الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم لعالي والبحث العلمي

جامعة محمد خيضر – بسكـــــرة

كلية: العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم: العلوم التجارية

التخصص: اللوجستيك والنقل الدولي

النقل الجوي الدولي

إعـداد الأستاذ:

عبداللاوي الطيب

مقدمة:

يمثل قطاع النقل بفروعه المختلفة أحد أهم الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية في كافة دول العالم، لما يتمتع من حيوية ذات طبيعة خاصة تنطلق من ارتباطه الوثيق بعملية التنمية والتطور الاقتصادي والاجتماعي، لذلك فإن توفير وسائل النقل المناسبة هي ضرورة لا تقتصر على حمل ونقل السلع والأفراد فقط، بل تتعداها إلى نقل المعارف والتقنيات من مكان لآخر عبر المسافات المتباينة بسرعة ومرونة وأمان، وفق أقصر السبل والطرق وأيسرها وبأقل تكلفة لتعظيم المنافع الزمنية والمكانية.

يعتبر النقل الجوي أحدث أنماط النقل وأسرعها، وأكثرها مرونة وتطورا، واستخداما للأساليب التكنولوجية المتطورة، ويتميز النقل الجوي بالوصول إلى الأماكن التي لا تستطيع أن تصل إليها وسائل النقل الأخرى، لتغلبه على الكثير من العقبات الطبيعية كالصحاري الشاسعة والسلاسل الجبلية الشاهقة والغابات الكثيفة والمسطحات المائية الواسعة كالبحار والمحيطات، كما أنه يتميز بخصائص السرعة الفائقة والراحة التامة والأمان، لأنه قهر حاجز المسافات الطويلة، كما أن النقل يلعب دورا هاما في الربط بيم المدن على الصعيدين الدولي والوطني، كما أنه يشكل دعامة للنشاطات المرتبطة بالسياحة والفندقة.

ماهية النقل الجوي

تعريف النقل الجوي: يتمثل النقل الجوي في إتمام نقل البضائع والأفراد عبر الجو باستخدام الطائرات بين دول العالم المختلفة، ويعتبر النقل الجوي أحد المجالات الرئيسة للنقل الدولي، ورغم حداثته النسبية، إلا أنه استمد أهمية خاصة، نظرا لما يتمتع به من كفاءة ومرونة وسرعة، مما يجعله يناسب نقل نوعيات معينة من البضائع، مثل البضائع سريعة التلف، خفيفة الوزن، وعالية القيمة.

أهمية النقل الجوي

- **النمو السريع للتجارة الدولية،** حيث تضاعف حجمها عدة مرات، مما يتطلب التقدم في وسائل النقل الدولي ومنها النقل الجوي.
- **زيادة الأنشطة الخدمية عبر العالم،** ومن أهمها السياحة والسفر داخل الدولة الواحدة أو بين الدول، التي تعتمد بصفة أساسية على النقل الجوي المحلي والدولي.
- **دخول مزيد من السلع حقل التجارة الدولية،** منها ما يتطلب معاملة خاصة مثل الزهور، بعض أنواع الفواكه، التحف والمجوهرات...إلخ، وهنا يكون النقل الجوي هو المناسب لهذه النوعية من السلع.
- **تزايد الاستثمار على المستوى الدولي،** وزيادة أنشطة الشركات متعددة الجنسيات عبر العالم، مما يتطلب الربط بين الشركات الأم وفروعها، وهنا يكون النقل الجوي دوره البارز في دعم الأنشطة الاقتصادية والمالية العالمية.

رغم أن النقل الجوي الدولي يساهم في نقل أقل من 0.5% من حجم التجارة العالمية، الا أنه قيمة هذه الكمية تصل إلى 10% من قيمة التجارة العالمية

خصائص النقل الجوي

هي صناعة خدمية:

لا تختلف صناعة النقل الجوي في خصائصها عن الخدمات الأخرى، وهو ما يجعلها غير قابلة للتخزين عند تراجع الطلب، حيث أنها تستهلك بمجرد إنتاجها، سوء وجد الطلب أم لا، كما أنها غير قابلة للتجزئة مما يجعل إنتاجها غير قابل للتقليص، حتي يتم تكييف عرض الخدمات النقل الجوي مع الطلب في السوق، وهذا كله يطرح مشكلة المنتج الأماكن الشاغرة في الطائرة ورحلة العودة.

صناعة كثيفة رأس المال:

تحتاج صناعة النقل الجوي والأنشطة الفرعية المرتبطة بها إلى بناء مطار وما يشمله من مرافق: مدرجات، مبنى المطار، برج المراقبة، حضائر الطائرات، أنظمة الاتصالات، كما تتطلب كثير من التجهيزات، وكل العناصر السابقة مرتفعة الثمن، مما يبين أن صناعة الطيران تحتاج لراس مال كبير، أي أنها صناعة كثيفة رأس المالية.

تتطلب تدفق نقدي عالي:

إن إنشاء شركة للنقل الجوي يتطلب توفير عدة طائرات وملحقاتها ومتطلباتها المختلفة، وبما أن هذه العناصر باهظة القيمة، كما أن عملية الإحلال السريعة التي تتطلبها الخدمة، مما يتوجب شراء المزيد من الوحدات الإضافية منها باستمرار حتى يمكن المحافظة على جودة الخدمات، كفاءة أسطول النقل الجوي، وتجنب المخاطر والكوارث، وهذا كله يستوجب إيرادات نقدية كبيرة باستمرار، حتى يمكن تغطية التكاليف المرتفعة من جهة، وشراء طائرات جديدة أو لسداد ديونها

صناعة كثيفة راس المال البشري:

إضافة لكون أنشطة الملاحة الجوية كثيفة رأس المال، فهي كثيفة العمل، حيث تتطلب أعداد كبيرة من الفنيين والميكانيكيين المهرة والمهندسين في مجال أنشطة الملاحة الجوية المختلفة، الطيارين والمضيفات على الطائرات، ناقلي البضائع من وإلى الطائرات، وكالات خدمات الشحن والتخليص الجمركي، الخدمات الأمنية من فحص وتفتيش ومراقبة داخل المطار...إلخ، ويؤكد حاجة النقل الجوي وحاجة صناعة النقل الجوي للعمالة الكثيرة المتخصصة وأن ثلث إيرادات شركات الملاحة الجوية تخصص للأجور والمرتبات.

انخفاض هامش الربح:

تعتبر الملاحة الجوية من الأنشطة ذات الهومش الربحية المتدنية بفعل ارتفاع التكاليف، حيث لا يتجاوز هامش الربح 2%، مقارنة بـ 5% في باقي الصناعات في و. م. أ.

خدمة تتسم بالموسمية:

يتميز الطلب على خدمات النقل الجوي بالتقلب خلال السنة، حيث يرتفع في الصيف لسفر الأفراد لقضاء الإجازات مثلا، بينما يكون الطلب ضعيفا في الشتاء باستثناء العطل الأسبوعية أو الأعياد والمناسبات، وهو ما يطرح مشكلة حجم الأسطول الجوي المناسب، ومن الحلول لهذه المشكلة هو استخدام طائرات مزدوجة لنقل الأفراد والبضائع معا.

التحيز لنقل الأشخاص على حساب نقل البضائع:

إن عوائد شركات النقل الجوي يأتي معظمها من نقل الأفراد وليس البضائع، فمثلا نجد في الولايات المتحدة أن 75% من عائدات شركات النقل الجوي مصدرها نقل الأفراد، ولا تشكل عوائد نقل البضائع إلا 15%، والنسبة المتبقية 10% تأتي من تقديم خدمات أخرى مرتبطة بالنقل الجوي.

نبذة تاريخية

تحرير النقل الجوي الدولي:

بعد أن تميز النقل الجوي الدولي في الفترة(1944-1979) بضرورة تدخل الدولة في التقديم المنافع العامة ومنها النقل الجوي، واخضاعه للتنظيم في كل جوانبه Règlementation، قامت الولايات المتحدة بتحرير النقل الجوي في عهد جيمي كارتر في 1978، فيما يعرف بسياسة إلغاء القيود والتشريعات Dérèglementation، ثم قامت بإبرام اتفاقيات ثنائية مع بعض الدول الأوروبية منفردة، حيث تسمح لكل منهم بقدر من الحرية في ممارسة النقل الجوي داخل الولايات المتحدة الأمريكية، وتحصل الولايات المتحدة الأمريكية بالمقابل على جزء من السوق الأوروبي، كما قامت بريطانيا بفتح الأجواء وتحرير الأسعار مع بقية الدول الأوروبية بداية من1984، وهو أدى لظهور شركات نقل جديدة وتحسين الخدمات وتخفيض الأسعار في مجال النقل الجوي.

تطور عمليات النقل الجوي للركاب للبضائع:

أثناء الحرب العالمية الثانية تم نقل كميات كبيرة من المعدات والأسلحة والذخيرة الحربية من الولايات المتحدة الأمريكية إلى دول أوروبا عبر شمال الأطلنطي، وإلى دول شرق آسيا عبر المحيط الهادي، وقد استخدمت في عمليات النقل المذكورة جميع أنواع الطائرات التي كانت متوافرة في ذلك الوقت، وكانت أساسا طائرات حربية. وبعد انتهاء الحرب العالمية تم استخدام أعداد كبيرة من طائرات النقل العسكرية فى عمليات نقل البضائع والسلع المدنية بين الدول المختلفة.

تعتبر حركة النقل الجوي انعكاسًا للنشاط الاقتصادي وللأهمية السياسية للدولة، وللتفاعل بين البيئات الجغرافية المختلفة وعند تزايد الطلب على عمليات النقل الجوي المدني للسلع والبضائع والمعدات بين الدول، لجأت شركات الطيران إلى تحويل بعض طائرات الركاب لنقل البضائع، ثم قامت شركات صناعة الطائرات بتصميم وإنتاج العديد من الطائرات الجديدة المخصصة لنقل البضائع فقط، مع تطوير طائرات الركاب وجعلها قابلة للتحويل، إما كليًا أو جزئيًا لنقل البضائع، وقد تم تطوير وتحسين إمكانيات هذه الطائرات بعد ذلك.

طبيعة عمليات النقل الجوي للبضائع

التمييز بين عمليات النقل الجوي للبضائع وعمليات نقلها بوسائل النقل الأخرى:

أ. تتميز عمليات نقل البضائع بالطائرات بأنها تتم بسرعة فائقة مما يؤدى إلى توفير الوقت، وقد ترتب على ذلك أن الطائرات يمكنها القيام بهذه العمليات بصورة منتظمة خلال ساعات الليل والنهار ولمسافات طويلة وبين وعبر القارات المختلفة دون مشاكل.

ب. أن النقل بالطائرات بسرعة عالية يتم في فترات قصيرة مما يوفر عامل الحماية للبضائع ضد الأضرار والسرقات التي تحدث أثناء نقلها بوسائل النقل الأخرى المائية والبرية.

ج. أن النقل الجوي للبضائع يمكن أن يتم إلى الجهة المرسلة إليها مباشرة دون حاجة لمتطلبات كثيرة سوى تسهيلات أرضية أقل تكلفة من تلك التسهيلات المطلوبة لوسائل النقل الأخرى البرية والمائية.

د. أن عمليات النقل الجوي للبضائع قد تساعد على فتح أسواق تجارية جديدة لم يتم فيها بعد إنتاج هذه البضائع مثل تصدير أنواع من المحاصيل الزراعية والفواكه من دولة تنضج فيها مبكرا إلى دولة لم تزرعها أو تنضج فيها بعد، نتيجة لاختلاف الظروف الجوية والمواسم الزراعية.

التمييز بين نقل البضائع ونقل الركاب بطائرات:

أ. تتميز حركة نقل البضائع عن الركاب بالطائرات بأنها تتحرك وتنقل فى اتجاه واحد فقط (One Way Direction) وهو غالبا من مراكز الإنتاج والتجميع إلى أسواق الدول المختلفة مما يؤدى إلى رجوع الطائرات فارغة فى رحلات العودة ويجعل نسبة امتلاء هذه الطائرات والاستفادة منها منخفضا. أما بالنسبة للركاب فإنه يمكن نقلهم بالطائرات سواء فى اتجاه واحد أو ذهاب و عودة لأن الراكب يعود في جميع الأحوال إلى مكان موطنه أو إقامته الدائمة وهذا يساعد شركات الطيران على رفع نسبة امتلاء وتشغيل طائراتها لأقصى قدر ممكن.

ب. لا يمكن تطبيق نظام التوقف المؤقت (Stop Over)) الاختياري للركاب على نقل البضائع نظرا لأن الراكب عندما يتوقف مؤقتا أثناء رحلته في مطار متوسط فإنه يتحرك بمفرده لقضاء طلباته ثم يستكمل الرحلة بعد ذلك إلى مقصده النهائي. أما البضائع فإنها حين تتوقف في أحد المطارات المتوسطة لتحويلها إلى أخرى فإنها تحتاج إلى تفريغها ونقلها وتخزينها لحين إعادة شحنها مما يستلزم توفير المخازن الملائمة المأمونة لحفظ البضائع من التلف والسرقة وأن تكون هذه المخازن سهل الوصول إليها وملائمة لجميع أنواع البضائع.

ج. أن الركاب وان كانوا كثير العدد ويحتاجون لخدمات أثناء الرحلات الجوية إلا أن صلتهم بشركات الطيران تنتهي فور انتهاء رحلاتهم بينما في عمليات نقل البضائع تهتم شركات الطيران بشخصية شاحن البضائع لكي تجعله عميل دائم ينقل بضائعه على رحلاتها الجوية. ولهذا تبذل شركات الطيران جهودها لتحسين خدماتها للاحتفاظ

بهؤلاء العملاء ومثال ذلك توفير خدمة نقل البضائع من الباب للباب وعرض أسعار متعددة لنقل البضائع المختلفة بالطائرات.

د. يحتاج نقل البضائع بالطائرات إلى عمليات أخرى لنقلها من وإلى المطارات وشحنها وتفريغها من الطائرات وتخزينها لحين تسليمها، مما يستوجب تنظيم الإجراءات اللازمة للخدمات الأرضية وإنشاء مكاتب للشحن والتخليص وتسهيلات للتعبئة والتجميع والتخزين للبضائع.

هـ. يختلف توقيت نقل البضائع عن نقل الركاب فالشاحنون والراسلون والناقلون يفضلون عادة استخدام الرحلات الليلية لنقل البضائع بالطائرات تطبيقا للمبدأ التجاري القائل أن الشحن يجب أن يتم فى الساعات المتأخرة من الليل ليمكن تسليم البضائع للمرسل إليه مبكرا في الصباح ليستطيع عرضها فى الأسواق مبكرا، أما الركاب فإنهم يفضلون السفر نهارا لإنجاز أعمالهم ولمشاهدة المعالم الطبيعية والاستمتاع بجمالها. ولهذا فإن مجال كلا النوعين من النقل لا يتعارض ومن المفيد لصالح شركات الطيران تنظيم حركتها الجوية باستخدام طائراتها لنقل البضائع والبريد وجزء من الركاب ليلا بأسعار مخفضة واستخدام الطائرات لنقل الركاب ومعهم جزء من البريد والبضائع العاجلة نهارا وبالأسعار العادية.

و. لا تحتاج البضائع بصفة عامة أثناء نقلها لأية خدمات أو عناية خاصة ولا تتأثر نسبيا باختلاف درجة الحرارة والرطوبة والضغط الجوي إلا في حالات خاصة كما إنها ليست حساسية عالية بالنسبة للتأخير والتحويل أو زيادة مدة الرحلة وإن كان يجب ملاحظة أن عدم وصول بضائع معينة في ميعادها قد يكون ذو تأثير اقتصادي أو صحى خطير أكبر من عدم وصول أحد الركاب في ميعاده مثل عدم وصول شحنة مبيدات حشرية أو أدوية أو مواد إغاثة مطلوبة على وجه السرعة لمكافحة انتشار بعض الحشرات أو الآفات أو أحد الأمراض السريعة الانتشار أو لمعالجة آثار كارثة طبيعية أو صناعية.

المنظمات الدولية للنقل الجوي

الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA):

نتيجة لاجتماع شركات طيران من أنحاء العالم سنة 1945 بهافانا، تم تأسيس المنضمة العالمية للنقل الجوي كتنظيم غير حكومي للعناية بمصالح شركات النقل الجوي الأعضاء بالدرجة الأولى، وهي تشكل قوة مضادة لسلطة منظمة الطيران المدني الدولي OACI حيث هذه الأخيرة ترعى مصالح الدول في ميدان النقل الجوي، يبلغ عدد الشركات الأعضاء 265 شركة.

الوظيفة التي تقوم بها IATA هي تقرير أسعار نقل المسافرين والبضائع من خلال ثلاث مؤتمرات أساسية: مؤتمر يضم شركات أمريكا الشمالية والجنوبية، مؤتمر يضم شركات من أوروبا والشرق الأوسط وإفريقيا، ومؤتمر يضم شركات من أستراليا ومنطقة المحيط الهادي، ويجب أن تكون كل شركة ممثلة في المنطقة التي تمارس فيها نشاطها.

سنة 1978 وافقت الشركات الأعضاء في IATA تحت ضغط الولايات المتحدة على إدخال تعديلات فيما يخص شروط العضوية في المنظمة ونظام تحديد الأسعار الذي أستبدل بمفهوم تنسيق الأسعار وأهم ما نتج عن التعديلات التي دخلت حيز التنفيذ خلل سنة 1979 هي:

أ- أصبح بإمكان أي شركة طيران الانضمام إلى IATA بصفتها الجديدة كمنظمة تجارية دون المشاركة في ندوات تنسيق تعريفات نقل المسافرين والبضائع

ب- إلغاء مبدأ المصادقة بالإجماع على تطبيق الأسعار.

ج- إمكانية إدخال تعديلات ملائمة على الأسعار بين بلدين دون اللجوء إلى IATA والاكتفاء بمصادقة البلدين.

د- زوال الطابع السري الذي كان يميز أعمال المؤتمرات السابقة، حيث أصبح بمقدور من يعنيه الأمر من ممثلي حكومات ومنظمات دولية حضور اجتماعات المنظمة كملاحظين.

منظمة الطيران المدني الدولي (OACI):

تم إنشاء المنظمة بمدينة شيكاغو سنة 1944 نتيجة الاجتماع 159 دولة بغرض التباحث حول وضعية النقل الجوي التجاري العالمي، وتحديد امتيازات استغلال الإقليم الجوي الدولي والإقليم الجوي الخاص بكل دولة، حيث تمت المصادقة على المقترحات المتعلقة بإنشاء المنظمة من طرف 97 دولة حضرت الاجتماع وبلغ عدد الدول الأعضاء في المنظمة 185 عضوا أي معظم دول العالم تقريبا، وحسب القانون الأساسي المصادق عليه تعتبر قرارات المنظمة ملزمة لجميع الأعضاء بدون استثناء.

كما أسندت للمنظمة مهام فنية، كوضع ضوابط ونظم السالمة للمالحة الجوية، منح شهادة صلاحية الطائرات، تحديد شروط تكوين ربابين الطائرة.

من أهدافها:

- تأمين التطور الأكيد والمنظم للطيران المدني الدولي، في العالم بأكمله .
- تشجيع فن تصميم الطائرات واستغلالها، لأغراض سلمية
- منع الخسائر الاقتصادية التي تترتب على المنافسة غير المعقولة.

- تجنب كل تمييز بين الدول المتعاقدة.
- تحسين سالمة الطيران في المالحة الجوية الدولية
- تشجيع تطور الطيران المدني الدولي بوجه عام من جميع نواحيه

عناصر النقل الجوي

المطارات وأنواعها

تعريف المطار:

يمثل المطار مساحة محددة من سطح الأرض أو الماء، ويتضمن مباني ومدارج للهبوط والإقلاع، ومعدات مخصصة لسهيل حركة الطائرات عند الهبوط الإقلاع وتحركها فيه، ويمثل بوابة الاتصال بالعالم الخارجي، وتختلف المطارات من حيث المساحة وعدد المسافرين وعدد مكاتب شركات الطيران التي تعمل بهذا المطار، وعدد المدارج وطولها، فهناك مطارات صغيرة طول المدرج لا يتجاور 3300 م، وهناك مطارات كبيرة تستقبل الطائرات من مختلف دول العالم المتباعدة، ويصل طور المدرج فيها إلى أكثر من 16600 م.

مطارات دولية من الصنف الأول: تكون في إقليم الدولة لاستقبال وخروج حركة الطائرات الدولية ذات السعة الكبيرة ولمسافات بعيدة ومتوسطة، وتحوي هذه المطارات بنى فوقية وتجهيزات لازمة للأمن والاستغلال التقني والتجاري.

مطارات دولية من الصنف الثاني: تستغل من طرف طائرات ذات سعة متوسطة ولمسافات متوسطة، وهي مخصصة للخدمات الجوية المنتظمة الدولية والوطنية.

مطارات محلية: وهي من المطارات ذات السعة المتوسطة، مخصصة للخدمات الجوية المنتظمة داخل الوطن.

الطائرات وأنواعها وخصائصها

طائرات نقل الركاب:

يمكن نقل البضائع مع أمتعة الركاب في المساحات المخصصة لذلك في باطن الطائرات المخصصة لنقل الركاب ويتميز شحن البضائع على هذه الطائرات بأنه يوفر الوقت والاتصالات إلى جميع مطارات العالم لوجود شبكة ضخمة من رحلات الركاب لهذه المطارات مما يشبع حاجة الشاحنين للنقل الجوي. ولكن يعيب اللجوء إلى استخدام هذه الطائرات أن المساحات المتاحة لنقل البضائع عليها صغيرة مما يجعلها تعجز عن الوفاء باحتياجات الشاحنين لنقل إرساليات كبيرة من البضائع المراد شحنها.

طائرات نقل الركاب /البضائع (Combi Aircraft) :

وهي طائرات تعدها بعض شركات الطيران لنقل الركاب والبضائع معا بحيث تقلل المساحة المخصصة لنقل الركاب وإتاحة الفرصة لنقل البضائع على أرضية الطائرات بالإضافة للمساحات المتاحة في باطن هذه الطائرات، وقد ساعد هذا

التعديل في التصميم الداخلي للطائرات على زيادة إمكانيتها لنقل المزيد من كميات البضائع ولكنها ما تزال تقصر عن الوفاء باحتياجات الشاحنين لنقل كميات ضخمة كبيرة من البضائع

طائرات نقل البضائع البحتة (All Cargo Aircraft) :

وهى طائرات يتم تخصيصها كلية لنقل البضائع فقط عليها وهذه الطائرات يتم توفيرها إما بتحويل بعض أنواع طائرات الركاب لنقل البضائع إذا كان تصميمها يسمح بذلك أو يتم إنتاجها أصلا لنقل البضائع إذا كان تصميمها يسمح بذلك أو يتم إنتاجها أصلا لنقل البضائع وقد تحسنت إمكانيات هذه الطائرات بعد إنتاج الجيل الحديث من الطائرات العريضة الجسم النفاثة مثل البوينج 747 ، 757 ، 767والأيرباص 300 ، 320، 340

خصائصها

بالنسبة لسرعة الطائرات:

فقد زادت سرعة الطائرات من 282كيلو متر/ساعة عام 1936بالنسبة للطائرات المكبسية المروحية إلى 571 كيلو متر/ساعة بالنسبة للطائرات التوربينية المروحية عام 1956وإلى 948كيلو متر/ساعة بالنسبة للطائرات النفاثة عام 1988، وقد أدى تزايد سرعة الطائرات المستخدمة إلى زيادة إنتاجية هذه الطائرات بتشغيلها مزيد من الرحلات في عمليات النقل الجوي للبضائع إلى جهات مختلفة في العالم في زمن قصير لتسليمها في الوقت المحدد إلى المرسل إليه.

بالنسبة لحمولة الطائرات:

تضاعفت الحمولة التي يمكن للطائرات نقلها من البضائع أكثر من ثلاثة أضعاف، فبعد أن كانت الطائرات المكبسية المروحية تنقل عام 1936حوالي 2.7 – 11 طن أصبحت تنقل الطائرات التوربينية المروحية 5.9 – 15.6 طن عام 1953، ثم أصبحت الطائرات النفاثة العريضة الجسم ذات حمولة تصل إلى 49.5طن منذ عام 1969 وقد أدت زيادة الحمولة التي يمكن أن تنقلها الطائرة فى الرحلة الواحدة إلى إتاحة الفرصة للناقلين والشاحنين لنقل إرساليات كبيرة من البضائع إلى المكان المقصود.

بالنسبة لمدى طيران الطائرات:

لقد ازداد هذا المدى بزيادة سرعة الطائرات وتحسن إمكانياتها التكنولوجية في الطيران وقد تطور مدى الطائرات من قصير المدى إلى متوسط المدى إلى بعيدة المدى حيث تطير بين القارات وعبرها. ومن المعروف أنه كلما زاد مدى الطيران كلما أصبحت الطائرات أكثر فائدة في النقل الجوي للبضائع حيث يمكنها الوصول إلى مناطق لم تكن لتصل إليها مباشرة من قبل مما يحقق وفرا كبيرا في الوقت والنفقات.

المواصفات الواجبة في طائرات نقل البضائع: يجب أن تتوافر صفات معينة في الطائرات المخصصة لنقل البضائع وهذه الصفات هي:

- ان تكون الطائرة مجهزة بجهاز ميكانيكي لتسهيل عمليات رفع وإنزال وتحريك البضائع إلى ومن وداخل الطائرة.
- أن تكون أرضية الطائرة مزودة بشرائط بكر أسطوانية حرة الحركة لتسهيل تحريك البضائع داخل الطائرة ولتثبيتها بسهولة وبأقل جهد ممكن.
- أن تكون للطائرة أبواب شحن ملائمة للمواصفات القياسية لإبعاد وأحجام طرود البضائع وأوعية وبالات شحنها.
- يفضل بعض الخبراء أن تكون أبواب الشحن في إحدى نهايتي جسم الطائرة لتسهيل عمليات الشحن الطولي المباشر إلى داخل الطائرة.
- أن تكون أرضية الطائرة عند مستوى ارتفاع أرضية آلة الشحن الأرضية) حوالي 4 أقدام فوق الأرض (لإتمام عمليات الشحن المباشر من هذه الآلة مما يوفر مرحلة من عمليات الشحن، وهذا يتطلب أن تكون أجنحة الطائرة مرتفعة فإذا توافرت هذه المواصفات في الطائرة المراد استخدامها لنقل البضائع فإن ذلك يؤدى إلى توفير وقت الشحن والتفريغ كما يساعد على سرعة تنظيم تشغيل الرحلات الجوية وتحسين استغلال الطائرات وتخفيض تكاليف تشغيلها.

تحديد البضائع الممكن نقلها بالطائرات: فرض طبيعة عمليات النقل الجوي قيودا اقتصادية على نوعيات البضائع التي يمكن نقلها بالطائرات ولهذا فإن البضائع والسلع الممكن نقلها بالطائرات يمكن حصرها في التالي:

1. مواد مطلوبة بصفة عاجلة ومنها قطع غيار الطائرات والسيارات والسفن والأجهزة والمعدات الصناعية والإلكترونية والأدوية ومواد وأجهزة الإسعاف والإغاثة والمستندات الطبية والقانونية والمالية والأفلام ومستلزمات تشغيل أجهزة الكمبيوتر.
2. أصناف تتدهور قيمتها بمرور الوقت أثناء نقلها أو تتعرض للهلاك والتلف مثل الفواكه والخضروات والزهور والأسماك الطازجة والحيوانات الحية والمواد الوقتية مثل الصحف والنشرات الدورية والمجلات العلمية والفنية.
3. المواد ذات القيمة العالية مثل أعمال الفنون اليدوية، المجوهرات، الساعات، الأجهزة والمعدات الكهربائية والإلكترونية والمواد نصف المصنعة لتجميعها في المراكز الصناعية.
4. الأشياء التي يجب نقلها مع أو عقب سفر الركاب بالجو مباشرة والتي لا يمكن حملها لكبرها أو ثقلها مثل الحقائب والأمتعة الزائدة والسيارات وعينات الأعمال الإنتاجية

اتفاقية وارسو لتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي1929

مبادئ الاتفاقية

- تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض أي أن الاتفاقية قد أخذت بالنظرة الانجلوسكسونية التي تعتبر التزام الناقل مجرد التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة، وقد راعت بذلك مصالح المتعاملين مع الناقل الجوي، حيث عمدت إلى عدم إلزام المسافر أو الشاحن بإقامة الدليل على خطأ
- وقد أجازت الاتفاقية للناقل أو تابعيه إذا أرادوا أن يتخلصوا من المسؤولية أن يثبتوا أن الضرر الذي لحق المسافر أو البضاعة إنما يعود لسبب أجنبي لا دخل لإرادتهما به، وأنهم اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو أن يثبتوا أن الضرر يعود بسبب المضرور، وهذا المبدأ مقرر لمصلحة الناقلين الجويين .
- مراعاة لمصلحة الناقلين خففت الاتفاقية من حدة قرينة الخطأ عن طريق تحديدها للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة كل راكب وذلك بمبلغ معين.

وحتى لا يتمكن الناقل من التهرب من المسؤولية عن الإعفاء منها أو تحديدها أبطلت الاتفاقية بطلانا مطلقا الشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية وتلك التي ترمي إلى وضع حد للتعويض أقل من الحد الذي قررته الاتفاقية.

وثيقة الشحن الجوي

وثيقة الشحن الجوي تعد مستند قانوني يصدر عن شركة النقل أو الوكيل، وتقدم كل التفاصيل في وثيقة الشحن اللازمة للبضائع التي يتم شحنها، وتشمل الوثيقة على معلومات الشحنة المفصلة لكل محتويات الشحنة، والتي تتضمن المرسِل والمرسل إليه علاوةً على الشروط والأحكام وغيره.

الجدير بالذكر أن الوثيقة منسقة من قبل نموذج قياسي يتم توزيعه بواسطة اتحاد النقل الجوي الدولي، ويمكن تسميتها أيضًا باسم بوليصة الشحن الجوي AWB.

بجانب هذا فيجب معرفة أن وثيقة الشحن الجوي من أهم الوثائق التي يتم إصدارها عن شركات النقل، وتكون إما بصورة مباشرة أو من خلال الوكيل المعتمد، ومن الوارد أن يتم اعتبار الوثيقة بمثابة إيصال للمرسل إليه أو من يقوم بعملية الشحن.

يمكن الإشارة إلى الوثيقة باسم إشعار الشحن أو إشعار الإرسال، وهي وثيقة لا تقبل التفاوض ويتم استخدامها وكأنها دليل على عقد النقل من مطار إلى آخر، ويوجد 3 أطراف تشترك في بوليصة الشحن الجوي وهم شركة الطيران، المرسل والمستلم.

من الضروري أن يتم تدوين كافة المعلومات في وثيقة الشحن القبل شحنها، حيث تصبح عقدًا واجب النفاذ فهي موثقة قانونيًا بين الأطراف، لذا من الضروري أن يتم ملء تفاصيل البوليصة بوضوح ودقة

التزامات النقل الجوي

أولا: الالتزامات في عقد نقل الأشخاص: هناك عدد من الالتزامات والتدابير الضرورية والكافية لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية ومنها:

- ✓ إقامة الدليل على إعداد وتجهيز الناقل لطائرة صالحة للملاحة طبقا للشروط الفنية، فضلا عن خضوعها للفحص الدوري والصيانة المستمرة، من خلال تقديم شهادة قابلية الطائرة للملاحة، وكذا شهادات الفحص والصيانة الدورية لها.
- ✓ إثبات الكفاءة العالية لطاقم الطائرة، من خلال تقديم الرخص والشهادات التي تثبت صلاحيتهم لقيادة الطائرة، وخضوعهم للتدريبات الكافية للقيادة، فضلا عن إثبات عدم تجاوزهم الحد الأقصى لساعات الطيران المرخص بها، تفاديا للتعب والإرهاق.
- ✓ إقامة الناقل الدليل على إتباع تابعه كافة تعليمات الملاحة الجوبة المتعلقة بالطيران، على غرار قواعد الصعود في الجو والهبوط وإتباع مستويات التحليق، فضلا عن إعداده التنظيمات المتعلقة باستخدام المطارات والممرات والطرق الجوبة، وتجهيزه للطائرة بالوسائل اللازمة لسلامة الرحلة.
- ✓ من جهة أخرى أوجبت اتفاقية وارسو على الناقل الجوي للأشخاص تنظيم وثيقتين وهما: (تذكرة السفر، وبطاقة الأمتعة)، كما حددت البيانات الإلزامية التي يجب أن تشتمل عليها هذه الوثائق وجزاء مخالفتها.

- ✓ على الناقل أن يسلم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة.
- ✓ يعطي الراكب إشعارا كتابيا يفيد بأنه في الحالات التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية فإنها تحكم وقد تحد من مسؤولية الناقلين عن الوفاة أو الإصابة، وعن تلف الأمتعة أو ضياعها أو ظهور عيوب فيها، وعن التأخير .
- ✓ إن عدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل، الذي يظل مع ذلك خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.

ثانيا: الالتزامات في عقد نقل البضائع: مع الانتهاء من توقيع العقد بين الناقل ومرسل البضاعة على النقل، فإن على الناقل أن يباشر تنفيذ هذا التعاقد، فكما يجب على مرسل البضاعة أن يمكن الناقل من تنفيذ التزامه فبالمقابل يجب على الناقل أن يستلم هذه البضاعة ويقبلها إذا قدمت من قبل المرسل، كما أن الناقل يلتزم بعدة نقاط ومنها:

- ✓ الالتزام بتسلم البضاعة وشحنها.
- ✓ الالتزام بنقل البضاعة جوا.
- ✓ الالتزام بالمحافظة على البضاعة.
- ✓ الالتزام بالخضوع لحق المرسل في توجيه البضاعة.
- ✓ الالتزام بتسليم البضاعة.

الخاتمة:

إن موضوع النقل الجوي والطيران المدني الدولي، جد واسع وذلك راجع لسرعة تكوينه وأهميته على الصعيدين الدولي والوطني، والدليل تكافل المجتمع الدولي من أجل سلامة الأفراد المسافرين على متن الطائرة وأمنهم، وهي مسألة تعني جميع الدول، وكل دولة أصبحت ملزمة بموجب الاتفاقيات الدولية والمنظمة الدولية لحماية الطيران المدني، بالحفاظ على سلامة الركاب وتأمينهم إلى غاية وصولهم إلى وجهتهم، فقد توصل المجتمع الدولي مثال إلى اتفاقية راسو لعام 1929 م، عمل هذه الاتفاقية على توحيد قواعد النقل الجوي الدولي، إلا أن التطور في صناعة الطائرات وزيادة انتقال الأشخاص عبر الحدود والاقبال المكثف على هذه الوسيلة، لما لها من محاسن

كاختصار الوقت، دفع بالمجتمع الدولي إلى محاولة ترميم الثغرات الموجودة في هذه الاتفاقية.