

جامعة القاهرة
كلية الحقوق

التطورات الجديدة

فى قانون الطيران الدولى العام
بظهور مؤسسات النقل الجوى الدولية

٢٤١١٤٦
٢٠٢

خيرى الحسينى ياسين مصطفى

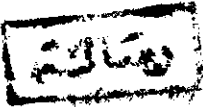
دبلوم العلوم الادارية سنة ١٩٦٣

دبلوم القانون العام سنة ١٩٦٤

(كلية الحقوق / جامعة القاهرة)

درجة "LL.M." فى القانون بمرتبة الشرف سنة ١٩٦٩

(معهد قانون الطيران والفضاء الخارجى / جامعة ماكجيل)



رسالة دكتوراه فى الحقوق :

لجنة الحكم :

— الاستاذة الدكتورة عائشة راتب

وزيرة الشئون الاجتماعية والاستاذة غير المتفرغة بكلية الحقوق
جامعة القاهرة

— الاستاذ الدكتور محمد طلعت الفنى

رئيس قسم القانون الدولى العام بكلية الحقوق جامعة الاسكندرية

— الاستاذ الدكتور مفيد محمود شهاب

رئيس قسم القانون الدولى العام بكلية الحقوق جامعة القاهرة
والشرف على الرسالة .

خيرى الحسينى

275 / e

٢

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

« الحمد لله الذي هدانا لهذا وما كنا لنهتدى لولا أن هدانا الله »

صدق الله العظيم

11

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وتقدير

أتقدم بخالص تقديري وامتناني الى الأستاذ الدكتور
 مفيد محمود شهاب رئيس قسم القانون الدولي العام بكلية
 الحقوق بجامعة القاهرة الذي قدم لي إمكانياته العلمية بسخاء وكان
 لي خير مشجع ومعين الأمر الذي ساعد في كشف ماغض من
 الجوانب التي تعرضنا لها في هذا الموضوع الجديد الخاص بمؤسسات
 النقل الجوي الدولية .

خيرى الحسينى ياسين مصطفى

مقدمة

لقد تفوق النقل الجوي في العصر الحاضر على وسائل النقل الأخرى واحتل مكان الصدارة بينها سواء من ناحية السرعة والأمان وعوامل الراحة أو حجم الحركة المنقولة ، ويرجع ذلك الى الصفات الذاتية للنقل الجوي الذي يتمتع بميزتين بارزتين :

* أولاهما أن النقل الجوي بطبيعته يعتبر مجالا خصبا للتطور المطرد نظرا لخضوع عناصره الفنية المختلفة وأهمها الطائرة للتقدم الفني المستمر (١) .

* وثانيتهما إن الامتداد الجغرافي لهذا النشاط يعتبر من ضروراته العملية ، الأمر الذي يترتب عليه ازدياد التشابك الدولي بما يستتبعه ذلك من التداخل بين القانون الدولي الخاص والقانون الدولي العام رغم اختلاف مجال التطبيق في كل منهما .

كما أصبح النقل الجوي من أكثر الميادين التي تستأثر باهتمام الدول المختلفة نظرا لتطور المواصلات الجوية بينها مما ولد الحاجة

(١) انظر : Kunt Hamarskjold, "The Challenging Ahead for the World Air Transportation Industry", 1967 McGill University Library Pamphlets.

وايضا : ICAO Bulletin, "Aircraft Around the World" October 1970, pp. 26-29.

وايضا : Henri Ziegler, "The Development of Air Transport in the 70's", ICAO Bulletin January 1971, pp. 16-21.

الى تنظيم القواعد التى تحكم هذا النشاط عن طريق عقد اتفاقات ثنائية وجماعية بعد ما تبين قصور قواعد القانون الخاص عن مواجهة متطلبات النقل الجوى بما له من صفة دولية غالبية •

وهكذا يكاد ينفرد النقل الجوى بالخضوع ، فى مجال تنظيم نشاطه ، الى كل من القانونين الخاص والعام ، ولو أن الاتجاه العام فى هذا المجال هو امتداد أحكام القانون العام الى المسائل التى كانت تحكمها قواعد القانون الخاص • وقد بلغ المزج أشده بظهور مؤسسات النقل الجوى الدولية وهى أشخاص دولية تقوم بتسيير خطوط جوية دولية بقصد الربح شأنها شأن المشروعات الخاصة •

وقد أدت هذه الأوضاع والتطورات الجديدة الى خلق مشكلات قانونية متعددة حركت مؤتمرات ومنظمات الطيران المدنى العالمية والاقليمية ، كما شحذت همة الشارعين ورجال الفقه والباحثين الى دراسة وتحليل هذه الموضوعات الجديدة والمشكلات المتلاحقة التى نجمت عنها • ولقد كان فى مقدمة هذه الموضوعات مسألة طرحت نفسها أثناء مؤتمر شيكاغو للطيران المدنى الدولى ، نوفمبر - ديسمبر سنة ١٩٤٤ وما زالت ماثلة على مسرح الأحداث حتى الآن الا وهى ظهور مؤسسات النقل الجوى الدولية السالفة الذكر والتى وقع الاختيار عليها كموضوع لهذا البحث •

ففى أثناء انعقاد المؤتمر المذكور ، تقدم وفدا استراليا ونيوزيلندا باقتراح يقضى بإنشاء مؤسسة نقل جوى دولية International Operating Agency تساهم فيها كافة الدول وتباشر ملكية وتشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة الرئيسية فى العالم International Trunk Routes ويعنى ذلك أن تكون ممارسة حقوق النقل الجوى على الخطوط الجوية

الرئيسية فى العالم بواسطة أداة جماعية أى مؤسسة نقل جوى دولية مملوكة لدول العالم (٢) • وبالرغم من أن المؤتمر قد استبعد هذا الاقتراح باعتباره سابقا لأوانه ولا يتواءم مع واقع النقل الجوى الدولى آنذاك إلا أنه قد ترك بصماته على الوثيقة الرئيسية التى صدرت عن هذا المؤتمر والتى تنظم الطيران المدنى

(٢) انظر :

“International Civil Aviation Conference, Verbatim Minutes of Meeting of Committee I”, Nov. 8th, 1944.

وأىضا : “Report of the Chicago Conference on International Civil Aviation, Nov. 1st,—Dec. 7th, 1944, Summary of the Proceedings”, pp. 7-9.

وفىما يلى ترجمة للاقتراح الأسترالى النيوزيلندى الذى قدم الى المؤتمر : « نحن الأمم والسلطات الممثلة فى مؤتمر الطيران المدنى الدولى وقد آلفنا على أنفسنا وصممنا على توفير كافة وجوه التعاون اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوى بين شعوب العالم ، واعتقادا منا بأن التقدم غير المنظم للنقل الجوى يؤدى الى سوء التفاهم والتطاحن بين الأمم ، واقتناعا منا بأن النقل الجوى يمكن بل يجب استخدامه كأداة قوية فى خدمة الأمن الدولى وللوصول الى التحرر من الخوف كما هو مذكور فى ميثاق الاطلنطى .

وايماننا منا بأن مصالح كل الأمم كبيرها وصغيرها يمكن أن تتقدم تقدما محسوسا عن طريق الاستخدام المشترك للموارد المادية والفنية والاقتصادية المتاحة لكل البلدان لتحقيق تقدم النقل الجوى .

واعتمادا منا بأن خلق أداة اقتصادية فعالة غير متحيزة تضطلع بملكية وتشغيل خدمات النقل الجوى بين الأمم فى العالم يخدم مصالح التقدم العالمى المنظم ، وقد اتفقت على أن تلك الأهداف يمكن تحقيقها بطريقة أفضل بإنشاء مؤسسة نقل جوى دولية تضطلع بتسيير خطوط جوية على طرق جوية دولية محددة وتكون لها ملكية الطائرات والمعدات الملحقه المستخدمة فى هذه الطرق على أن يكون مفهوما أن تقوم كل أمة بالاحتفاظ بحقوقها فى تشغيل خدمات النقل الجوى التى تدخل فى اختصاصها المحلى بما فى ذلك الاقاليم التابعة لها بشرط مراعاة بعض المتطلبات الدولية فيما يتعلق بالهبوط وحقوق المرور ، والتسهيلات الخاصة بتأمين سلامة الطيران وخلافه ، وتحقيقا لكل ذلك يرجى من هذه اللجنة التابعة للمؤتمر ان تدارس القواعد والأداة اللازمة لتنفيذ هذا القرار » .

الدولى منذ ذلك الوقت حتى الآن ألا وهى اتفاقية شيكاغو للطيران المدنى الدولى سنة ١٩٤٤ . فقد اشارت هذه الاتفاقية فى المواد ٧٧ ، ٧٨ ، ٧٩ منها الى امكانية قيام الدول الأطراف فيها بتكوين مؤسسات نقل جوى دولية فيما بينها ، بل لقد اقلت الاتفاقية بموجب هذه المواد على مجلس المنظمة الدولية للطيران المدنى الذى انشئ بمقتضى هذه الاتفاقية ، التزاما وجوبيا بايجاد حلول قانونية لاحدى المشكلات الهامة التى تعترض انشاء مثل هذه المؤسسات وقيامها بالنشاط المنوط بها بطريقة أفضل ألا وهى المشكلة الخاصة بطرق تسجيل الطائرات التابعة لتلك المؤسسات تسجيلا غير وطنى سواء كان هذا التسجيل دوليا أو مشتركا . وسوف نتعرض لهذه المشكلة بالتفصيل فيما بعد (٣) .

وفى الحقيقة فان قيام مشرعى الاتفاقية المذكورة بتضمينها مثل هذه الأحكام المريحة فى ذلك الوقت المبكر من تطور النقل الجوى الدولى فى أوائل الأربعينيات ، قد دللوا بذلك على عبقرية فذة وفهم عميق لمشكلات النقل الجوى الدولى المتوقعة وتنبؤا بصديق وصفاء ذهن بما ستصير اليه الأمور والتطورات فى هذا المجال لسنوات طويلة بعد عقد الاتفاقية المذكورة . لذلك رسموا فيها الخطوط العريضة التى على هداها يمكن لهذه التطورات ان تلقى التشجيع وأن تجد السند القانونى لها بنصوص صريحة فى الاتفاقية ذاتها . وقد صدق هذا التنبؤ مؤخرا ، حيث جددت فى المحيط الدولى عدة

(٣) قام مجلس المنظمة الدولية للطيران المدنى ابان دور انعقاده الثانى والاستين بإصدار قرار فى الرابع عشر من ديسمبر سنة ١٩٦٧ يتضمن احكام النظام القانونى الجديد للتسجيل الدولى والمشارك للطائرات التابعة لمؤسسات النقل الجوى الدولية ، والذى سنعرض له تفصيلا فيما بعد .
انظر احكام القرار المذكور فى :

ICAO Doc. 8722 — C/976, dated 20/2/1968.

عوامل تضافرت على تطوير العلاقات الدولية فى مجال النقل الجوى أدت الى ظهور مؤسسات النقل الجوى الدولية .

وأول هذه العوامل يتعلق بزيادة وظائف الدولة ، فالملاحظ أن هذه الوظائف بعد أن كانت قاصرة على مهام الدولة التقليدية من تشريعية وتنفيذية وقضائية أخذت تتسع شيئا فشيئا تحت تأثير المذاهب الاجتماعية والنزعات الاشتراكية التى أخذت تسود العالم منذ النصف الأول من القرن التاسع عشر . فدخلت فى وظائف الدولة بعض الأنشطة الاجتماعية والاقتصادية التى كانت الى وقت غير بعيد قاصرة على النشاط الخاص . وقد انتقل جزء من هذا النشاط الجديد بطبيعة الحال من الاختصاص الداخلى لكل دولة الى الاختصاص الدولى . (٤) وقد بدأت الدول تتجه الى اسناد مثل هذا النشاط الى مؤسسات حكومية دولية تكونها فيما بينها . ويدخل النقل الجوى فى نطاق الأنشطة التى شملها هذا التطور . فقد اكتسب هذا النشاط فى المجال الداخلى لغالبية دول العالم صفة المرفق العام ، بحيث أصبح لا غنى عن تدخل السلطات العامة فى مجاله لتنظيمه وضمان استمراره نظرا لتعلق حاجات الجمهور به (٥) . وقد انتقل جزء من هذا النشاط من الاختصاص الداخلى

(٤) انظر :

Philip C. Jessup, "A Modern Law of Nations";
1958, Macmillan Company, New York, p. 20.

وايضا :

Wolfgang Friedmann, "The Changing Structure
of International Law.", 1964, Stevens, London;
pp. 66, 68, 152, 170, 171, 191.

(٥) وعلى سبيل المثال تدخل المشرع المصرى لأول مرة فى مسائل الطيران المدنى باصداره للقانون رقم ١٩ لسنة ١٩٢٠ باحتكار الحكومة لمطارات ونص فيه على أن انشاء المطارات بالقطر المصرى احتكار للحكومة . ثم توالى بعد ذلك صدور التشريعات المختلفة فى هذا المجال بها يكشف بلا مواربة عن نظرة المشرع لهذا النوع من النشاط على أنه من المرافق العامة .

لكل دولة الى الاختصاص الدولى نظرا لما يتمتع به النقل الجوى من صفة دولية غالبية باعتباره وسيلة للربط بين أقاليم الدول المختلفة بطريقة سريعة وفعالة لخدمة شعوب تلك الدول وزيادة أوجه التعاون والترابط بينها . ومن هنا جاء اهتمام دول العالم بهذا النشاط حتى تكفل الحفاظ على المصالح المشتركة لها فيه . فانشأت منظمات دولية حكومية فنية سواء عالمية أو اقليمية لتطوير هذا النشاط وتنسيق مصالحها المشتركة فيه وتعميقها . ومن أمثلة هذه المنظمات « لجنة الملاحة الجوية الدولية » ICAN (٦) ، و « المنظمة الدولية

أنظر فى ذلك مجموعة « تشريعات الطيران المصرية الوطنية منها والدولية » سنة ١٩٥٤ ، مصلحة الطيران المدنى ، القاهرة .
كما أن مشروع قانون الطيران المدنى المصرى الذى أتمت الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى صياغته فى فبراير ١٩٧٥ ، والذى ساهم الباحث بنصيب فى الأعمال التحضيرية الخاصة به ، قد نص فى مادته ١٧ على اعتبار الطيران المدنى من المرافق العامة .

كما نجد أن مشروع قانون الطيران المدنى لدول اتحاد الجمهوريات العربية الذى تم التوصل اليه فى اجتماعات لجنة توحيد تشريعات الطيران المدنى لدول الاتحاد أثناء انعقادها فى طرابلس بالجمهورية العربية الليبية ، ابان الفترة من ٢٠ فبراير الى ٣ مارس سنة ١٩٧٢ قد نص صراحة فى مادته السابعة عشرة على أن « تعتبر جميع المطارات والمنشآت والمباني والاسلاك والأجهزة والمعدات والمحطات السلكية واللاسلكية والمنارات التابعة لسلطات الطيران المدنى من المرافق العامة » . ولو أن ما عدا ذلك من النصوص تكشف بوضوح عن اتجاه نية المشرع فى تنظيمه لهذا النشاط طبقا للمشروع المذكور الى اعتباره من المرافق العامة . كما أن المشرع الفرنسى يعتبر هذا النشاط من المرافق العامة حتى منذ بداية ظهوره فى فرنسا فى الربع الأول من القرن الحالى . أنظر فى ذلك :

Louis Cartou, "Droit Aérien", 1963, Presses Universitaires de France, Paris, pp. 2, 3, 54, 55, 253 et suiv., 259 et suiv.

وايضا : "Le Code de l'Aviation Civile", 1972, Journal Officiel de la République Française, Paris. Cedex, 15.

(٦) : "International Commission for Air Navigation",
D. Goedhuis, "Air Law in the Making", 1938, Institute of Air and Space Law Pamphlets, McGill University.

للطيران المدني « - "ICAO" (٧) ، و « مجلس الطيران المدني
للدول العربية » ، (٨) و « مؤتمر الطيران المدني الأوروبي » -
"ECAC" بين دول أوروبا الغربية (٩) ، و « مؤتمر الطيران المدني
الاقليمي » - "CRAC" بين بعض دول أمريكا اللاتينية (١٠) ،
و « منظمة الطيران المدني الافريقية - AFCAC » بين دول
القارة الافريقية (١١) •

(٧) : "International Civil Aviation Organization".
أنظر دكتور ابراهيم شحاته : « القانون الجوى الدولى وقانون
النضاء » سنة ١٩٦٦ ، دار النهضة العربية بالقاهرة ، ص ٢٥٣
وما بعدها .

وايضا للباحث :
"International and Regional Organization of
Civil Aviation", 1967, Civil Aviation Institute, Cairo, pp.
24 and seq.

(٨) : أنظر للباحث :
المرجع المشار اليه فى الهامش السابق ص ٧٦ ، ٨٠ .

وايضا للباحث :
"Governmental and Non-Governmental Organ-
ization of Civil Aviation in the Arab World : The Arab
League", 1969, Institute of Air and Space Law, McGill Uni-
versity, pp. 10-18.

وايضا : ملف الهيئة المصرية العامة للطيران المدني رقم ٦٢/٨/٦٢
الخاص بانشاء مجلس الطيران المدني للدول العربية .

(٩) : "European Civil Aviation Conference".

أنظر للباحث المرجع المشار اليه سابقا سنة ١٩٦٧ ، ص ٦٧
الى ص ٧٤ .

(١٠) : "Conférence Régionale de l'Aviation Civile".

أنظر : Bin Cheng, "The Law of International Air
Transport", 1962, Stevens and Sons, London, p. 67.

وايضا : للباحث المرجع المشار اليه فى الهامش السابق ص ٣٥ .

(١١) : "African Civil Aviation Commission".

أنظر ملف الهيئة المصرية العامة للطيران المدني رقم ٧١/٥ - ١٠/٦ .

ولم يقف التطور عند هذا الحد بل امتد أيضا الى النشاط الاقتصادي والتجاري للطيران المدني بظهور مؤسسات النقل الجوي الدولية كتطور طبيعي تبعا لاطراد نمو العلاقات بين الدول في مجال النقل الجوي .

اما العامل الثانى الذى ساعد على ظهور هذه المؤسسات فهو وجود التكتلات الاقليمية والسياسية مثل جامعة الدول العربية ومنظمة الوحدة الافريقية ومنظمة الدول الأمريكية والمجلس الأوروبى وغيرها . فقد تبينت الدول التى تضمها مثل هذه التكتلات أن وسيلتها لتحقيق الوحدة السياسية بينها تبدأ بالتعاون فى المجالات الاقتصادية والتجارية . لذلك سارعت بعض هذه المجموعات الى تدارس امكانية تكوين مثل هذه المؤسسات الدولية كتعبير عن الوحدة بينها . ومثال ذلك ما قامت به جامعة الدول العربية من اعداد مشروع اتفاقية بإنشاء مؤسسة الخطوط الجوية العربية العالمية (١٢) . وقد فتح باب التوقيع عليها فى بغداد بتاريخ ١٧ أبريل سنة ١٩٦١ (١٣) .

اما العامل الثالث فهو رغبة الكثير من الدول الفاهية وبخاصة

(١٢) : انظر مذكرة ادارة المواصلات بجامعة الدول العربية رقم ٣/١/١٦ بتاريخ ١٩٦٩/٢/١ .

وايضا : المهندس محمد سليمان الحكيم - الرئيس الحالى لمجلس الطيران المدني للدول العربية - « مستقبل النقل الجوي العربى وما يجب تنفيذه من مشروعات لضمان تقدمه وتطوره » ، ١٩٧٠ ، مستندات مجلس الطيران المدني للدول العربية .

(١٣) : ناقش مجلس الطيران المدني للدول العربية فى دورة انعقاد التاسعة التى عقدت بالقاهرة ابان شهر ديسمبر ١٩٧١ دعوة مجلس ادارة مؤسسة الخطوط الجوية العربية العالمية لمباشرة مسئولياته حين يكتمل الفصايب القانونى من رأس المال اللازم لدعوة مجلس ادارتها للانعقاد وذلك طبقا للمادة « ٥ » من الباب الحادى عشر من الاتفاقية المنشئة للمؤسسة التى تنص على دخول الاتفاقية الى حيز النفاذ بعد شهر من تصديق عدد من الدول الاعضاء لايقل نصيبها فى رأس المال عن ٦٠ ٪ .

انظر فى ذلك تقرير الدورة التاسعة لمجلس الطيران المدني للدول العربية بالقاهرة ١١ - ١٦/١٢/١٩٧١ برقم : م ٣٢ - ت د/٩ ص ١٤٠ - ١٤٤ و ١٤٧ - ١٥١ .

حديثه الاستقلال فى المساهمة فى عمليات النقل الجوى الدولية .
وقد واجهت تلك الدول صعوبات جمة فى تحقيق تلك الرغبة نتيجة
المنافسة الشديدة من جانب مؤسسات الطيران التابعة للدول الكبرى
أو الدول المتقدمة فى مجال الطيران المدنى . ولعل الوسيلة الوحيدة
أمام الدول النامية لكى تهين لنفسها مركزا أفضل فى مجال المنافسة
تكن فى تكوين مؤسسات النقل الجوى الدولية (١٤) . وفى القارة
الافريقية وحدها بلغ عدد الدول المستقلة فى الستينيات ٣٥ دولة
أو يزيد . وقد اتجهت تلك الدول نظرا لامكانياتها الاقتصادية المحدودة
ولتمكين نفسها من تثبيت أقدامها فى سوق النقل الجوى الدولى الذى
اشتدت فيه المنافسة من جانب مؤسسات الطيران الكبرى ، الى التفكير
فى انشاء مؤسسات نقل جوى دولية بينها على مستوى القارة ، أو على
مستوى المناطق الاقليمية المختلفة فيها . ولم يخل جدول أعمال أى
مؤتمر للطيران المدنى عقد بين دول القارة من بند خاص بانشاء مثل
تلك المؤسسات . وفى مؤتمر النقل الجوى الافريقى الذى عقد فى
أديس أبابا فى الفترة من ٩ الى ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٤ بين ٢٦ دولة
افريقية لدراسة مشكلات النقل الجوى الافريقى ووضع أسس تطويره
فى المستقبل ، تدارس المؤتمر امكانية انشاء مؤسسة نقل جوى دولية
بين دول القارة "Pan African Airline" (١٥) . كما تدارس

وقد وجهت الامانة العامة لجامعة الدول العربية المذكرة رقم
٤٥٢/٣/١/١٦ بتاريخ ٢٩/٣/١٩٧٣ الى الدول العربية الاعضاء تفيدا لعضام
ليبيا للاتفاقية المذكورة اعتبارا من ١٥/٣/١٩٧٣ وأنه بذلك تصبح الاتفاقية
سارية المفعول بعد شهر من هذا التاريخ نظرا لأن أنصبة الدول المصققة
على الاتفاقية أصبحت ٦٢٪ من رأس المال وذلك توطئة لدعوة مجلس
ادارة المؤسسة للاجتماع طبقا للمادة الثامنة عشرة من الاتفاقية
المنشئة لها .

(١٤) : انظر International Law Association 52nd Conference
Helsinki, Air Law, 16th August 1966, Comment
by Professor O.J. Lissitzyn.

(١٥) : انظر ICAO Doc. : 8462 — AT/719, ECA—Doc. E/CN.
14 Trans./26, p. 8, item 22.

أيضا امكانية انشاء مؤسسات نقل جوى اقليمية "Sub-Regional Airlines" تضم الدول الداخلة فى منطقة معينة من مناطق القارة . وقد قسمت القارة فى هذا الصدد الى أربع مجموعات هى مجموعة شمال افريقيا ، ومجموعة تضم دول شرق افريقيا ، وأخرى تضم دول غرب افريقيا ، ومجموعة أخيرة تضم دول وسط وجنوب افريقيا (١٦) . وقد قامت « منظمة الطيران المدنى الافريقية » التى سبق ذكرها ، فى دورتها الأولى التى عقدت فى داكار فى الفترة من ٢٢/٢ - ٥/٣/١٩٧١ بدراسة امكانية انشاء مؤسسات نقل جوى موحدة فى مختلف مناطق القارة الافريقية (١٧) .

وهناك عامل رابع له أثره الكبير فى ظهور هذه المؤسسات فى مجال النقل الجوى . فمن الحقائق الثابتة أن النقل عموما هو وسيلة الانسان للتغلب على القيود المكانية والزمنية المستمدة من البيئة ، ومن ثم تمكنه من خلق مجالات أوسع للتصرف وتطوير نفسه ماديا وفكريا فى مختلف المجالات . ومن هنا كان جهده الجهد على مر العصور فى تطوير وسائل النقل . وعلى الرغم من أن النقل الجوى كان من أحدث هذه الوسائل ظهورا الا أنه خضع لتطور فنى هائل خلال فترة وجيزة بحيث بز جميع وسائل النقل الأخرى . فنجد أن الطائرة والمعدات الملاحية اللازمة لها قد استهدفت فى خلال فترة زمنية قصيرة لتطورات فنية متلاحقة . فبعد ما كانت الطائرات المروحية هى المستخدمة وحدها فى هذا المجال حتى سنة ١٩٥٨ بدأ فى أواخر تلك السنة استخدام الطائرات النفاثة البريطانية من طراز "Comet" ، والأمريكية من طراز "Boeing-707"

(١٦) : انظر المرجع المشار اليه فى الهامش السابق توصية

رقم « ١ » ص ٩ .

(١٧) : انظر Report of the African Civil Aviation Commission, 1st Session, Dakar, 22nd Feb.-5 March 1971, Agenda Item 8 (5).