

الفصل التاسع: النقل الجوي الدولي

يعد النقل الجوي للبضائع عاملاً حيوياً للاقتصاد العالمي، حيث يعمل على نقل سلع بقيمة أكثر من خمسة آلاف مليار دولار سنوياً، أو ما يمثل أكثر من ثلث التجارة العالمية من حيث القيمة، ولكن 0.5 فقط من حيث الوزن. ويمثل شحن البضائع نحو 12% من عائدات صناعة الطيران، والباقي 88% من نقل الركاب، ومع ذلك فإن مساهمة إيرادات البضائع في الأرباح الإجمالية للشركات تصل إلى 25%، الأمر الذي لفت نظر إدارات شركات الطيران إلى الاهتمام بعمليات الشحن الجوي كمصدر من مصادر تحقيق الأرباح، ومن دون الحاجة إلى خدمات صعبة مثل التي يحتاجها الركاب، وقد أصبح الشحن الجوي حالياً كوسيلة للنقل حائزاً على مصداقية عالية وثقة كبيرة من الشاحنين، كما أنه شهد تطوراً كبيراً في أنظمتها الإلكترونية وإمكانية تتبع الشحنة ومعرفة مكانها وموعد وصولها، كما أن النقل الجوي صار أكثر أماناً.

1- تطور عمليات النقل الجوي 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 متوفرة في ذلك الوقت وكانت أساساً طائرات حربية.

وبعد انتهاء الحرب العالمية تم استخدام أعداد كبيرة من طائرات النقل العسكرية في عمليات نقل البضائع والسلع المدنية بين الدول المختلفة، وعند تزايد الطلب على عمليات النقل الجوي المدني البضائع 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 كلياً أو جزئياً لنقل البضائع، وقد تم تطوير وتحسين إمكانيات هذه الطائرات بعد ذلك.

2- أنواع الرحلات الجوية لنقل البضائع

يمكن شحن البضائع على رحلات الخطوط الجوية المنتظمة أو العارضة، وسوف نبين فيما يلي الفرق بين هذه الرحلات:

أ. **رحلات الخطوط الجوية المنتظمة:** ويقصد بها الرحلات الجوية المفتوحة للجمهور، التي تسيرها شركات الطيران بين مطارين أو أكثر محددتين سلفاً، وفق جدول مواعيد معلن أو عند تسيير هذه الرحلات بتكرار وانتظام ثابتين وواضحين، وقد تكون هذه الخطوط محددة لنقل الركاب أو الركاب والبضائع أو البضائع فقط.

ب. **رحلات الخطوط الجوية غير المنتظمة (العارضة) للبضائع:** ويقصد بها الرحلات الجوية التي يتم تسييرها بين مطارين محددتين، بناء على اتفاق خاص بين الشاحنين وشركة الطيران، لاستئجار الطائرة أو استئجار حمولتها لنقل كميات محددة من البضائع في مواعيد متفق عليها.

3- أنواع الطائرات: يمكن إتمام عمليات النقل الجوي للبضائع باستخدام أنواع مختلفة من الطائرات كما يلي:

أ. **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 يشجع 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.

ب. **طائرات نقل الركاب/ البضائع:** وهي طائرات تعدها بعض شركات الطيران لنقل الركاب والبضائع معاً، بحيث تقل 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 إمكانياتها لنقل المزيد من كميات البضائع، ولكنها ما تزال تقصر عن الوفاء باحتياجات الشاحنين لنقل كميات كبيرة من البضائع.

ج. **طائرات نقل البضائع البحتة:** وهي 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 تصنيعها أصلاً لنقل البضائع، وقد تحسنت إمكانيات هذه الطائرات بعد إنتاج الجيل الحديث من الطائرات العريضة الجسم النفاثة.

4- التمييز بين نقل البضائع ونقل الركاب بالطائرات

• تتميز حركة نقل البضائع عن الركاب بالطائرات بأنها تتحرك وتنتقل في اتجاه واحد فقط، وهو غالباً من مراكز الإنتاج والتجميع إلى أسواق الدول المختلفة، مما يؤدي إلى رجوع الطائرات فارغة في رحلات العودة، ويجعل نسبة امتلاء هذه الطائرات والاستفادة منها منخفضاً.

• لا تحتاج البضائع حين تتوقف الطائرة في أحد المطارات الوسيطة- لتحويلها إلى أخرى- إلى تفريغها ونقلها وتخزينها لحين إعادة شحنها، أما الركاب فإنه يتحرك بمفرده لقضاء طلباته، عندما يتوقف مؤقتاً أثناء رحلته في مطار متوسط.

• تهتم شركات الطيران بشخصية شاحن البضائع لكي تجعله عميلاً دائماً، 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.

- 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 .
- يفضل الشاحنون عادة استخدام الرحلات الليلية لنقل البضائع بالطائرات، تطبيقاً للمبدأ التجاري القائل أن الشحن يجب أن يتم في الساعات المتأخرة من الليل، ليتمكن تسليم البضائع للمرسل إليه مبكراً في الصباح ليستطيع عرضها في الأسواق مبكراً .
- لا تحتاج البضائع بصفة عامة أثناء نقلها لأية خدمات أو عناية خاصة، ولا تتأثر نسبياً باختلاف درجة الحرارة والرطوبة والضغط الجوي إلا في حالات خاصة.

5- المواصفات الواجبة في طائرات نقل البضائع:

يجب أن تتوفر صفات معينة في الطائرات المخصصة لنقل البضائع وهذه الصفات هي:

- الطائرة مجهزة بآليات ميكانيكية لتسهيل عمليات رفع وإنزال وتحريك البضائع إلى ومن داخل الطائرة؛
- أرضية الطائرة مزودة بشرائط بكر أسطوانية حرة الحركة لتسهيل تحريك البضائع داخل الطائرة ولتثبيتها بسهولة ويسر؛
- أبواب شحن ملائمة للمواصفات القياسية لإبعاد وأحجام طرود البضائع وأوعية وباللات شحنه؛
- أبواب الشحن في نهاية جسم الطائرة لتسهيل عمليات الشحن الطولي المباشر إلى داخل الطائرة؛
- أرضية الطائرة عند مستوى ارتفاع أرضية آلة الشحن الأرضية (حوالي 4 قدم فوق الأرض) لإتمام الشحن المباشر.

6- خدمات النقل الجوي:

أ. **الحجز الإلكتروني:** بعد ظهور الانترنت، أصبح المسافر لديه القدرة على حجز المقعد على الطائرة، ودفع ثمن التذكرة من أي مكان، وتقوم فكرة التذكرة الإلكترونية على فتح قناة توزيع جديدة بين شركات الطيران والمسافر، وتلغى في هذا النظام التذاكر الورقية والحجز المركزي، ويقلل دور وكلاء السفر.

ب. **النقل من الباب إلى الباب:** تطورت بعض شركات الشحن الجوي، وأصبحت تستطيع تجميع العديد من أنواع البضائع من العديد من المرسلين، وتقوم بتعبئتها وتغليفها وحزمها ووضعها في طرود كبيرة، وتنقلها بوسائلها البرية إلى الناقلين الجويين لشحنها باسمها للجهات المراد إرسالها إليها، ثم تتسلمها في جهات الوصول لفرزها بحسب المرسل إليهم، وتنقلها بوسائلها البرية وتسلمها لكل واحد منهم نظير أجرة النقل.

ج. **تجميع وتفكيك البضائع Groupage/Dégroupage:** ظهرت شركات متخصصة في تجميع الطرود من الأفراد والشركات وفرزها وتجميعها في باللات أو أوعية مختلفة، ثم تقوم بالاتفاق مع شركات الطيران لنقلها إلى الجهات المطلوبة، ثم تقوم بفرز هذه الطرود في أماكن الوصول بحسب المرسل إليهم، ثم تسلم كل واحد منهم طرده المرسل إليه، وذلك نظير أجرة الشحن يتفق عليها مع كل مرسل.

د. **النقل الجوي السريع:** تقوم به شركات البريد السريع (الإكسبريس)، وفق مبدأ التسليم في اليوم الموالي للمرسل إليه بالنسبة للمسافات القصيرة بين المدن داخل الدولة الواحدة، وغالباً ما يقتصر على الطرود الصغيرة والبريد مقابل أسعار مرتفعة، أما ما بين القارات فلا تتجاوز مدة الشحن أسبوعاً واحداً، ومن أبرز الشركات العالمية في هذا المجال: Federal Express (وم DHL (ألمانية)، UBS (وم أ)، TNT (هولندية)، و Aramex (إماراتية).

7- الاتفاقيات الدولية للنقل الجوي الدولي:

أ. اتفاقية وارسو لتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي 1929:

تهدف لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، ومن بينها تنظيم وتحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي قد تقع عن نقل الركاب والبضائع والأمتعة في حالات محددة، وقد تم تعديل هذه الاتفاقية وفق بروتوكول لاهاي- فيسبي لسنة 1955، ثم بروتوكول مونتريال لسنة 1975، وقد أطلق على مجموعة قواعد الاتفاقية وتعديلاتها (نظام وارسو لتحديد مسؤولية الناقل الجوي)، وهذا النظام قد تضمن تنظيم النواحي الآتية :

- ❖ تحديد المقصود بالنقل الجوي الدولي، وهو النقل الذي يتم بالطائرات بين نقطتين تقعان في إقليمين دولتين طرفين في النظام، أو بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة عضو في النظام، مع هبوط متفق عليه خارج هذا الإقليم.
- ❖ تحديد مستندات النقل الجوي وبياناتها عند نقل الركاب والأمتعة والبضائع، تسمى مستندات نقل البضائع في المعاهدة باسم (خطاب النقل الجوي)، تم تعديل الاسم فيما بعد، ليكون (بوليصة الشحن الجوي Air Way Bill)، ثم سمح للناقل الجوي بالاستعاضة عن هذا المستند، بإيصال استلام البضائع، إذا استخدم أجهزة إلكترونية (الكمبيوتر) لحفظ البيانات الواردة في المستند.

❖ تنظيم حقوق والتزامات كل من المرسل والناقل الجوي والمرسل إليه

❖ تحديد حالات مسؤولية الناقل الجوي ودفعه عن الأضرار الناجمة عن تلف أو فقد أو تأخير نقل البضائع.

ب. **اتفاقية شيكاغو المتعلقة بسيادة الدولة على مجالها الجوي (1944):** بدأت فيها أولى محاولات تدويل النقل الجوي، وترزعت وم أ هذا الإتجاه، حيث طالبت بفتح أسواق النقل الجوي المدني وتحريرها لكافة دول العالم (مبدأ السماوات المفتوحة)، لكن بريطانيا عارضت ذلك، وطالبت بترك تنظيم النقل الجوي لإرادة الدول بالأسلوب الذي تتفق عليه (مبدأ المعاملة بالمثل)، من خلال اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف، وفي الأخير تم ترجيح الموقف البريطاني، باعتبار أن النقل

الجوي يدخل ضمن سيادة الدول على مجالها الجوي، والتالي من حقها تنظيمه بما يحمي شركاتها الوطنية من المنافسة الأجنبية غير المتكافئة، ومع ذلك فقد بادرت وم أ إلى تحرير مجال النقل الجوي، وإلغاء كل الضوابط الحكومية منذ عام 1978، ثم تبعتها بعض دول أوروبا الغربية واليابان في أوائل الثمانينات، لتتبعها دول أخرى بعد ذلك.

ج. مؤتمر بمونتريال كندا 1994 لتحرير النقل الجوي:

دعت منظمة الطيران المدني الدولي إيكاو (International Civil Aviation Organisation (ICAO) لعقد المؤتمر الدولي الرابع للنقل الجوي في 1994 بمونتريال، لإعادة النظر في تنظيم الطيران المدني الدولي، في ظل الاتجاه نحو الخصوصية في العالم، حضرته وفود 194 دولة منظمة للإيكاو، وتم الاتفاق على تحرير أسواق النقل الجوي من القيود، سواء عند نقاط بداية تشغيل الخطوط أو نهايتها أو النقاط المتوسطة، أو فيما وراء إقليم الدول المتعاقدة، وأن يمارس على الخطوط، كافة حقوق النقل الجوي، بما فيها الحرية الخامسة والسادسة.

8- حريات الملاحة الجوية:

تسمى حريات أو حقوق النقل الجوي، ولكنها في الواقع ليست متاحة لجميع الشركات، وترتبط بشكل مباشر بمعاهدة برمودا 1946، وكانت تضم 5 حريات، ثم أضيف إليها حريات أخرى حتى صار عددها 9 حريات. يتبادل الموقعون على المعاهدة (وهم معظم الدول) الحريات الأولى والثانية وفق الاتفاقية، وبقية الحريات وفقا لاتفاقيات ثنائية أو متعددة، وهي تحدد عدد الرحلات والنقاط المسموحة والشركات، وحتى أحيانا عدد المقاعد والأسعار، وتحدد جنسية الطائرة أو تسجيلها، والحريات المسموحة لها، أهم هذه الحريات: **الحرية الأولى** هي التحليق فوق بلد آخر دون هبوط، **والحرية الثانية** هي الهبوط لأسباب غير تجارية مثل حالات الطوارئ أو تعبئة الوقود، **والحرية الثالثة** هي نقل الركاب أو البريد أو البضائع من بلد جنسية الطائرة إلى بلد آخر، **والحرية الرابعة** هي عكس الثالثة أي النقل من بلد آخر إلى بلد جنسية الطائرة، **والحرية الخامسة** هي الحرية الممنوحة للطائرة في أن تنقل حمولة تجارية (ركاب - بريد - شحن) فيما بين نقطتين تقعان في دولتين أجنبيتين، من خلال رحلة تبدأ وتنتهي ببلد الشركة الأم، **والحرية السادسة** هي حرية النقل بين بلدين مختلفين، ولكن عبر المرور ببلد جنسية الطائرة، ويمكن اعتبار هذه الحرية دمجا بين الحرية الثالثة والرابعة، **والحرية السابعة** هي حرية النقل بين بلدين مختلفين، من دون الوقوف ببلد جنسية الطائرة، **والحرية الثامنة** هي حرية النقل بين أكثر من مطار في بلد أجنبي خلال الرحلة إلى بلد جنسية الطائرة، **والحرية التاسعة** هي حرية النقل بين أكثر من مطار في بلد أجنبي، بدون إكمال الرحلة إلى بلد جنسية الطائرة (القيام برحلات تجارية داخل دولة أجنبية).

9 - أسعار النقل الجوي للبضائع

كانت الأسعار الدولية لنقل البضائع بالطائرات يحددها الاتحاد الدولي للنقل الجوي **International Air Transport Association** (الإياتا: IATA) بالدولار الأمريكي، وتقوم شركات الطيران بتطبيق هذه الأسعار وتحصيلها بالعملة الوطنية، بعد اعتمادها من سلطات الطيران المدني في الدول المعنية، التي تعمل هذه الشركات فيما بين أقاليمها، ولكن مع الاتجاه العالمي لتحرير تعريفات النقل الجوي الدولي، فإن دور الإياتا قد تقلص ليصبح مساعدا لشركات الطيران في هذا المجال، اعتبارا من عام 1984، حيث صار يتم تحديد أسعار النقل الجوي للبضائع بالعملة المحلية للدولة نقطة بداية الرحلة الجوية، هذا وتختلف الآن أسعار نقل البضائع التي تطبقها شركات الطيران بين كل مدينتين، فسعر نقل البضائع حسب الإياتا هو عبارة عن 80/1 من أجرة نقل الراكب على نفس الخط الجوي لكل كيلو جرام، على أساس أن متوسط وزن الراكب وأمتعته يقدر بوزن 80 كغ، وهذا السعر بالكغ يتوافق مع مسافة الطريق الجوي الذي ستقطعه البضاعة، مع تحديد سعر أدنى للطرود بسيطة الوزن، كما تطبق تخفيضات متتالية على أسعار الإياتا مع تزايد وزن البضاعة.