

## استبيان بشأن سياسات الدول وممارساتها المتعلقة بملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم

اسم الدولة :

### المقدمة

أسباب متنوعة تتعلق بأهداف الدول في قطاع النقل الجوي ، يطبق معظم الدول قوانين أو لوائح أو سياسات أو ممارسات تقضي بحصر ملكية شركات الطيران والسيطرة عليها في أيدي الدول و/أو مواطنيها . ويسمح بعض منها بالاستثمار الأجنبي في الناقلين الجويين الوطنيين . وعادة ما تفرض شروط على هذا التصريح من خلال قيود للتحكم في كمية الأسهم (و/أو خاصة الأسهم التي تعطي حاملها حق التصويت) التي لا يجوز للمستثمرين الأجانب حيازتها . وفي بعض الأحيان ، توضع قيود مختلفة على مستثمري شركات الطيران الأجانب والمستثمرين الأجانب خارج قطاع الطيران . وبسبب نقص المعايير المشتركة المعترف بها أو التدابير الكمية الواضحة ، تنتوع المعالجة التنظيمية من جانب الدول لمسألة السيطرة . فالبعض يتعامل معها باستخدام قوانين عمومية بشأن مسؤولية صنع القرار في الشركات ، والبعض يستخدم قوانين وتنظيمات وسياسات محددة تتعلق بتحديد المسؤول عن ممارسة السيطرة على الناقلين الجويين .

في ظل اتجاهات العولمة والتحرير والخصخصة ، أجرت دول عديدة تغييرات في سياساتها أو قواعدها لتخفيف القيود المفروضة على الاستثمار الأجنبي في الناقلين الوطنيين . فقد سمح بعضها بالملكية الأجنبية لغالبية الأسهم أو الملكية الأجنبية الكاملة لشركاتها الوطنية التي تشغل رحلات دولية و/أو داخلية . وفي الوقت نفسه استمرت شركات طيران عديدة في عمل استثمارات في أسهم الناقلين الأجانب و/أو دخلت في المشاركة في الرموز وتحالفات أوسع كوسيلة لتوسيع نطاق دخولها الى السوق . ومثلت هذه التطورات تحديات جديدة لتنظيم النقل الجوي الدولي على المستويات الوطنية والثنائية والعالمية حيث أن تنظيم ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم أمران يرتبطان ارتباطاً وثيقاً بتعيين شركة الطيران وترخيصها . وحظيت هذه المسألة باهتمام متزايد لما لها من ثقل على المزيد من التحرير ولأن الأحكام الحالية تعتبر قيوداً على التمويل .

تحتفظ الدول عادة في تنظيم خدمات النقل الجوي الدولي باتفاقات الخطوط الجوية الثنائية ، بحقها في ابقاء أو الغاء أو فرض شروط على اذن التشغيل الذي تحتاجه شركة الطيران الأجنبية ، ما لم تكن معظم ملكية شركة الطيران أو السيطرة الفعلية عليها في يد دولة التعيين أو في يد مواطنيها (يسمى هذا الشرط فيما بعد " المعيار التقليدي " ) . الا أن هناك بعض الاستثناءات الموجودة التي تخرج عن هذا المعيار . وتشمل أغلب الأمثلة المألوفة ما يلي : الناقلون الجويون متعددي الجنسيات المشكلون بموجب اتفاق بين الحكومات ، مثل مؤسسة الطيران الاسكندنافية (SAS) وشركة الطيران الأفريقية وشركة طيران الخليج ، وشركات الطيران المملوكة والخاضعة لسيطرة دولة أو أكثر المملكون والخاضعون لسيطرة لدولة أو أكثر (أو مواطنيها) وتنتمي الى تجمع اقتصادي اقليمي مثل " الناقل الجماعي " في الاتحاد الأوروبي ، وشركات الطيران المتحدة التي لها مقر عمل رئيسي في دولة التعيين مثل الشركات التي لها مقر في هونج كونج بالصين .

تمهيدا لمعالجة مسألة الملكية والسيطرة ، وضعت الايكاو ارشادات للدول ، منها مثلا ، مفهوم " المصلحة المشتركة " الذي اعتمده الجمعية العمومية في عام ١٩٨٣ والمعايير الموسعة التي وضعها المؤتمر العالمي للنقل الجوي في عام ١٩٩٤ وفريق خبراء تنظيم النقل الجوي في عام ١٩٩٧ (انظر وثيقة الايكاو رقم Doc 9587 – الطبعة الثانية ، السياسات والمواد الارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي ، وقد شرح هذا الموضوع بأسهاب في الوثيقة رقم Doc 9626 ، دليل تنظيم النقل الجوي الدولي) . وفي ضوء التطورات المذكورة أعلاه والدعوة الى المزيد من التحرر في هذه المسألة ، بدأت الأمانة العامة للايكاو تعد دراسة شاملة ، وأول خطوة فيها هي استقصاء سياسات الدول وممارساتها ذات الصلة . وسوف توفر المعلومات والآراء الواردة من الدول أساسا موضوعيا لاعداد هذه الدراسة .

## الأسئلة

ملاحظة للمشاركين في الاستقصاء . تتطلب بعض الأسئلة الواردة أدناه ردودا مسهبة في ورقات تلحق بهذا الاستبيان . ولذا عند الاسهاب يرجى وضع علامة في المربع ذي الصلة ثم كتابة التعليق على ورقة منفصلة مع ذكر رقم السؤال ذي الصلة (على سبيل المثال : الاسهاب في الرد على السؤال رقم (٥) ينبغي أن يسمى " المرفق س ٥ " ) ويرجى اتباع هذه الطريقة كلما أردتم الاسهاب في الرد على أي سؤال . ونرحب بأي تعليقات أخرى ترونها ذات صلة أو مفيدة للدراسة .

### الجزء الأول – التنظيم الوطني

#### القوانين والتنظيمات والسياسات الوطنية

١- هل توجد لديكم قوانين أو تنظيمات أو سياسات وطنية تتعلق بملكية الناقلين الجويين المستقلين أو المشتركين الموجودين في بلديكم و/أو السيطرة عليهم ؟

نعم  لا

إذا كانت الاجابة " نعم " يرجى تحديد ما اذا كانت تتعلق بما يلي :

- (أ) الملكية والسيطرة معا .....
- (ب) الملكية فقط .....
- (ج) السيطرة فقط .....

وإذا كانت الاجابة " لا " ، فهل لديكم أي خطة لاصدار نصوص من هذا القبيل في المستقبل القريب (في غضون ٣-٥ سنوات) ؟

نعم  لا

#### مواثيق التنظيم

٢- أي من العناصر التالية ينظم ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم في بلديكم ؟

- قانون للطيران المدني أو تشريع مشابه .....
- تشريع بشأن المشروعات أو المؤسسات الوطنية وما الى ذلك .....
- تشريع بشأن الاستثمار الأجنبي في الداخل .....
- تشريع خاص (أي بشأن خصخصة الناقل الجوي الوطني) .....
- تنظيمات أو قرارات أو مراسيم حكومية .....
- عناصر أخرى (يرجى تحديدها) .....

إذا كانت الأحكام ذات الصلة في القوانين السابقة الذكر متوفرة بالفعل في صيغة نصوص خطية فيرجى ارفاق نسخة من النص بوصفها المرفق س ٢ .

#### السلطة التنظيمية

٣- أي من الهيئات التالية مسؤولة عن صياغة و/أو تنفيذ قواعد ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم في بلديكم ؟

- | التنفيذ                  | التشكيل                  |   |
|--------------------------|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | هيئة الطيران المدني .....                     |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | وزارة النقل .....                             |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | هيئة حكومية مسؤولة عن الاستثمار الأجنبي ..... |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | هيئة ترخيص الشركات .....                      |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | هيئات أخرى (يرجى تحديدها) .....               |

## أساس التنظيم

٤- أي من الإعتبارات الرئيسية التالية كانت المسبب في صياغة تنظيماتكم الحالية بشأن ملكية الناقلين الجويين أو السيطرة عليهم .  
(يرجى ادخال الرقم المناسب في المربع حسب الأهمية باستخدام الميزان التالي : صفر = غير ذي صلة ، و ١ = غير هام ، و ٢ = هام ، و ٣ = شديد الأهمية .)

- الأمن القومي (النفاع) .....
- السلامة الجوية .....
- المصالح الاقتصادية لشركة أو شركات الطيران الوطنية .....
- التنمية الوطنية/المصالح الاقتصادية .....
- الاحتياجات التجارية والسياحية .....
- مكاسب صرف العملات الأجنبية .....
- فتح الوظائف والبقاء عليها (أسباب تتعلق بالعمالة) .....
- الالتزام باتفاقات دولية .....
- أسباب أخرى (يرجى تحديدها) .....

٥- عند النظر في فك القيود التنظيمية عن ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم في مجال النقل الجوي الدولي ، أي من الجوانب السابقة ما زال ساريا ولماذا ؟  
يرجى الاسهاب في المرفق س ٥ .

## معاملة الناقلين الجويين

٦- عند تنظيم الملكية والسيطرة ، هل تطبقون نفس المعاملة على كل الناقلين الجويين الوطنيين لديكم ؟  
 لا  نعم

إذا كانت الإجابة " لا " فيرجى تحديد من يتمتعون بمعاملة متميزة :

- أ) الناقلون الجويون الذين يشغلون خطوطا دولية
- ب) الناقلون الجويون الذين يشغلون خطوطا داخلية فقط
- ج) ناقلون آخرون (يرجى التحديد) .....

## الملكية الحكومية

٧- هل تمتلك حكومتكم (بما في ذلك المؤسسات الحكومية) حاليا أسهما في الناقل الجوي الوطني الواحد أو الأكثر ؟

- لا  نعم

إذا كانت الإجابة " نعم " فيرجى ذكر اسم الناقل/الناقلين ونسبة أسهم الحكومة (والنسبة المئوية للأسهم التي يحوزها أصحاب رأس المال الآخرون) .

---

---

---

٨- إذا كانت الحكومة لا تمتلك غالبية أسهم الناقل الجوي الوطني/الناقلين الجويين الوطنيين فهل تمتلك الحكومة " حصة قوية " (تعطي مالكا حق التدخل أو الاعتراض على القرارات الاستراتيجية) في الناقل/الناقلين ؟

نعم  لا

إذا كانت الإجابة " نعم " يرجى ذكر اسم شركة الطيران أو شركات الطيران :

٩- إذا كان منتهج " الحصة القوية " غير متبع فهل استخدمت حكومتكم أي إجراء بديل يكفل الحفاظ على السيطرة على الناقل الجوي الوطني/الناقلين الجويين الوطنيين ؟

نعم  لا

إذا كانت الإجابة " نعم " فيرجى الاسهاب هنا أو في المرفق س٩ .

١٠- إذا كانت الحكومة تملك الناقل الجوي الوطني/الناقلين الجويين الوطنيين في وقت سابق وحاولت خصصتهم (جزئياً أو كلياً) فمتى تمت الخصصه ؟

إذا كانت الخصصه على عدة مراحل ، فيرجى ادراج مرفق برقم س١٠ فيه وصف كل مرحلة والتغييرات المرتبطة بها من حيث حيازة الأسهم .

١١- إذا كان الناقل الجوي (الناقلون الجويون) لديكم تحت ملكية الحكومة حالياً ، فهل تعتمزم حكومتكم الخصصه الآن أو في المستقبل ؟

نعم  لا

إذا كانت الإجابة " نعم " فيرجى أن تصفوا بإيجاز تلك الخطة اما في السطور التالية (على سبيل المثال نطاق الخصصه والجدول الزمني لتحقيق هذا الهدف) واما في مرفق برقم س١١ .

### الاستثمار الأجنبي في الداخل

١٢- في ظل تنظيماتكم الحالية ، ما هو الحد المسموح به للاستثمار الأجنبي في الناقل الجوي الوطني ؟

الناقل المحلي	الناقل الدولي	
%	%	أ) النسبة الى جميع الأسهم .....
%	%	ب) الحد الأقصى للأسهم الفردية (حسب الاقتضاء) .....

يرجى الاسهاب في مرفق برقم س١٢ إذا كانت هناك قواعد أخرى غير ما سبق (إذا كانت هناك مثلا قيود مختلفة على ملكية ناقل معين) .

١٣- هل هذه القواعد مطبقة أيضا على القطاعات الأخرى في بلدكم ؟

نعم  لا

إذا كانت الإجابة " نعم " يرجى التحديد أو اعطاء بعض الأمثلة

١٤- هل تعاملون مستثمري شركات الطيران الأجانب بصورة مختلفة عن المستثمرين الأجانب في غير شركات الطيران ؟  
 لا  نعم

إذا كانت الاجابة " نعم " يرجى الاشارة فيما يلي الى الحد المسموح به للمستثمرين الأجانب في شركات الطيران :

النقل المحلي	النقل الدولي	
%	%	أ) النسبة الى مجموع الأسهم .....
%	%	ب) الحد الأقصى للأسهم الفردية (حسب الاقتضاء) .....

١٥- هل تعتمون تغيير قواعد الاستثمار الأجنبي في الداخل ؟

لا  نعم

إذا كانت الاجابة " نعم " يرجى الاشارة في السطور التالية أو في مرفق برقم س١٥  الى نطاق التغيير المعتمد (والجدول الزمني) .

---

---

---

#### حق التأسيس

١٦- طبقاً للقوانين أو التنظيمات أو السياسات الوطنية الحالية لديكم ، هل يسمح للهيئات الأجنبية (بما فيها الناقلون الجويون) بإنشاء شركات نقل جوي في بلدكم ؟  
 لا  نعم

إذا كانت الاجابة " نعم " فيرجى أن تصفوها اما في السطور التالية واما في مرفق برقم س١٦  .

---

---

---

١٧- هل هذه القواعد مطبقة على القطاعات الأخرى في بلدكم ؟  نعم  لا

إذا كانت الاجابة " نعم " فيرجى التحديد أو اعطاء بعض الامثلة

---

---

---

١٨- هل لديكم أي خطة لتغيير قواعد حق التأسيس ؟  نعم  لا

إذا كانت الاجابة " نعم " فيرجى تحديد النطاق المتوقع للتغيير (والجدول الزمني لذلك) اما في السطور التالية واما في مرفق برقم س١٨  .

---

---

---

## السيطرة الأجنبية

١٩- هل لديكم أي أحكام محددة في قوانينكم أو تنظيماتكم أو سياساتكم الوطنية تحدد أو تساعد على تحديد ما يمثل سيطرة فعالة على الناقل الجوي ؟  
 نعم  لا

إذا كانت الإجابة " نعم " فيرجى أن تصفوها في السطور التالية ، وإذا كانت هذه الأحكام متوافرة في شكل نص بالفعل فيرجى إرفاق نسخة من هذا النص بوصفها المرفق من ١٩ .  
\_\_\_\_\_

٢٠- إذا لم تكن مثل هذه الأحكام موجودة حالياً فهل لديكم أي إجراءات عملية تكفل عدم خضوع ناقلاتكم الجويين الوطنيين لسيطرة المواطنين الأجانب ؟  
 نعم  لا

إذا كانت الإجابة " نعم " فيرجى وصفها إما في السطور التالية وإما في مرفق برقم س ٢٠ (ويرجى وصف ما هناك من معايير مختلفة تطبق على مختلف فئات الناقلين الجويين)  
\_\_\_\_\_

## الاستثناءات/الاعفاءات

٢١- هل تسمح قوانينكم أو تنظيماتكم أو سياساتكم الوطنية بالاستثناءات أو الاعفاءات من أي اشتراطات قانونية قائمة بشأن الملكية والسيطرة ؟  
 نعم  لا

٢٢- هل متحتم بالفعل أي استثناءات و/أو اعفاءات من أي اشتراطات قانونية قائمة بشأن الملكية والسيطرة ؟  
 نعم  لا

إذا كانت الإجابة " نعم " فيرجى تقديم وصف مختصر للحالة أو الحالات والشروط المرتبطة بها وذلك في مرفق برقم س ٢٢ .

## الترتيبات التجارية لشركات الطيران

٢٣- عند النظر في الموافقة على الترتيبات التعاونية التجارية المعقودة بين شركات الطيران والتي تشمل ناقلا جويًا أجنبيًا (مثل التحالف ، والمشاركة في الرموز ، وحق استخدام الاسم التجاري) ، هل تأخذون في الحسبان أي مسائل تتعلق بملكية الناقل أو الناقلين الجويين المعنيين والسيطرة عليهم ؟  
 نعم  لا

إذا كانت الإجابة " نعم " فيرجى تقديم مرفق برقم س ٢٣ فيه وصف مختصر عن هذه المسائل التي تؤخذ في الحسبان ولماذا .

## الجزء الثاني – الاتفاقات والترتيبات الدولية

### الاتفاقات الثنائية

٢٤- ما هو عدد اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية التي وقعتها دولتكم حتى ٣٠/٤/٢٠٠١ وما زالت سارية حالياً (بما فيها تلك المودعة لدى الإيكاو) ؟

يرجى ارفاق قائمة كاملة باتفاقاتكم الثنائية (مع الإشارة الى اسم البلد الشريك وتاريخ التوقيع باعتبارها المرفق س٢٤ □ .

٢٥- من بين الاتفاقات الثنائية التي عقدها دولتكم ، كم منها يحتوي على أحكام تختلف عن " المعيار التقليدي " بشأن الملكية والسيطرة (انظر مقدمة الاستبيان للحصول على الشرح) ؟

٢٦- عند النظر في قبول شركة طيران أجنبية بكلفة بتشغيل الخطوط المتفق عليها في الاتفاق الثنائي ذي الصلة ، ما هي المعايير البديلة التي قبلتموها أو التي يمكن أن تقبلوها ان وجدت وبأي شروط ؟  
يرجى وضع علامة أمام المعايير المنطبقة ، والاسهاب حسب الضرورة مع تحديد اسم الدولة المعقود معها الاتفاق .

أ) ناقل جوي متعدد الجنسيات نشأ بموجب اتفاق بين الحكومات (مثل الخطوط الاسكندنافية والطيران الأفريقي وطيران الخليج) .

نعم □ لا □ يرجى الاسهاب في مرفق برقم س٢٦ □

ب) شركة خطوط جوية تملكها وتسيطر عليها دولة أو أكثر بموجب اتفاق أو ضمن تجمع اقليمي سابق التحديد (مثل الناقل المؤسس بموجب " المصلحة المشتركة " ، أو " الناقل الجماعي " مثلما هي الحال في الاتحاد الأوروبي ) بصورة أساسية وفعالة

نعم □ لا □ يرجى الاسهاب في مرفق برقم س٢٦ □

ج) شركة طيران أنمجت في مؤسسة ولها مقر عمل رئيسي أو مقر دائم في دولة التعيين (وبأي أشكال مثل الشركات المشتركة عليها أن تملك دولة التعيين " حصة قوية " من رأسمالها ولو من خلال رخصة المشغل الجوي)

نعم □ لا □ يرجى الاسهاب في مرفق برقم س٢٦ □

د) شركة الطيران المدمجة في مؤسسة ولها مقر عمل رئيسي في دولة التعيين وتسيطر عليها هذا الدولة سيطرة فعالة (الصيغة التي اتبعتها خمسة أعضاء من منظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ في الاتفاق الجماعي للأجواء المفتوحة الموقع في نوفمبر ٢٠٠٠ والذي يلغي اشتراطات الملكية الجوهرية) .

نعم □ لا □ يرجى الاسهاب في مرفق برقم س٢٦ □

هـ) شركات أخرى . يرجى الوصف فيما يلي أو الاسهاب في مرفق برقم س٢٦ □ .



٢٧- من واقع خبرة دولتكم ، هل اتخذتم اجراءات (رفض أو الغاء أو توقيف اذن التشغيل) ضد أي شركة طيران معينة تابعة لدولة أجنبية بسبب عدم امتثالها لبند الملكية والسيطرة في الاتفاق الثنائي ذي الصلة ؟

نعم  لا

إذا كانت الاجابة " نعم " فيرجى وصف الحالة بالتفصيل وكيف حلت المشكلة ، وذلك في مرفق برقم س٢٧ .

### الاتفاقات الاقليمية

٢٨- هل بلدكم طرف في أي اتفاقات خطوط جوية اقليمية أو اقليمية فرعية ؟

نعم  لا

إذا كانت الاجابة " نعم " فيرجى تحديد الاتفاقات الاقليمية أو الاقليمية الفرعية التي انضمت دولتكم طرفاً فيها

إذا كانت الاجابة " لا " فهل لديكم أي خطط للانضمام الى اتفاق اقليمي ؟

نعم  لا

٢٩- اعتماداً على خبرتكم ، هل لديكم أي تعليقات أو تودون استرعاء الانتباه الى أي عناصر محددة في الاتفاقات الاقليمية بشأن مسألة الملكية والسيطرة ؟

نعم  لا

إذا كانت الاجابة " نعم " فيرجى التعليق اما في السطور التالية واما في مرفق برقم س٢٩ .

### ارشادات الايكاو

٣٠- هل استفدتم في الواقع بأي من الارشادات التي أعدتها الايكاو بشأن ملكية الناقل الجوي والسيطرة عليه (الارشادات الواردة في الباب الثاني من الوثيقة 9587 Doc)

نعم  لا

٣١- هل ترون حاجة الى أن تضع الايكاو مواد ارشادية بشأن المزيد من التحرر في قواعد الملكية والسيطرة الخاصة بالناقل الجوي أو تعتبرون ذلك مستصوباً ؟

نعم  لا

إذا كانت الاجابة " نعم " فيرجى أن تحددوا في السطور التالية أو في مرفق برقم س٣١ ما إذا كان هناك مجال معين تودون اقتراحه لكي تصدر الايكاو ارشادات بشأنه .