماط، العدد السادس، سنة ٢٠٢٢.
١١. ذكرى محمد حسين الياسين، الكذب المشروع في الإعلانات التجارية، بحث منشور في مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، المجلد ٤، العدد الأول، العراق، سنة ٢٠٠٩.
١٢. زينة حازم خلف، دعوى المنافسة غير المشروعة في القانون الدولي الخاص، بحث منشور في مجلة الرافدين للحقوق، المجلد ١٢، العدد ٥٤، سنة ٢٠١٢.
١٣. شعيب زواش، مبدأ حرية الاستثمار والتجارة أساس قانوني لحرية المنافسة، بحث منشور في مجلة العلوم الإنسانية، المجلد ٣٢، العدد ٢، سنة ٢٠٢١.
١٤. طارق المجذوب، الطائرات بلا طيار كوسيلة حرب، بحث منشور في مجلة الدفاع الوطني اللبناني، بدون ذكر رقم المجلد، العدد ٨٢، سنة ٢٠١٢.
١٥. عبد الأمير عبد الكاظم زوين، دور شركات الطيران في تقييم عناصر الخدمة في النقل الجوي (دراسة ميدانية في شركة الخطوط الجوية العراقية)، بحث منشور في مجلة آداب الكوفة-جامعة الكوفة، المجلد ١، العدد ٤٢، سنة ٢٠٢٠.
١٦. عبد الأمير عبد الله كاظم زوين، محمد صالح مهدي، رائد جواد كاظم، تقييم دور خدمات النقل الجوي في أنشطة الشركات السياحية، بحث منشور في مجلة جامعة الكوفة، كلية الإدارة والاقتصاد، ضمن وقائع المؤتمر العلمي الدولي لكلية الإدارة والاقتصاد، ٢٠٢٢.
١٧. عبد اللاوي نجا، إسهامات الذكاء الاصطناعي التكنولوجية الحديثة في تطوير وتحسين العملية التعليمية، بحث منشور في المجلة العربية للتربية، المجلد ٤٠، العدد ٢٠، تونس، سنة ٢٠٢١.
١٨. علي السيد حسين، وليد محمد بشير، الجوانب القانونية للحماية المدنية للمستهلك من الإعلانات التجارية الكاذبة والمضللة، بحث منشور في مجلة كلية الشريعة والقانون بطنطا، جامعة الأزهر، العدد ٣٢، الجزء الثاني، سنة ٢٠١٧.

١٩. علي السيد حسين، وليد محمد بشير، الجوانب القانونية للحماية المدنية للمستهلك من الإعلانات التجارية الكاذبة والمضللة، بحث منشور في مجلة كلية الشريعة والقانون بطنطا، جامعة الأزهر ، العدد ٣٢، الجزء الثاني، سنة ٢٠١٧.
٢٠. عماد الدين أحمد عبد الحي، التنظيم القانوني للطائرات الموجهة عن بعد ذات الاستخدامات المدنية والتجارية من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولي ICAO ، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة عين الشمس، المجلد ٥٩، العدد ٢، سنة ٢٠١٧ .
٢١. محمد عبد اللطيف، الدستور والمنافسة، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنصورة، كلية الحقوق، العدد ٣٨، مصر، سنة ٢٠٠٥ .
٢٢. محمد عزت فاضل، حدود الحرية التجارية الحديثة في مجال النقل الجوي، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية ، كلية القانون-جامعة بغداد، العدد الخاص لبحوث مؤتمر الفرع الخاص ، استدامة قواعد القانون الخاص والتحديات المعاصرة ، سنة ٢٠١٩ .
٢٣. مريم قيس عليوي، الذكاء الاصطناعي ، تطوره-تطبيقاته-تحدياته، بحث منشور في مجلة لباب للدراسات الاستراتيجية، السنة الخامسة، العدد ٢٠، قطر، ٢٠٢٣ .
٢٤. مصطفى بختاروند، شروط المنافسة غير المشروعة والجزاءات المترتبة عليها، بحث منشور في مجلة الجامعة العراقية، العدد ٥٨، ج٣.
٢٥. منى عبدالله السمحان، متطلبات تحقيق الأمن السيبراني لأنظمة المعلومات الإدارية بجامعة الملك سعود، بحث منشور في مجلة كلية التربية-جامعة المنصورة، المجلد ١١١، العدد ١، ٢٠٢٠.
٢٦. نرمين مجدي، الذكاء الاصطناعي وتعلم الآلة ، صندوق النقد العربي، العدد ٣، سنة ٢٠٢٠ .
٢٧. يعرف الأمن السيبراني بأنه(المجال المتعلق بمعايير الحماية المفروض اتخاذها لمواجهة التهديدات او للحد منها)، ينظر:سعيد أوغان، الأمن السيبراني ورهانات التحول الرقمي في المغرب، بحث منشور في مجلة المعرفة ، العدد ١١، سنة ٢٠٢٣.

ثالثاً: الرسائل والأطاريح

١. داود جابوربي، دور تكنولوجيا الاتصال الحديثة في تفعيل الخدمات البنكية، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية العلوم القانونية والاقتصادية جامعة قاصدي مرباح، ٢٠١٥.
٢. زوطاط نوال ، تسويق خدمات النقل الجوي وآليات تحقيق ميزة تنافسية، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية العلوم التجارية والاقتصادية وعلوم التسيير، ٢٠١٣.
٣. عاشور سعيد، دراسة العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين حالة الجزائر، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير ، ٢٠١٦.
٤. عنقاو مصطفى، بسي يوسف، بن قردي أمين، حماية المحل التجاري من المنافسة غير المشروعة ، رسالة ماجستير مقدمة إلى المركز الجامعي الشيخ المقاوم أمود بن مختار ايليبي معهد الحقوق، الجزائر، سنة ٢٠٢٢.
٥. هناء قماري، دليلة هاددية، دعوى المنافسة غير المشروعة، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ٨ ماي ١٩٤٥، الجزائر، سنة ٢٠١٣.

رابعاً: الاتفاقيات الدولية

١. اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ .
٢. اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ .
٣. اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤ .

خامساً: القوانين

١. قانون المنافسة ومنع الاحتكار العراقي رقم (١٤) لسنة ٢٠١٠ .
٢. قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ .
٣. قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل .
٤. قانون المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية المصري رقم (٣) لسنة ٢٠٠٥ .
٥. قانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١ .
٦. قانون تنظيم استخدام الطائرات المحركة اليأ أو لاسلكياً وتداولها والاتجار فيها رقم (٢١٦) لسنة ٢٠١٧ .

سادساً: المصادر الإنكليزية

1. Binns, R. (2020). Fairness in machine learning: Lessons from political philosophy. Proceedings of the 2020 ACM Conference on Fairness, Accountability, and Transparency.
- Oladimeime, D., Gupta, K., Kose, N. A., Gundogan, K., Ge, L., & Liang, Smart Transportation: An Overview of Technologies and Applications. Sensors, 23(8), 3880, 2023.