



تداعيات جائحة كوفيد - ١٩ على قطاع النقل الجوى

إعداد

الباحثة / اسراء الشافعى عبدالرسول احمد

مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية - كلية الحقوق - جامعة دمياط

العدد الحادى عشر يناير-2025

الجزء الأول

الملخص:

يهدف هذا البحث الى التطرق الى احدى الازمات التى واجهت العديد من دول العالم ومست الكثير من القطاعات ومن اهم هذه القطاعات قطاع النقل الجوى، وهذه الازمة تمثلت فى انتشار فيروس كورونا covid- 19، حيث تسببت هذه الجائحة فى العديد من الأزمات فى شتى المجالات ، كما امتدت آثار هذه الأزمة الى الالتزامات التعاقدية بين الناقل الجوى والركاب ، مثل عقود النقل والشحن الجوى، كما أن انهيار النقل الجوى خلال هذه الفترة والقيود المفروضة على السفر أدت إلى ضغوط اقتصادية ومالية بالغة على جميع الجهات المعنية فى قطاع الطيران .

ومع مرور الوقت بدأت اقتصاديات الدول التى تضررت من جراء هذه الازمة فى التعافى، الا أن الطريق نحو انعاش قطاع الطيران بشكل سليم وبناء قدرته على مواجهة الأزمات لا يزال محفوفاً بالمصاعب، وثمة حاجة عاجلة إلى بذل الجهود العالمية الفعالة

والمنسقة لمعالجة التحديات الإقتصادية والمالية والتشغيلية المستمرة التى يواجهها قطاع الطيران ولاستعادة النمو الإقتصادى على مستوى القطاع ، وبخلاف جهود التعافى الحالية ، يتعين على الدول وقطاع الطيران ايضاً استخلاص الدروس المستفادة من هذه الأزمة لتعزيز قدرة قطاع الطيران على مواجهة الأزمات ولإعداد خطة ملائمة لإعادة البناء بشكل سليم استناداً إلى الواقع الجديد أو التحولات التى طرأت على البيئة الإقتصادية والتشغيلية .

Abstract

This research aims to address one of the crises that many countries of the world have faced and affected many sectors, the most important of which is the air transport sector. This crisis was represented by the spread of the Corona virus Covid 19, as this pandemic caused many crises in various fields, and the effects of this crisis extended to the contractual obligations between the air carrier and passengers, such as air transport and freight contracts. The collapse of air transport during this period and the restrictions imposed on travel led to severe economic and financial pressures on all parties concerned in the aviation sector.

Over time, the economies of countries affected by this crisis have begun to recover, but the path to a sound revival of the aviation sector and building its resilience to crises remains fraught with difficulties. There is an urgent need for effective and coordinated global efforts to address the ongoing economic, financial and operational challenges facing the aviation sector and to restore economic growth at the sector level. In addition to current recovery efforts, countries and the aviation sector must also draw lessons learned from this crisis to enhance the aviation sector's resilience to crises and to prepare an appropriate plan for sound reconstruction based on the new reality or changes that have occurred in the economic and operational environment.

المقدمة

اولاً: موضوع البحث:

أدت جائحة فيروس كورونا إلى الأضرار بالعديد من القطاعات الانتاجية والاقتصادية والاجتماعية ومن ثم تكبدها خسائر كبيرة ، وباعتبار قطاع الطيران هو الوسيلة الأسرع للانتقال فى جميع أنحاء العالم ، تم تعليق رحلات هذا القطاع بين جميع الدول من أجل احتواء الوباء ، فقطاع الطيران يعد واحدًا من أكثر القطاعات الاقتصادية التى تكبدت خسائر فادحة نتيجة أنتشار الفيروس والإجراءات الاحترازية للحد من الجائحة حيث توقفت حركة الطيران والسفر بشكل كامل ، مما أدى إلى لجوء العديد من شركات الطيران لتخفيض خططها المتوقعة لعام ٢٠٢١ ، وذلك نتيجة لفرض العديد من الدول الحجر الصحى وحظر التجول وغيرها من قيود أخرى على المسافرين القادمين من المناطق الأكثر تأثرًا ، كما فرضت دول ومناطق أخرى قيودًا عالمية تنطبق على جميع البلدان

والأقاليم الأجنبية وتمنع مواطنيها من السفر إلى الخارج ، هذا إلى جانب انخفاض الرغبة في السفر ، فكان للقيود أثرا اقتصاديا سلبيا على قطاع السفر ^(١) .

ويمكن الإشارة إلى أن المنظمة العربية للطيران المدنى والإتحاد العربى للنقل الجوى أصدرت بياناً مشتركاً مع المنظمة العربية للسياحة مفاده أن قطاع النقل الجوى يواجه أزمة لم يسبق لها مثيل

(١) والدول العربية كغيرها من دول العالم تأثر قطاع النقل الجوى فيها بالجائحة ، فعلى صعيد شركات الطيران فى الشرق الأوسط سجلت انخفاضا بلغت نسبته حوالى ٤٥,٩ % فى عدد الركاب الدوليين فى مارس ٢٠٢٠ مقارنة بالشهر المقابل من العام ٢٠١٩ ، فى المقابل يعتبر تأثر قطاع النقل الجوى للبضائع بالأزمة أقل نسبيا من قطاع النقل الجوى للمسافرين فى ضوء استمرار رحلات نقل البضائع ما بين دول العالم ، الكورونا بين الظروف الطارئة والقوة القاهرة ،العربية ٢٠٢٠ <https://www.alarabiya.net>

فى تاريخ هذا القطاع حيث أدت جائحة كوفيد ١٩ إلى توقف حوالى ما يقرب من ٨٠٠ طائرة ^(١) .

ويعتبر النقل الجوى الوسيلة المثلى لنقل الأشخاص والبضائع فى عصرنا الحاضر، ذلك أن الطائرة تطوى بقاع المعمورة ، وتجتاز الجبال والسهول والفيافي، وتعبّر البحار والمحيطات ،وتتفد فى أقطار السماوات غير عابثة بحواجز طبيعية أو بعوائق صناعية أو بموانع سياسية ، حتى أصبح عالم اليوم مثل كرة صغيرة يقبلها الطيران بين أصابعه ليصل بين ابعد نقطتين فيها فى زمن قياسى متفوقاً، فى ذلك ،على غيره من وسائل النقل الأخرى^(٢)

(١) بيان مشترك للمنظمة العربية للطيران المدنى،مجلة الطيران العربى،المغرب الرباط،العدد ٣٨،مارس، ٢٠٢٠، ص ١٢

(٢) د /عاطف محمدالقفى،تطور مسئولية الناقل الجوى وفقاً لإتفاقية مونتريال ١٩٩٩،الناشر دار الفكر العربى ٢٠١١،٢٠١٠ ص ٥

ولا شك أن شركات الطيران شهدت ضررًا كبيرًا فى أغلب دول العالم عمومًا والدول العربية خصوصًا، وذلك نتيجة شلل حركة الطيران وغلق العديد من المطارات المحلية والدولية، وهذا ما نجم عنه خسائر اقتصادية كبيرة أدت إلى تضرر العديد من شركات الطيران فى الدول العربية ، فالنقل الجوى تلقى ضربة قوية واكبر انتكاسة له يصعب تقادى كل آثارها السلبية ، حيث تعتبر الأزمة التى تبعت الجائحة أسوء ما واجهه قطاع الطيران فى تاريخه^(١)

ثانيا: مشكلة البحث

تتمحور مشكلة هذه الدراسة حول تأثير جائحة كورونا (covid-19) على شركات الطيران ، حيث اثرت هذه الجائحة بشكل مباشر على قطاع الطيران ، الأمر الذى لجأت معه الكثير من شركات الطيران الى توقيف أنشطتهم تنفيذًا الى القرارات

(١)الكرونا بين الظروف الطارئة والقوة القاهرة ،العربية ٢٠٢٠

=

الوقائية الصادرة من الحكومات فى مختلف دول العالم ، حيث أدت هذه الجائحة إلى غلق العديد من المطارات وتوقف حركة الطيران فى العديد من الدول مما تسبب فى إفلاس العديد من شركات الطيران .

ثالثا: منهج البحث:

تعتمد هذه الدراسة على المنهج الوصفى فى جمع المعلومات حول فيروس كورونا (covid-19) ومدى تأثيره على قطاع النقل الجوى، وذلك بالاستعانة بمختلف الإحصائيات والتقارير الصادرة عن الهيئات العالمية والعربية ، كما تعتمد هذه الدراسة على المنهج التحليلي فى تحليل أهم التوقعات لتعافى قطاع النقل الجوى والإجراءات والتدابير والاقتراحات الواجب اتخاذها بعد جائحة كورونا.

=

<https://www.alarabiya.net>

رابعاً: أهداف البحث:

تهدف هذه الدراسة إلى بيان مدى تأثر شركات الطيران نتيجة جائحة فيروس كورونا والاستفادة من كافة الاجراءات التى تم اتخاذها فى سبيل مواجهة تلك الجائحة وذلك من خلال لقاء الضوء على تأثير هذه الجائحة على شركات الطيران ، وأيضاً تداعيات هذه الجائحة على حركة نقل المسافرين وبيان خسائر شركات الطيران من جراء هذه الجائحة ، كما نلقى الضوء على الجهود المبذولة من حكومات الدول العربية والأجنبية للمساهمة فى الحد من آثار هذه الجائحة والمساهمة فى التخفيف من خسائر شركات الطيران.

خامساً: أهمية البحث:

ترجع أهمية هذا البحث فى مدى امكانية وضع حماية قانونية تتمثل فى ضمان حقوق المسافرين فيما يتعلق بالأضرار التى تلحق بهم

على مستوى التأخير أو السلامة الصحية فى ظل أنتشار جائحة كورونا وعلى الجانب الآخر مراعاة مقتضيات العدالة والموازنة بين الأضرار التى تلحق بالمسافرين والمخاطر المالية التى تتعرض لها شركات الطيران بسبب انتشار جائحة كورونا .

سادساً: خطة البحث:

سوف تتم دراسة موضوع هذا البحث من خلال تقسيمه الى مبحثين، نخصص المبحث الاول لبيان مفهوم جائحة كوفيد ١٩ وتأثيرها على النقل الجوى وفى المبحث الثانى نتطرق الى الاجراءات التى تم اتخاذها لمواجهة هذه الازمة.

المبحث الأول

جائحة كوفيد ١٩ والأضرار التي سببتها على قطاع النقل

الجوى الدولى

تمهيد وتقسيم:

تعرض العالم لخطر مرض الفيروس التاجي COVID ١٩ والذي تعدى ليصبح "جائحة"، حيث أتى بأثاره المتعددة على الكثير من القطاعات من بينها النقل الجوي هذا الأخير الذي يعرف بالنقل عبر الطائرات ويعتبر من أحدث وسائل النقل المهمة في تحقيق نقل المسافرين واحتياجاتهم؛ حيث ساهم النقل الجوي بقوة في دفع عجلة التنمية الاقتصادية بتفعيل الحركة التجارية والاجتماعية.

وتبين لنا أن لجائحة الفيروس التاجي COVID ١٩ تأثيرات متباينة من حيث مساهمة النقل الجوي في التنمية المستدامة، حيث تأثر الجانب الاقتصادي والاجتماعي للتنمية بالسلب في حين تأثر

الجانب البيئي بالإيجاب وسوف نتناول هذا المبحث من خلال
المطالب الآتية:

المطلب الأول: تعريف فيروس كوفيد-١٩

المطلب الثانى :تأثير جائحة كورونا على قطاع الطيران

المطلب الأول

تعريف فيروس كوفيد ١٩

يعتبر كوفيد-١٩ مرض معدى بسبب آثار فيروس تم اكتشافه من سلالة فيروسات كورونا، ولم يكن هناك علم بوجود هذا الفيروس الجديد ومرضه قبل بدء تفشيه فى مدينة ووهان الصينية فى ديسمبر ٢٠١٩ وقد تحول كوفيد -١٩ إلى جائحة تؤثر على العديد من بلدان العالم، وقد اعتبرت منظمة الصحة العالمية كوفيد -١٩ جائحة ، وبالتالي يختلف عن الوباء فالوباء قد يكون انتشاره فى منطقة جغرافية كبيرة ومحصورة فى دولة واحدة أو عدد قليل من الدول ، أما الجائحة فتعنى انتشار عالميًا للمرض شاملاً عددًا

غير قليل من الدول، وعليه اختلفت وجهات النظر والآراء حول طبيعة الفيروس ومصدره وإخفاء المعلومات عنه ، إذ اعتبره جانب بأنه حالة مرضيه تطورت بفعل عوامل طبيعية حصلت فى سلالة عائلة معينة من الفيروسات بإعتبار أن لها القدرة على التطور الطبيعى والتكيف مع المتغيرات البيئية ، وعليه فإن فيروس كورونا هو سلالة واسعة من الفيروسات التى قد تسبب المرض للحيوان والإنسان ، ومن المعروف أن عددًا من فيروسات كورونا تسبب لدى البشر أمراض تنفسية تتراوح حدتها من نزلات البرد الشائعة إلى الأمراض الأشد وخامة مثل متلازمة الشرق الأوسط التنفسية (ميرس) ، والمتلازمة التنفسية الحادة الوخيمة (سارس)، ويسبب فيروس كورونا المكتشف مؤخرًا مرض كوفيد-١٩^(١)

(١) الكرونا بين الظروف الطارئة والقوة القاهرة ، العربية ٢٠٢٠

<https://www.alarabiya.net>

كما يعتبر الفيروس التاجي أو فيروس كورونا أحد الفصائل الكبيرة من الفيروسات التي قد تسبب المرض للحيوان والإنسان : ومن المعروف أن عددا من فيروسات كورونا تسبب لدى البشر حالات عدوى الجهاز التنفسي التي تتراوح حدتها من نزلات البرد الشائعة إلى الأمراض الأشد وخامة مثل متلازمة الشرق الأوسط التنفسية والمتلازمة التنفسية الحادة الوخيمة (السارس)، ويسبب فيروس كورونا المكتشف مؤخرا الفيروس التاجي COVID ١٩ ؛ حيث لم يكن هناك أي علم بوجود هذا الفيروس وهذا المرض المستجد قبل ديسمبر ٢٠١٩^(١)

كما تسببت حالات عدوى الفيروس التاجي في أمراض وخيمة تنجم عنها وفيات مرتفعة، وقد ثبتت قدرة الفيروس على الانتقال بين صفوف البشر ، حيث يخاطر بتقشي المرض من موقعه إلى مواقع أخرى من العالم بواسطة أفراد قد يلتقطون العدوى من الحيوان

(١) د/امين طاهر ،مرجع سابق ،ص ٢٠٧

أو الإنسان وقد تلقت منظمة الصحة العالمية معلومات من لجنة الصحة الوطنية عن مرض الفيروس التاجي ١٩ COVID ، واقع بمدينة مدينة ووهان الصينية، حيث تشير الأدلة إلى ارتباط الوباء بالتعرض إلى سوق مأكولات بحرية في ووهان^(١)

وحسب منظمة الصحة العالمية فقد أنتشرت الفيروس التاجي ١٩ COVID بسرعة بشكل رئيسي في الصين خلال شهر يناير، ولكن توسعت بسرعة إلى كوريا الجنوبية واليابان وأوروبا وبشكل رئيسي إيطاليا وفرنسا وإسبانيا والولايات المتحدة بين أواخر شهر يناير ومنتصف شهر فبراير، قبل ازدياد النسب في كامل العالم وقد اتخذت الحكومات العالمية إجراءات صارمة على نحو متزايد في محاولة في البداية لعزل الحالات ووقف العدوى من الفيروس وبعد ذلك لإبطاء معدل انتشاره، وقد تم تكثيف القياسات من عزلة الأفراد

(١) د/ ناجى عبدالمؤمن ، مرجع سابق ، ص ٢٠٩

الذين يعانون من أعراض لحظر التجمعات الجماهيرية من الإغلاق الإلزامي للمدارس وحتى الحجز المنزلي الإلزامي^(١)

المطلب الثانى

تأثير جائحة كورونا (كوفيد-١٩) على قطاع الطيران

ألقت أزمة جائحة كورونا (كوفيد-١٩) بظلالها على قطاع الطيران العربى والذى يسهم فى عدد من دول المنطقة بجانب مهم من الناتج المحلى الإجمالى وفرص العمل بحكم الموقع الاستراتيجى للدول العربية وعلاقتها الإرتباطية مع مسارات الطيران العالمية ، حيث شهدت الشركات العالمية فى القطاع تحديات تشغيلية هائلة فى ظل شبه انعدام حركة المسافرين جوا مما تسبب فى توقف تدفق الإيرادات لشركات الطيران العربية ، فالعديد منها

(١) د/محمد موسى دياب، مرجع سابق، ص ٢١٠

سيحتاج إلى أنواع ومستويات مختلفة من الدعم الحكومى للتمكن من البقاء فى العمل والاستمرار فى تقديم الخدمات^(١)

فحسب دراسة أصدرتها لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربى آسيا "اسكوا" بالتعاون مع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية " أونكتاد" حول آثار فيروس كورونا فى الدول العربية ، قدرت خسائر إيرادات شركات الطيران العربية ب ٣٨ مليار دولار خلال سنة ٢٠٢٠ ، أى ما يعادل ٥٢,٨% من الإيرادات المحققة سنة ٢٠١٩ والتي بلغت ٧٢ مليار دولار^(١)

حيث إن عدد الرحلات بدأت بالإنخفاض حيث وصلت نسبة الإنخفاض إلى نسبة ٩٣% فى شهرى ابريل ومايو من سنة ٢٠٢٠

(١) الكرونا بين الظروف الطارئة والقوة القاهرة ،العربية ٢٠٢٠

<https://www.alarabiya.net>

مقارنة بنسبة ٢٠١٩، وقد بلغ متوسط انخفاض عدد رحلات الركاب المسافرين فى الدول العربية نسبة ٥٣,١٢% خلال ٦ أشهر الأولى من سنة ٢٠٢٠ مقارنة مع سنة ٢٠١٩ ، فجميع الدول العربية انخفضت فيها عدد رحلات الركاب المسافرين خلال النصف الأول من سنة ٢٠٢٠ ، إلا الجمهورية العربية السورية التى سجلت ارتفاعا فى الفترة نفسها بنسبة بلغت ٣٨,٦٠ % ، كما تراوحت نسب الانخفاض ما بين الدول العربية بين حد ادنى نسبته ٣٤,٦٨ % فى موريتانيا وحد أقصى نسبته ٦٦,٦٧ % فى العراق^(٢)

=
(١) منظمة الطيران المدنى الدولى ٢٠٢٠ -إرشادات بشأن التدابير الاقتصادية والمالية للتخفيف من حدة تأثير مرض فيروس كورونا على قطاع الطيران -
النسخة ٢ ص ٢٢٥

(٢) المنظمة العربية للسياحة ٢٠٢٠ <https://www.icao.int>

كما أدت إجراءات الإغلاق والقيود على السفر التى فرضتها معظم دول العالم إلى تراجع كبير فى عدد الرحلات المنظمة لنقل الركاب المسافرين ، وتراجع مماثل فى الشحن الجوى بشكل عام ، وذلك سواء بسبب تراجع سعة الشحن الجوى المنتظم على طائرات نقل الركاب ، أو بسبب تراجع الطلب على العديد من السلع نتيجة الإغلاق والتباعد الاجتماعى ، وما نجم عنه من تراجع فى النمو الاقتصادى ، كما تراجعت إيرادات شركات النقل الجوى فى جميع مناطق العالم ، وبلغت حجم الخسائر لإيرادات شركات الطيران فى العالم ٤١٩ مليار دولار خلال سنة ٢٠٢٠ ، وهو ما يمثل انخفاضا بنسبة ٥٠% مقارنة بنسبة ٢٠١٩ ، إذ اعلنت المجموعة الدولية لشركات الطيران التى تعد شركة الخطوط الجوية البريطانية "بريتش إيروايز" وشركة الاسبانية "إيبيريا" من الشركات التابعة لها ، عن انخفاض بنسبة ٥٥,٧ % فى الإيرادات وخسائر ٣,٨ مليار

يورو اى ما يعادل ٤,٥ مليار دولار فى النصف الأول من سنة ٢٠٢٠^(١) أما على مستوى الدول العربية فقد سجل انخفاضا فى عدد المسافرين فى تسع دول عربية تلعب بها قطاعات الطيران دورا بارزا بما يشمل (الإمارات ، السعودية ، مصر ، المغرب، الكويت ،الجزائر ، قطر ، تونس، عمان) بنحو ١١٤ مليون مسافر سنة ٢٠٢٠^(٢)

كما أشارت المنظمة العربية للطيران المدنى^(٣) إلى صعوبة الأوضاع الاقتصادية التى تواجه شركات الطيران العربية ، فهذه

(١) مصطفى صبحى محمود أبو النيل، أثر فيروس كورونا المستجد (كوفيد،١٩) على النقل الجوى ، دراسة حالة شركة مصر للطيران ، مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة ، المجلد ٢٠، العدد ٢ عام ٢٠٢١

(٢) الوليد احمد طلحة، التداعيات الاقتصادية لفيروس كورونا على الدول العربية، تقرير صادر من صندوق النقد العربى ،الامارات العربية المتحدة، ٢٠٢٠، ص ٢١٥

(٣) <https://www.amf.org.ae/> ar <https://www.icao.int>

الخسائر الجسيمة أكبر من أن تتحملها هذه الشركات ، والتي مهما حاولت خفض التكاليف فلن تتجو من أزمة السيولة المالية من دون دعم طارئ من حكومات دول المنطقة للحفاظ على دورها الإقتصادى المهم ، واستمرارية حركة النقل الجوى مما يدعم عملية التعافى الإقتصادى فى المدى المتوسط ، فجائحة كورونا أثرت على قطاعات الطيران فى عدد كبير من الدول العربية ، رغم ذلك فإن الأثر يبدو أعمق بكثير فيما يتعلق بالدول الآتية على وجه الخصوص وهى :

السعودية: حيث يحتل قطاع الطيران فيها مكانة مميزة من بين القطاعات الاقتصادية التى تسهم فى الناتج المحلى الاجمالى فى ظل تدفق ملايين المسافرين سنويا إلى المملكة لأداء مناسك الحج والعمرة، فقد تصل حجم الخسائر إلى ٣,١ مليار دولار .

الإمارات: حيث شهدت فيها صناعة الطيران نموا ملحوظا منذ منتصف الثمانينات من القرن الماضى وأصبحت ناقلاتها الوطنية

منافسا قويا على المستوى العالمى ، وهى ما عزز التوقعات بمساهمة قطاع الطيران بنحو ٤٥% من الناتج المحلى الإجمالى لإمارة دبی عام ٢٠٣٠ ، لكن فيروس كورونا أثر على شركات الطيران التابعة لها .

مصر: التى تمثل أول دولة على مستوى دول منطقة الشرق الأوسط ، تبدأ بتسيير رحلات جوية منذ ٨٨ عاما وبالتحديد فى عام ١٩٣٢ مع تأسيس أول شركة طيران وطنية وسابع شركة يتم تأسيسها عالمياً، والتى بدورها أثرت عليها جائحة كورونا فيمكن أن يصل حجم الخسائر إلى مليار دولار من الإيرادات الأساسية كما أثرت على العديد من الوظائف بسبب الإجراءات الاحترازية للوقاية من مرض الفيروس التاجي COVID ١٩ ومنع أنتشاره أدى هذا

بأثار مختلفة على نشاطات قطاع النقل الجوي والتي يتم ترتيب
أثارها على أساس جوانب التنمية المستدامة^(١)

ولقد اثرت جائحة COVID ١٩ سلبا على المحصلات
الاقتصادية للنقل الجوي من حيث إنكماش عدد الرحلات الخاصة
بالركاب، وذلك أنها ظلت في الانخفاض خلال الربع الأول من سنة
٢٠٢٠، وقد استمرت في المستوى الأدنى وأن التوقعات تتجه نحو
الاحتمال الأسوأ وهو الاحتمال الواسع النطاق ، بتمدد فترة عدم
تحسن الوضع^(٢)

وهذا ما أصدره الاتحاد الدولي للنقل الجوي من تحليل محدث
يوضح أن جائحة الفيروس التاجي COVID ١٩ ستحدث
انخفاضا في إيرادات ركاب شركات الطيران بنسبة ٥٥% مقارنة

(١)الكرونا بين الظروف الطارئة والقوة القاهرة ،العربية ٢٠٢٠

<https://www.alarabiya.net>

(٢) الوليد احمد طلحة، مرجع سابق ، ص ٢١٥

بعام ٢٠١٩ حيث يتجه العالم نحو الركود من المتوقع أن تكون الصدمة الاقتصادية لجائحة الفيروس التاجي ١٩ COVID في أشد حالاتها في الربع الثاني فمن المتوقع أن ينكمش الناتج المحلي الإجمالي بنسبة ٦% وبالمقارنة، تقلص الناتج المحلي الإجمالي بنسبة ٢% في ذروة الأزمة المالية العالمية)، ويتبع طلب الركاب حركة الناتج المحلي الإجمالي، وعليه سيؤدي تأثير انخفاض النشاط الاقتصادي في الربع الثاني وحده إلى انخفاض بنسبة ٨% في طلب الركاب في الربع الثالث ، كما تأثر الشحن الجوي حيث كان سلبيا طيلة شهر يناير ٢٠٢٠ لكنه استعاد نشاطه بشكل حرج في شهر فبراير ومارس التاليين وعليه فقد أثر قيود السفر من خلال قطاع النقل الجوي على قطاعات أخرى شديدة الصلة بهذا القطاع من سياحة وتجارة وصناعة، وتسببت في الكثير من الخسائر^(١)

(١) الكرونا بين الظروف الطارئة والقوة القاهرة ،العربية ٢٠٢٠

<https://www.alarabiya.net>

وبالنسبة للشحن الجوي ؛ على النقيض من الإنخفاض الكبير في الطلب على رحلات الركاب، فإن عمليات الشحن الجوي آخذة في الارتفاع للاستجابة للمكالمات لنقل الإمدادات الأساسية لمعالجة وباء الفيروس التاجي ١٩ : COVID فوسط الأزمة، تستخدم شركات الطيران لتكملة عمليات الشحن المستمرة أساطيل طائرات الركاب الخاصة بها ولم يكن هذا فقط في شكل حمل حمولات شحن كبيرة على رحلات الركاب المشغولة بكثافة، ولكن حتى عمليات الشحن المخصصة فقط باستخدام هذه الطائرات يتم تحميل البضائع أيضا في المقصورة الرئيسية، حيث يتم توزيعها وتأمينها بشبكة البضائع في بعض الحالات عن طريق إزالة المقاعد لتوفير مساحة أكثر قابلية للاستخدام غير أن حركات الشحن الجوي كانت مقيدة بسبب روتين الاحترازات من المرض^(١)

(١) هبة عبد المنعم، تداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد على قطاع الطيران في الدول العربية وسياسات دعم التعافى، السعودية، تقرير صادر من صندوق =

كما اثرت جائحة مرض الفيروس التاجي ١٩ COVID على الجانب الاجتماعي من خلال الوظائف التي فقدتها أصحابها بسبب هذه الجائحة، حيث سجلت دول آسيا والمحيط الهادي أكبر الأعداد والتي تجاوزت العشرة ملايين وظيفة، وتأتي بعدها أوروبا ثم الأمريكتين الشمالية ثم اللاتينية، ثم أفريقيا وأخيرا الشرق الأوسط، ولا بد أن فقدان الوظائف هذا سيؤثر على صحة العائلات والأسر مالياً، وهو ما سيزيد من آثار اجتماعية وخيمة^(١)

حيث أصدر اتحاد النقل الجوي الدولي تحليلاً جديداً يظهر أن حوالي ٢٥ مليون وظيفة معرضة لخطر الاختفاء بتراجع الطلب على السفر الجوي وسط أزمة جائحة الفيروس التاجي ١٩ COVID حيث تعتمد على الصعيد العالمي - سبل عيش حوالي

=

النقد العربي ٢٠٢٠، ص ١٤٢

(١) هبة عبد المنعم، مرجع سابق، ص ١٤٢

٦٥,٥ مليون شخص على صناعة النقل الجوي بما في ذلك قطاعات مثل السفر والسياحة، ومن بين هذه الوظائف ٢,٧ مليون تنتمي لشركات الطيران، وفي سيناريو قيود السفر الشديدة التي استمرت لمدة ثلاثة أشهر، كما ظهر في النتائج حسب بحث IATA أن ٢٥ مليون وظيفة في الطيران والقطاعات ذات الصلة معرضة للخطر في جميع أنحاء العالم ، ١١,٢ مليون وظيفة في منطقة آسيا والمحيط الهادئ ، ٥,٦ مليون وظيفة في أوروبا ، ٢,٩ مليون وظيفة في أمريكا اللاتينية ، ومليون وظيفة في أمريكا الشمالية ، ٢ مليون وظيفة في أفريقيا و ٩ مليون وظيفة في الشرق الأوسط ؛ بذلك سينتقاسم ٢٥ مليون شخص يعملون في وظائف تعتمد على مؤسسات النقل الجوي ألما اقتصاديا سينعكس على الجانب الاجتماعي لاحقا ^(١)

(١) الوليد احمد طلحة، مرجع سابق ، ص ٢١٥

ووفقا لتقديرات الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ يرجح أن نسبة مشاركة النقل الجوي في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون ستزداد بإمكانية تصل إلى ٣% بحلول عام ٢٠٥٠ إذا لم يتم التحرك للحد منها، وفي هذا السياق، التزم قطاع الطيران منذ عام ٢٠٠٩ بأهداف كمية على المدى القصير والمتوسط والطويل للحد من انبعاثاته وكان قطاع الطيران أول قطاع يضع خطة عمل طويلة الأجل للتعامل مع قضايا التأثير على تغير المناخ، وهو ما يمثل استراتيجية كاملة يتم تنفيذها في خدمة هدف واحد هو تثبيت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون عند المستوى الذي ستصل إليه في عام ٢٠٢٠، يُعرف هذا الهدف باسم "هدف النمو المحايد للكربون" حيث نشرك جميع قطاعات صناعة النقل الجوي سواء كانت شركات الطيران أو المطارات أو الشركات المصنعة أو مزودي خدمات الملاحة الجوية، بتحمل نصيها من العبء ^(١)

(١) مصطفى صبحى ابو النيل، اثر فيروس كورونا المستجد على النقل

وقد شهد قطاع النقل الجوي انخفاضا ملحوظا في حركة النقل، لدرجة أن القطاع يتحدث عن وضع غير مسبوق تقريباً" منذ الأزمة المالية ٢٠٠٨-٢٠٠٩، وهو ما يعني مساهمتها في انخفاضات الغازات الدفيئة التي كانت تشارك بها، حيث إن الانخفاض الحاد في السفر الجوي الناجم عن تفشي الفيروس التاجي COVID ١٩ قلل من انبعاثات الكربون على المدى القصير فبانخفاض حركة النقل الجوي في أكبر ٢٥ مطارا بنسبة ٨٠% منذ بداية العام هذا يعني انخفاض انبعاثات الكربون من الطيران أيضا وعليه فإنه تم قبول الفرضية الصفرية الثالثة القائلة

=

الجوى،دراسة حالة شركة مصر للطيران،مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة،المجلد ٢٠،العدد ٢،٢٠٢١،ص١٦٥

بلم يؤثر مرض الفيروس التاجي ١٩ COVID من خلال النقل الجوي سلبيا على الجانب البيئي للتنمية المستدامة في العالم^(١)

ورغم التدابير التي اتخذتها العديد من الدول لوقف أنتشار الفيروس إلا أنه تم تأكيد نقشي مرض فيروس كورونا في حوالي ٢١٠ دولة وقد أصاب الفيروس أكثر من خمسة ملايين شخص في جميع أنحاء العالم، ولقد أدت الإجراءات الاحترازية التي اتخذتها الدول وتعليق الحركة التجارية إلى وقف تام لمعظم الأنشطة الاقتصادية وليس من الممكن حتى في هذا التاريخ الجزم بمدى الضرر الذي ألحقه كورونا بالاقتصاد أو المدة الزمنية التي سيستغرقها الاقتصاد العالمي للتعافي من هذه الأزمة، إذ أنه طالما لم يتم اكتشاف لقاح أو دواء للفيروس فإن هذا سيعني أن

(١) د/ظاهر امين ، مرجع سابق ص ٢٠٨ وما بعدها

الإجراءات الاحترازية التي اتخذتها الدول ستسري بشكل أو بآخر مما يعيق عودة الحركة الاقتصادية إلى معدلاتها الطبيعية^(١)

الآثار الاقتصادية لفيروس كورونا المستجد على الاقتصاد العالمي^(٢)

يعتبر قطاع الطيران من أهم القطاعات في العالم، حيث يسهم بحوالي ٣,٦% من الناتج الإجمالي العالمي أي ما يقدر بحوالي ٢,٧ ترليون دولار أمريكي، كما يساهم في توفير الملايين من الوظائف عبر العالم سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة، ويعتبر قطاع الطيران من القطاعات الأكثر تضررا بسبب فيروس كورونا المستجد وإعلان حالة الطوارئ في العديد من الدول، حيث أجبرت شركات الطيران على إلغاء أغلب الرحلات وخاصة تلك

(١) مصطفى صبحى ابو النيل، مرجع سابق، ص ١٨٥

(٢) د/ ايمان مكى ، التامين من مسئولية الناقل الجوى ،المجلة الجزائرية للقانون البحرى والنقل ، العدد الخامس ص ١٩٥

المتعلقة بالركاب كما أحدثت جائحة كوفيد - ١٩ - وسرعة أنتشارها تغيير لم يسبق له مثيل في حياة البشر ، حيث أصبح العالم في حالة "إغلاق عام كبير" نتيجة الإجراءات المتخذة من حكومات الدول لمواجهة هذه الجائحة و أصبح العالم يعمل في ظل حالة من عدم اليقين منذ أواخر عام ٢٠١٩^(١)

وعلى الرغم من التدابير المتخذة وحالة الإغلاق العام شكلت الجائحة زعزعة بالأسواق يمكن أن تمتد لفترة طويلة، من التقليل المتناهي لمبيعات الشركات بكافة أحجامها، وإلغاء السفر وغلق العديد من المطارات، وضرب قطاع السياحة والأسواق المالية، وصولاً إلى انخفاض أسعار النفط وهو ما يثير تساؤل مهم حول أثر تداعيات الجائحة في تراجع الاقتصاد العالمي للعام ٢٠٢٢^(٢)

(١) هبة عبد المنعم، مرجع سابق، ص ٢٤١

(٢) مصطفى صبحى ابو النيل، مرجع سابق ، ص ٨٩

كانت تقديرات كل من البنك الدولي وصندوق النقد في تقارير التنبؤ الأخيرة لهما لاتجاهات الاقتصاد العالمي تشير إلى توقع معدل نمو عالمي موجب لسنة ٢٠٢٠ ، وتحديداً بعد اتفاق المرحلة الأولى بين الصين والولايات المتحدة مطلع عام ٢٠٢٠، وخفض تأثير خروج بريطانيا من الاتحاد الأوروبي، حيث قدر معدل النمو العالمي من طرفهما بـ ٢,٥% و ٣,٣% على التوالي مع تسجيل نسب نمو عالية في بعض الاقتصاديات مثل الصين بـ ٦,١% ومتوسطة في غالبية البلدان المتقدمة وقدر معدل النمو في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا بـ ٢,٤% ولكن هذه التوقعات تلاشت بسبب كوفيد - ١٩ - حيث تم مراجعة توقعات النمو الاقتصادي العالمي لعام ٢٠٢٠ بإدخال أثر التغيرات الناتجة عن الجائحة (١)

(١) هبة عبد المنعم، مرجع سابق، ص ٢١٥

فقد أظهر تقرير لصندوق النقد الدولي عن آفاق نمو الاقتصاد العالمي والذي نشر في منتصف شهر أبريل انخفاض في النمو العالمي إلى هبوطا من ٦٣ نقطة مئوية في يناير ٢٠٢٠، قبل أن يرتفع عام ٢٠٢١ إلى ٥,٨% وهو تعديل كبير في فترة قصيرة جدا (ثلاثة أشهر) ، خاصة في ظل الانكماش الكبير المرتقب في الولايات المتحدة الأمريكية بنسبة ٥,٩% بسبب تراجع الاستهلاك العام والخاص والتباطؤ المفاجئ في الصين التي بالكاد ستسجل ١,٢% مقابل التوقعات الأولية السابقة للأزمة بتحقيق نمو يفوق ٦% مقابل حدوث نمو بـ ٩,٢% العام المقبل ، ولن يكون الاتحاد الأوروبي في أحسن حال حيث سيسجل انكماش يقدر بـ ٧,١% بسبب انخفاض الصادرات وتباطؤ الاستهلاك، أما منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا يتوقع أن تسجل معدل نمو يقدر بـ - ٣,٣ لعام ٢٠٢٠ وبمعدل ٤,٢% لعام ٢٠٢١ بعد التعافي^(١)

(١) مصطفى صبحى ابو النيل، مرجع سابق، ص ٦٥

ويشير صندوق النقد الدولي إلى أن انتعاش الاقتصاد العالمي يمكن أن يكون أضعف مما هو متوقع بسبب عدم اليقين بشأن مسار الجائحة المحتمل، والتضييق الشديد في ظروف السوق المالية العالمية وانخفاض التجارة العالمية وتقلب أسعار المواد الأولية ونقص الثقة والإغلاق العام للأعمال وتحول سلوك الشركات وأنماط الأنفاق والتغيرات السلوكية للأفراد ، كما وجه فيروس كورونا المستجد ضربة قاسية إلى صناعة الطيران بمجملها، التي تأثرت بتدابير الاحتواء المفروضة على مليارات الأشخاص حول العالم، إذ باتت شركات الطيران على مرمى حجر من الإفلاس، نتيجة التدابير الوقائية التي اتخذتها الحكومات للحيلولة دون نقشي فيروس كورونا في البلاد^(١)

(١) د/ ايمان مكى ، المرجع السابق ص ١٩٥

تأثير فيروس كورونا على حركة الشحن الجوي^(١)

بالمقابل يعتبر تأثير قطاع النقل الجوي للبضائع بالأزمة أقل نسبيا من قطاع النقل الجوي للركاب في ضوء استمرار رحلات نقل البضائع ما بين دول العالم لا سيما في ظل الحاجة الماسة إلى استمرار تدفق السلع والخدمات والمستلزمات والأجهزة الطبية لمواجهة الجائحة، ورغم ذلك تشير البيانات إلى تأثر حركة التجارة الدولية بانتشار جائحة كوفيد - ١٩، وهو ما أنعكس على حركة الشحن الجوي للبضائع على المستوى العالمي حركة الشحن الجوي خلال الفترة .

تأثير فيروس كورونا على العمال بقطاع النقل الجوي

فرضت جائحة كوفيد ١٩ تحديات غير مسبقة أمام كافة الشركات على مستوى العالم، وكانت الشركات العاملة في قطاع النقل الجوي

(١) د/ضيف عبدالغنى ، مرجع سابق، ص ٢٤١ إلى ٢٦٢

من أبرز المتضررين بتداعيات هذه الأزمة، وقد أدت إجراءات حظر السفر المطبقة للحد من تفشي الفيروس إلى عدم قدرة الشركات على نقل المسافرين بحرية بين المدن والدول والقارات بالنتيجة حدث انخفاض حاد في إيرادات النقل الجوي نتجت عنه مجموعة واسعة من التحديات على المديين القصير والطويل، انطلاقاً من تخفيض الرواتب والاستغناء عن الموظفين وليس انتهاء باضطرار عدد من الشركات الراسخة إلى الإغلاق نتيجة عدم تمكنها من المحافظة على السيولة المالية اللازمة خلال فترة انقطاع التشغيل المطولة^(١)

والخسائر التي تكبدتها شركات الطيران لا تتوقف عند حدود تكبد رواتب العاملين، أو مصروفات الصيانة، أو سداد التزاماتها تجاه

(١) زياد كمال المؤمن، اثار جائحة كورونا على عقود العمل، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الشرق الاوسط للدراسات العليا، عمان، عام ٢٠٢١، ص ١٦٧

البنوك التي مولت شراء طائراتها سابقا، بل الأمر يمتد ليشمل الأنشطة المرتبطة بهذه الشركات من وكالات ومطارات وحكومات، وشركات تعمل في مجال التوريد لأنشطتها المختلفة^(١)

(١) ضيف عبدالغنى ، مرجع سابق ص ٢٤١ إلى ٢٦٢

المبحث الثانى

دور الحكومات في مواجهة ازمة جائحة كوفيد ١٩

مع تزايد خطر أنتشار الأوبئة، أصبح إتباع نهج عالمي وتعاوني لإدارة الأمراض المعدية أكثر أهمية من أي وقت مضى، وقد أصدر اتحاد النقل الجوي الدولي (الإناتا) طائفة واسعة من الإرشادات والإجراءات التشغيلية لضمان بقاء القطاع متيقظا وعلى أهبة الاستعداد ولكن شدد أيضا على الدور متزايد الأهمية الذي ينبغي أن يضطلع به جميع أصحاب المصلحة وخاصة الحكومات، في ضمان توافق الاستجابات مع إرشادات منظمة الصحة العالمية واللوائح الدولية

وسوف نتناول هذا المبحث من خلال المطالب الآتية :

المطلب الاول: الإجراءات الدولية التي تم اتخاذها لتفادى جائحة

كوفيد ١٩

المطلب الثانى: سياسات دعم تعافى قطاع الطيران فى الدول العربية على المدى المتوسط

المطلب الاول

الإجراءات الدولية التي تم اتخاذها لتفادى جائحة

كوفيد ١٩

دعا الإلياتا الهيئات المنظمة في الدول إلى اتخاذ إجراءات لاعتماد تدابير ترمي إلى التخفيف من التأثير الحاد لفيروس كوفيد ١٩ - على قطاع الطيران وهى: ^(١)

- إيقاف العمل بشكل عام بقواعد استخدام الفجوات الزمنية تتطلب الفجوات الزمنية بشكل عام من شركات الطيران توفر ما لا يقل عن

(١) المنظمة العربية للسياحة، تقرير مشترك حول التعامل مع انتشار فيروس كورونا، السعودية، ٢٠٢٠

٨٠% من الخدمات لكل فجوة زمنية مخصصة لها في المطار (استخدمها أو تخسرها وإيقاف العمل بهذه القواعد سى سمح لشركات الطيران بتكليف قدرتها الاستيعابية بما يتمشى مع الطلب الفعلي للنقل الجوي .

- تخفيف بعض أحكام اللوائح المتعلقة بحقوق المسافرين جوا لدعم شركات الطيران فيما يتعلق بإلغاء الرحلات الجوية وتزويدها بمزيد من المرونة لتمديد صلاحية الحجوزات أو تقديم القسائم بدلاً من تعويض أسعار البطاقات .

- إبقاء سلاسل التوريد والإمداد مفتوحة من خلال استبعاد عمليات النقل والشحن الجوي من بعض قى ود السفر المتعلقة بفيروس كوفيد - وإزالة العوائق الرئيسية أمام حركة البضائع، وقد يساعد دعم حقوق المرور المؤقتة في التخفيف من الاختناقات التي تؤثر على توصيل الإمدادات الطبية .

- تأجيل الرسوم: لا سيما رسوم المطارات والملاحة الجوية.

- توفير الوسائل المالية من قبل الحكومات : دعا الإباتا الحكومات إلى اعتماد حزم انقاذ شاملة لتوفير الإغاثة الفورية لشركات الطيران وموظفيها في الأجلين المتوسط والبعيد وعلى نطاق أوسع، ستعتمد توصيلية النقل الجوي الأساسية في المستقبل على تدابير الإغاثة.

وفى ظل أزمة جائحة فيروس كورونا (كوفيد-١٩) اتخذت شركات الطيران فى الدول العربية منذ بداية الازمة عددًا من التدابير الهادفة نحو خفض التكاليف ، والتخفيف من الآثار المالية المرافقة للأزمة ، وهذا إثر الإنخفاض الكبير المسجل فى حجم عائداتها والذي أثر بشكل مباشر على قدرة تلك الشركات على تغطية التكاليف الاساسية ، الأمر الذى بات يهدد استمراريتها فى ظل أزمة السيولة التى تواجهها منذ بدء انتشار الوباء عالميًا ، وفى سبيل دعم قدرة شركات الطيران العربية للتغلب على التحديات المذكورة قام عدد من الحكومات العربية بتقديم الدعم المالى لهذه الشركات ، والتى تعود ملكية أغلبها للدولة بهدف تعويضها عن التراجع الشديد الذى شهدته مستويات الإيرادات والسيولة ، إضافة

إلى ذلك تقديم بعض حكومات الدول العربية عددًا من الإعفاءات الضريبية وتأجيل سداد أقساط خدمة القروض المتعاقد عليها من قبل تلك الشركات ومثال على ذلك نجد^(١)

في مصر : حيث عمد مجلس الوزراء المصرى إلى التنسيق المشترك بين وزارة البترول والثروة المعدنية والسياحة والآثار والطيران المدنى بشأن ضوابط واقتراحات تنفيذ برنامج تحفيز الطيران عن طريق تخفيض الرسوم والتكاليف التى تسدد فى المطارات ووقود الطائرات ، كما تم الاتفاق على تقديم مبادرة جديدة لتنشيط السياحة الداخلية ، كما وجهت الرئاسة المصرية بتوفير قرض مساند لقطاع الطيران المدنى بفترة سماح تمتد لعامين ، كما

(١) تقرير صادر من صندوق النقد العربى ، هبة عبد المنعم ، محمد اسماعيل ، تداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد على قطاع الطيران فى الدول العربية وسياسات دعم التعافى ص ٦ وما بعدها

يتم من جهة أخرى دراسة قدرة تحمل وزارة المالية لبعض أعباء قطاع الطيران المدنى للتعامل مع تداعيات ظروف الجائحة .

المغرب : صادقت الحكومة المغربية على مشروع قانون يتعلق بوضع إطار قانونى يسمح لمقدمى خدمات السفر والسياحة والنقل السياحى والنقل الجوى للمسافرين بتعويض المبالغ المستحقة لزيائهم على شكل وصل بالدين ، والذى يقترح خدمة مماثلة أو معادلة دون أى زيادة فى السعر ، وهذا بهدف الحد من تأثير وباء كورونا على قطاع الطيران وما صاحبه من فقدان للوظائف .

الإمارات : حيث أعلنت حكومة دى فى نهاية شهر مارس ٢٠٢٠ عن عزمها فى دعم رأس مكال شركة الطيران الوطنية لإمارة دى من خلال ضخ السيولة فى الشركة ، وذلك لتمكينها من مواجهة التحديات الناتجة عن جائحة كورونا.

أما فيما يتعلق بالإجراءات التى صادقت عليها الدول العربية فى حال السماح بعودة السفر حول العالم مرة أخرى ، فقد أعلنت عن

بروتوكول وإجراءات احترازية خاصة بالسفر ، فعلى سبيل المثال أعلنت مصر عن وضع ضوابط صارمة حال بدء عودة السياحة الخارجية إلى مصر ،مثل عدم السماح لأى سائح بركوب الطائرة ودخول البلاد غلا بوجود شهادة خلو من فيروس كورونا (تحليل سلبي)، والتي تكون من خلال تحليل حديث للفيروس لم يمر عليه ٤٨ ساعة ، كما بدأت المطارات العربية فى تطبيق الإجراءات الإحترازية الجديدة للتأهب لاستقبال الركاب فى أعقاب انتهاء فترة نقشى الفيروس^(١)

كما تقدر القيمة الإجمالية لحزم الدعم المقدمة من الحكومات لشركات الطيران فى العالم بحوالى ١٢٦ مليار دولار ،أى ما يعادل حوالى ٣٠% من إجمالى الخسائر من الإيرادات المقدرة لهذه الشركات خلال عام ٢٠٢٠ ، وتتنافوت نسب الدعم بين مناطق دول العالم ، حيث تبلغ حدها الأقصى فى امريكا الشمالية والجنوبية

(١) مصطفى صبحى ابو النيل، مرجع سابق، ص١٢٢

٤٥% من خسائر الشركات ، تليها أوروبا ٣٩% وتأتى المنطقة العربية فى المرتبة الأخيرة من حيث قيمة الدعم الذى تقدمه إلى شركات الطيران ، إذ لا تتجاوز نسبة ٢,٣% من الخسائر فى الإيرادات المتوقعة لشركات الطيران العربية لعام ٢٠٢٠ إلا أن حكوماتها بادرت لإيجاد حلول للأزمة ، وذلك باتخاذ حزم اقتصادية فاعلة لدعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة فى كافة المجالات الاقتصادية ، وذلك بهدف تخفيف آثار تداعيات تقشى الوباء وأيضاً لدعم مشاريع البنية التحتية على مستوى الدول العربية ، ويوضح الشكل أدناه حجم الحزم المقدمة من بعض حكومات الدول العربية لدعم وتنمية اقتصاديتها وعلى سبيل المثال نذكر بعض الدول التى قدمت حزم مالية ١، السعودية : حيث قدمت السعودية حزمة مالية بقيمة ٣٤,٣ مليار دولار لدعم الائتمان والسيولة كما تحملت نسبة ٦٠% من رواتب موظفى القطاع الخاص بقيمة ٩ مليارات ريال ، كما قدمت حزمة مالية إضافية تقدر ب ٥٠ مليار ريال سعودى . ٢، الإمارات : حيث قدمت حزمة تحفيز بقيمة

٢٨٣ مليار درهم ما يعادل ٧٧ مليار دولار لدعم النشاط الاقتصادى وتخفيف آثار كورونا على القطاعات المتضررة . ٣، قطر : قدمت حزمة مالية تقدر ب ٧٥ مليار ريال قطرى ما يعادل ٢٣,٤ مليار دولار ٤، الكويت : إطلاق مبادرة بإنشاء صندوق تمويلى بقيمة ١٠ ملايين دينار كويتى ومنح البنوك سيولة ١٦ مليار دولار كقروض ميسرة إلى القطاع الخاص ٥، البحرين : قدمت حزم تحفيزية بقيمة ٥٦٠ مليون دينار بحرینی ما يعادل ١,٥ مليار دولار واعفاء المحلات التجارية والشركات الصغيرة والمتوسطة من الرسوم ، اعفاء الشركات السياحية من الرسوم لمدة ٣ أشهر من ابريل ٢٠٢٠ ٦، العراق : خصص البنك المركزى ٣٠ مليار دينار عراقى لمواجهة الفيروس ، إعادة جدول القروض المصرفية للقطاع الخاص خاصة الشركات الصغيرة والمتوسطة . ٧، المغرب : قدمت حزمة مالية بقيمة ١٠ مليار درهم ما يعادل مليار دولار امريكى لدعم القطاعات الاقتصادية ٨، الأردن : ٥٥٠ مليون دينار أردنى للحد من التداعيات الاقتصادية لفيروس

كورونا على الاقتصاد ٩، مصر : حزمة من الإجراءات والتدابير بقيمة ١٠٠ مليار جنية ن تاجيل الاستحقاقات الائتمانية للشركات الصغيرة والمتوسطة لمدة ٦ أشهر ، خفض سعر الغاز الطبيعى للصناعة وخفض أسعار الكهرباء للصناعة الجهد العالى والمتوسط مع تثبيت وعد زيادة أسعار الكهرباء لباقي الاستخدامات الصناعية لمدة ٣،٥ سنوات قادمة ، إصدار قانون خاص للتعامل مع تبعيات فيروس كورونا (كوفيد، ١٩) ١٠، لبنان : إطلاق خطة التحفيز بقيمة ١٢٠٠ مليار ليرة لتغطية أعباء مواجهة كورونا حوالى ٨٠٠ مليون دولار ١١، موريتانيا : تخصيص ١٠٠ مليون دولار لدعم القطاعات المتأثرة من جراء نقى انتشار فيروس كورونا ١٢، تونس : قدمت ٢،٥ مليار دينار تونسى حيث تشمل الحزمة عدد من التحفيزات تتضمن إعفاءات ضريبية ، تحويلات نقدية مباشرة للأسر الفقيرة بقيمة ١٠٠ مليون دينار تونسى ١٣ - الجزائر : تخفيض أسعار ودعم المواد الغذائية الأساسية والأدوية ، زيادة الحد الأدنى المضمون على مستوى البلاد ١٠%، إلغاء

ضريبة الدخل الإجمالى للعاملين للذين تعادل أجورهم ٣٠ ألف دينار أو أقل^(١)

المطلب الثانى

سياسات دعم تعافى قطاع الطيران فى الدول العربية على

المدى المتوسط

كان من المتوقع أن تستغرق فترة تعافى قطاع النقل الجوى حوالى ٦ سنوات ليعود إلى مستويات سنة ٢٠١٩ ، بينما يتوقع أن تبدأ الدول ذات الأسواق المحلية الكبيرة عملية التعافى بشكل أسرع من تلك التى تعتمد على الأسواق الدولية ، فبعد أزمته ١١ سبتمبر وتفشى فيروس السارس استغرقت عودة حركة المسافرين عامين لتعود إلى المستويات التى كانت عليها قبل الأزمته^(٢):

(١). فوزية لأكسى ، مرجع سابق ص ٣٩٢

(٢) تقرير صادر من صندوق النقد العربى ، هبة عبد المنعم ، محمد اسماعيل ، مرجع سابق ص ٩ وما بعدها

أما بالنسبة للضرر الذى ألحقه تفشى فيروس كورونا والذى شمل الركود الاقتصادى ، وفقدان ثقة المستهلك فسوف يتفاقم بسبب التحديات الموجودة مسبقاً والتي سوف تستمر بالتأثير على التوقعات مثل النزاعات التجارية والجيوسياسية ^(١) وتتمثل سياسات دعم تعافى القطاع فى المدى المتوسط على المحاور التالية: ^(٢)

١ - ضمان توفير الائتمان اللازم ودعم سيولة شركات

الطيران :

كان من الضرورى تدخل حكومات الدول العربية وبشكل عاجل للتخفيف من حدة الأعباء المالية التى تواجه شركات الطيران ، وذلك من خلال منحها إمكانية النفاذ إلى خطوط ائتمان ميسرة وتسهيلات لدعم السيولة ، حيث تتفاوت مستويات السيولة المتاحة

^(١) مصطفى صبحى ابو النيل، مرجع سابق، ص ١٥٥

^(٢) هبة عبد المنعم، مرجع سابق ، ص ١٥٤

من شركة إلى أخرى بحسب مراكزها المالية ، وحسب بيانات الاتحاد الدولى للنقل الجوى فإن مستويات السيولة المتوفرة فى معظم شركات الطيران حول العالم لا تمكنها فى المتوسط سوى من تغطية نفقاتها لفترة لا تزيد عن ٣ أشهر على أقصى تقدير ، فبشكل عام فان التداعيات الأخيرة لأزمة كورونا تستلزم دعم خطوط الائتمان والسيولة بشكل عاجل لتجنب إفلاس هذه الشركات (١)

٢- تخفيف الأعباء المالية على شركات الطيران:

يمكن لحكومات الدول العربية مساندة شركات الطيران من خلال تخفيف الأعباء المالية الملقاه على عاتقها ، وذلك من خلال تأجيل تسديد الضرائب المستحقة عليها ، أو تأجيل مدفوعات سداد ديونها ، أو تحمل جانب أو كامل من أجور الموظفين لديه ، حتى تتمكن من تجاوز هذه الفترة بدون أن تضطر إلى اللجوء إلى تسريح واسع للعمالة وبالتالي تفاقم مشكلة البطالة.

(١) مصطفى صبحى ابو النيل، مرجع سابق، ص ١٨٠

٣-تحفيز عمليات إعادة الهيكلة وترشيد النفقات والإندماج:

يتعين على شركات الطيران فى الدول العربية فى ظل الضغوطات التى تشهدها حالياً والتحديات المستقبلية التى تواجهها فى عالم ما بعد كورونا ، تبنى برامج واسعة لخفض وترشيد النفقات والاقتصار فقط على النفقات الضرورية لاستعادة العمليات التشغيلية فى الأجل المتوسط حتى تحافظ على ربحيتها ، كذلك يمكن أن تكون خيارات الإندماج من بين أهم الخيارات المتاحة أمام شركات الطيران العربية لتعزيز إيراداتها وقدرتها على تجاوز الصعوبات المالية التى سوف تميز المرحلة المقبلة ^(١)

٥-تشجيع الطيران الاقتصادى والداخلى :

هناك فرصة جيدة للدول العربية للاستفادة من تشجيع شركات الطيران من خفض التكلفة التى شهدت أنشطتها خلال السنوات الماضية نمواً كبيراً فى عدد من دول المنطقة ، و سوف يساهم نمو

هذه الشركات فى التقليل من حجم الأثر المتوقع لإنخفاض الطلب على السفر فى ظل التكلفة المعقولة للسفر من خلال هذه الشركات ، كما تتوفر لدى بعض الدول العربية فرصة للاستفادة من تشجيع الطيران الداخلى مثل مصر والسعودية والجزائر على سبيل المثال^(٢)

-تنفيذ برامج تدريبية للتحويل الرقمى لشركات الطيران :

من الضرورى أن تركز شركات الطيران فى الدول العربية على الاستفادة من التحويل الرقمى فى تطوير عملياتها التشغيلية وكسب أسواق وشرائح جديدة من المستهلكين ، وذلك من خلال التركيز على عمليات التحويل الرقمى التى من شأنها زيادة الانتاجية

=

(١) مصطفى صبحى ابو النيل، مرجع سابق، ص ١٤٥

(٢) المنظمة العربية للسياحة، تقرير مشترك حول التعامل مع انتشار فيروس كورونا، السعودية، ٢٠٢٠

والتنافسية ، فالتحولات الرقمية سوف تعمل على تغيير صناعة الطيران فى الفترة المقبلة^(١)

الخاتمة

بعد أن انتهينا من هذه الدراسة والتي أظهرت مساوئ النقل الجوى الدولى بعد اجتياح فيروس كورونا في استغلال المسافرين عن طريق تأخير أو إلغاء الرحلة الجوية رغم ما يمرون به من حالة نفسية صعبة بفعل الجائحة ذلك جنبا إلى جنب مع ازدياد الخطر على حياة المسافرين نتيجة عدم اتباع الناقل الجوى إجراءات الوقاية الصحية اللازمة، وكذلك ايضا ظهور ثغرات جديدة وقواعد غير عادلة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بسبب حلول ظروف قاسية على النقل الجوي، تلك الظروف التي وضعت المسافرين

(١) هبة عبد المنعم، محمد اسماعيل ، مرجع سابق ،ص ١١٤

تحت رحمة الناقل الجوي وسوف ندين فيما يلى النتائج والتوصيات
التي توصلت لها هذه الدراسة :

النتائج

- تخطت آثار انتشار فيروس كورونا المستجد الخسائر البشرية
والمتمثلة في التزايد المستمر لعدد الإصابات والوفيات إلى خسائر
اقتصادية جسيمة ، إذ أنه واسع الانتشار ويهدد ليس فقط منطقة
جغرافية محدودة ولكن العالم بأكمله وساهمت زيادة حركة السفر
والتجارة العالمية بشكل غير مسبوق في انتشاره فقد وجه انتشار
الفيروس ضربة موجعة للاقتصاد العالمي الذي بدأ يعرف حالة من
الإنعاش فأعادت المؤسسات الدولية توقعاتها الاقتصادية ، حيث
تحولت من توقعات النمو الثابت وحتى المتزايد إلى القول أن العالم
على عتبة ركود اقتصادي .

- تنعقد مسئولية الناقل الجوي عن التأخير بمجرد تحقق شروطها وهي وقوع التأخير وأن يترتب على التأخير ضرر وأن تقوم علاقة السببية بين التأخير والضرر .

- الإجراءات التي اتخذتها مختلف الدول لمواجهة الوتيرة المتسارعة لإنتشار الوباء المتمثلة في الإغلاق كان له الأثر الواضح على كثير من القطاعات، ومن بينها صناعة الطيران والتي تشمل شركات الطيران والمطارات وقطاع تأجير الطائرات وشركات تصنيع الطيران الذي تأثر بشكل كبير جدا.

- تم تأكيد تفشي مرض فيروس كورونا (COVID-19) في حوالي ٢١٠ دولة وقد أصاب العديد من الاشخاص في جميع أنحاء العالم.

- من خلال بحثنا اتضح أن جائحة فيروس كورونا (كوفيد - ١٩) تعد من أخطر الأزمات التي مر بها الاقتصاد العالمي، والتي كانت لها آثار بالغة مست جميع القطاعات الاقتصادية بدون

استثناء، فقطاع النقل الجوي لم يسلم منها حيث تسبب جائحة كورونا (كوفيد - ١٩) في إلغاء عمليات واسعة النطاق للرحلات الجوية وإبقاء أسطول الطائرات على الأرض بالإضافة إلى إغلاق العديد من المطارات، بالإضافة إلى خسارة بعض الموظفين لعملهم، بالرغم من الإجراءات الاحترازية التي قامت بها الحكومات من أجل الحد من انتشار الفيروس إلا أن تكلفتها كانت باهظة على قطاع النقل الجوي.

- اختلاف تأثير فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي حسب مناطق العالم لاختلاف انتشار الفيروس فيها.

- الهبوط الحاد للطلب العالمي بسبب انتشار كوفيد - ١٩ والقيود على السفر التي فرضتها الحكومات .

- كان لجائحة فيروس كورونا أثر كبير ولم يقتصر ذلك على قطاع النقل الجوي بل امتد إلى قطاع أخرى مثل قطاع السياحة

العالمية وهذا نتيجة لغلق المطارات، مما أدى إلى شل الحركة أمام المسافرين.

- إلغاء الرحلات في بعض الشركات تسبب في انخفاض إيراداتها هذا ما أدى إلى بعض الشركات إلى تسريح عمالها، أو تقديم لهم إجازات غير مدفوعة الأجر .

- ضاعف تأخير الرحلة الجوية في زمن فيروس كورونا من أضرار المسافرين المادية والمعنوية؛ لأنه يتعرض في مناطق انتظار المسافرين للإصابة بالعدوى إضافة إلى أضرار التأخير التقليدية.

- إتاحة المجال للناقل الجوي حتى ينفي مسؤوليته عن أضرار التأخير عبر إثبات القوة القاهرة حتى ضمن الحد القيمي للتعويض، يُساعد على استغلال المسافرين عبر تأخير الرحلات الجوية أو إلغائها بحجة الظروف الصحية .

التوصيات

- ضرورة وجود نظام جوي دولي وحتى داخلي يبين كافة المسائل المتعلقة بعقد نقل الأشخاص والتزامات الأطراف ومسئولياتهم ويحدد بدقة مبالغ التعويض عن الأضرار المادية والأدبية التي تلحق المسافرين جراء تأخير الرحلات أو إلغائها، ويراعى في ذلك مصلحة شركات الطيران من جهة ومصلحة المسافرين من جهة أخرى .
- ضرورة النص على آلية تمكن المسافر من الحصول على التعويض عن الضرر الأدبي بسهولة ويسر، وذلك بأن يتم التعويض فوراً بمجرد تحقق التأخير من خلال سلطات المطار ولا يلجأ للقضاء إلا في الدعاوى التي تحتاج إلى اجتهاد ونظر كدعاوى التعويض عن تفويت فرصة محققة أو محتملة
- نشر الوعي الحقوقي بين المسافرين فيما يتعلق بحقوقهم وذلك بإلزام شركات النقل الجوي ببيان مسؤولياتها بدقة في

مواقعها الالكترونية، كما تبين هذه المسئوليات في

المطارات من خلال سلطات الطيران المدني .

- تقديم الدعم المالي لشركات الطيران في شكل مساعدات أو

قروض وضمانات، إعفاءات ضريبية لتجنب إفلاسها .

- التنسيق بين سلطات الصحة العامة وهيئات الطيران وذلك

من خلال تعزيز التعاون بإنشاء لجان تسهيلات وطنية

تشمل جميع الكيانات المعنية.

- العمل على اتخاذ الإجراءات الضرورية من أجل الحفاظ

على النقل الجوي واستدامته.

- العمل على تطبيق جميع الإجراءات والتوصيات التي

تقدمها المنظمة العالمية للصحة وهذا وفقا لكل بلد على

حسب مخاطره وظروفه الخاصة

- انشاء صندوق تعويضات دولي للمتضررين من الجوائح خلال

عمليات النقل الجوي، على أن يُساهم في هذا الصندوق الجهات

الدولية للنقل الجوي؛ بحيث تستطيع شركة الطيران الرجوع على هذا الصندوق بقيمة التعويضات التي سددتها للمسافر.

المراجع

- ١- طاهر امين القاضى -آثار جائحة الفيروس التاجى covid19 على التنمية المستدامة من خلال صناعة النقل الجوى في العالم - مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير-المجلد ٢٠ العدد الخاص حول الاثار الاقتصادية لجائحة كورونا -سبتمبر ٢٠٢٠ بيان مشترك للمنظمة العربية للطيران المدنى،مجلة الطيران العربى،المغرب الرباط،العدد ٣٨،مارس، ٢٠٢٠
- ٢- الوليد احمد طلحة، التداعيات الاقتصادية لفيروس كورونا على الدول العربية، تقرير صادر من صندوق النقد العربى، الامارات العربية المتحدة، ٢٠٢٠

٣- ايمان مكى ، التامين من مسئولية الناقل الجوى ،المجلة

الجزائرية للقانون البحرى والنقل ، العدد الخامس

٤- زياد كمال المؤمن،اثار جائحة كورونا على عقود العمل

،رسالة ماجستير غير منشورة ،جامعة الشرق الاوسط

للدراستات العليا،عمان،عام ٢٠٢١

٥- عاطف محمدالفقى، تطور مسئولية الناقل الجوى وفقاً لإتفاقية

مونتريال ١٩٩٩،الناشر دار الفكر العربى ٢٠١١،٢٠١٠

٦- هبة عبد المنعم،تداعيات ازمة فيروس كورونا المستجد

على قطاع الطيران فى الدول العربية وسياسات دعم

التعافى، السعودية ،تقرير صادر من صندوق النقد العربى

٢٠٢٠

٧- فاروق زاهر، تحديد مسئولية الناقل الجوى الدولى -دراسة

فى اتفاقية فاروسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها -دار

النهضة العربية القاهرة ١٩٨٥

٨- صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي - النظام القانوني

لمسئولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين دراسه مقارنه

- رساله دكتوراه - كليه الحقوق - جامعه القاهرة -

١٩٨٤م

٩- ضيف عبدالغنى، تأثير جائحة فيروس كورونا على قطاع

النقل الجوى ،مجلة اقتصاد المال والاعمال المجلد ٥

العدد ١

١٠- محمد موسى دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفى ،

دراسة مقارنة ،رسالة دكتوراة جامعة القاهرة ١٩٨٥

١١- مصطفى صبحى محمود أبو النيل، أثر فيروس

كورونا المستجد (كوفيد، ١٩) على النقل الجوى ، دراسة

حالة شركة مصر للطيران ، مجلة اتحاد الجامعات العربية

للسياحة والضيافة ، المجلد ٢٠، العدد ٢ عام ٢٠٢١

المواقع الالكترونية:

- الكرونا بين الظروف الطارئة والقوة القاهرة ،العربية ٢٠٢٠

<https://www.alarabiya.net>

- منظمة الطيران المدنى الدولى ٢٠٢٠ -ارشادات بشأن التدابير الاقتصادية والمالية للتخفيف من حدة تأثير مرض فيروس كورونا على قطاع الطيران -النسخة ٢

- المنظمة العربية للسياحة ٢٠٢٠

<https://www.icao.int>

- <https://www.icao.int>