

النظام القانوني لحق الارتفاع الجوي وفقاً لقانون الطيران المدني السوري

رقم 6 لعام 2004

حسين ثامر الحسين¹, بسام شيخ العشرة², موسى خليل متري^{3*}

¹ طالب دكتوراه في قسم القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة دمشق.

² مدرس في قسم القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة دمشق.

³* أستاذ في قسم القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة دمشق.

Moussa.mitry@damascusuniversity.edu.sy

الملخص:

إن تحقيق الحماية القانونية للنشاط الجوي، الذي تتفذه الطائرات بصورة رئيسة، استلزم العمل على إنشاء المطارات بموجب مواصفات قياسية معتمدة في اتفاقية شيكاغو الخاصة في الطيران المدني الدولي، وملحقاتها سيماء المحلق 14 منها، على أنها وبعرض تحقيق الغاية المنشودة، لم تكتفي بضبط عملية إنشاء المطارات فحسب، بل اهتمت بتأمين الحماية خارج حدود المطار أيضاً، لأن الطائرة عند هبوطها أو إقلاعها تحتاج إلى مساحاتٍ واسعة من الأرضي المحيطة بالمطار، لكي تتفذ العملية المنوط بها، وذلك وفقاً لأسس فنية وتقنية، يُراد بها حماية الطيران من المخاطر المحيطة به. وهذا ما أدى إلى تنظيم قانون الطيران المدني السوري رقم 6 لعام 2004 حق الارتفاع الجوي على الأرضي المجاورة للمطارات، على أن ذلك قد اصطدم مع القواعد التي تقوم عليها الملكية العقارية، هذا الأمر الذي يقتضي البحث عن النظام القانوني لحق الارتفاع الجوي، وبيان الآثار المترتبة على عائق كل من المؤسسة العامة للطيران المدني، ومالك العقار المرتفق به.

تاريخ الإيداع: 2022/11/30

تاريخ القبول: 2023/6/27



حقوق النشر: جامعة دمشق -

سوريا، يحتفظ المؤلفون بحقوق النشر

بموجب

CC BY-NC-SA

الكلمات المفتاحية: الارتفاع الجوي، العقار المرتفق به، المطار، المسؤولية.

The legal system for the right of air easement In accordance with Syrian Civil Aviation Law No. 6 of 2004

HUSSIEN Thamer AL-HUSSIEN¹ , Bassam Shek Al- ishra ² , Moussa Khalil Mitre^{*3}

¹ PhD Student, Commercial Law Department, Faculty of Law, Damascus University.

² Prof. at commercial law department, Law school, Damascus University.

^{3*} Prof. at commercial law department, Law school, Damascus University .

Moussa.mitry@damascusuniversity.edu.sy

Abstract:

Achieving legal protection for air activity, which is mainly carried out by aircraft, led to work on establishing airports according to standard specifications under the Chicago Convention on International Civil Aviation, and its annexes, especially Appendix 14 thereof. Airports, as far as they were concerned with the necessity of securing protection outside the borders of the airport, because the plane, when landing or taking off, needs large areas of land surrounding the airport, in order to carry out its operation, and that is according to technical and technical foundations, with which I want to spare the airspace the dangers it faces, This led to regulate the air easement right on lands near airports by Civil Aviation Law No. 6 of 2004, although this disagreed with the rules on which real estate ownership is based and restricted, which finds justification in the search for the legal system for the air easement right, and a statement The implications for both the Syrian Civil Aviation Authority and the owner of the attached property.

Received: 30/11/2022

Accepted: 27/6/2023



Copyright: Damascus University- Syria, The authors retain the copyright under a CC BY- NC-SA

Key Words: Air Easement, Escorted Property, Airport, Liability.

المقدمة:

إن بناء المطارات وفقاً للمواصفات العالمية، وتجهيزها بالتقنيات الالزمة للقيام بالرحلات الجوية من طرقٍ أو ساحاتٍ أو مدرجات للهبوط والإقلاع، ليس كافياً لتحقيق الأمان والسلامة في نطاق النقل الجوي، وإنما لا بد من جعل المناطق المحيطة بالمطارات خاليةً من الأبنية أو الأغراض أو أي موانع أخرى من شأنها أن تهدد السلامة الجوية أو عمليات الإقلاع أو الهبوط أو تتعرض العمليات التي تقوم بها الطائرة بحسبانها الأداة التي يتم تنفيذ النقل الجوي من خلالها، ولهذا الأمر تم تحديد مناطق آمنة محيطة في المطارات يمنع ملوكها من إقامة أي أبنية أو أعمدة أو منارات بقصد عدم عرقلة النشاط الجوي، وهذا ما أطلق عليها شريعة " حقوق الارتفاع الجوية".¹

ويعدُّ حق الارتفاع الجوي من الحقوق العينية التي ترد على العقارات المجاورة للمطارات، وهو من الحقوق الدائمة التي تبقى ما بقي المطار قائماً، فضلاً عن أنه لا ينصرف إلى المعنى الإيجابي دائماً، أي تخويل صاحب حق الارتفاع القيام بأعمالٍ إيجابية على العقار المرتفق به، بل قد يكون حق الارتفاع سلبياً، كما لو أدى إلى منع مالك العقار المرتفق به من إشادة الأبنية أو الأعمدة التي تؤثر في عمليات هبوط وإقلاع الطائرات، وهذا الأمر الذي يجعل من حق الارتفاع الجوي قيداً على حقوق مالكي هذه المناطق بالانتفاع منها وإلحاق الضرر بهم، ولذا فقد سعى المشرع السوري إلى إفراد أحكام هذا الحق بموجب نصوص خاصة في قانون الطيران المدني رقم 6 لعام 2004، وذلك بدءاً من طريقة فرضه المتمثلة بمرسوم يصدر عن السيد رئيس الجمهورية بناء على طلب من المؤسسة العامة للطيران المدني، وبشرط أن تقوم المؤسسة بتعويض الجهات المتضررة من تغيير حق الارتفاع الجوي تعويضاً مناسباً وعادلاً، وانتهاءً بطريقة انتقامته. كما يرتب هذا الحق آثاراً على عاتق كل من المؤسسة العامة للطيران المدني لجهة قيامها بشهر حق الارتفاع الجوي، وعلى عاتق مالك العقار المرتفق به لجهة تقييد استعماله في العقار، وضبطه بمجموعة من الضوابط القانونية بغية عدم التأثير على النقل الجوي.

إشكالية البحث: تتحول إشكالية البحث في التساؤل عن: هل نظم التشريع السوري أحكام حق الارتفاع الجوي بما يضمن التوازن بين الأطراف المستفيدة من استغلال المطارات، والأطراف المتضررة من تغيير حق الارتفاع على ملوكها؟ ويتفرع عن التساؤل الرئيس لهذا البحث، تساؤلان فرعيان:

- 1- ما هو حق الارتفاع الجوي، وهل يختلف من حيث تنظيمه وأساسه القانوني عن حق الارتفاع المقرر في القانون المدني؟
- 2- ما هي الآثار التي تترتب على فرض حق الارتفاع الجوي؟

أهمية البحث: تشكل دراسة هذا الموضوع أحد النقاط التي أظهرها التوسع في بناء المطارات، وما خلقه هذا الأمر من قيود قانونية على ملوك العقارات المجاورة لها، ما يتطلب عرض أحكام الارتفاع الجوي، وتحديد الإطار القانوني له.

أهداف البحث: يهدف البحث للوصول إلى ما يلي:

- 1- بيان مفهوم حق الارتفاع الجوي وفق أحكام قانون الطيران المدني رقم 6 لعام 2004.
- 2- دراسة نطاق حق الارتفاع الجوي، وطبيعته القانونية.
- 3- عرض آثار تغيير حق الارتفاع الجوي على العقارات المجاورة للمطارات.

¹ حداد، الياس. (2011). القانون الجوي، دمشق: سوريا. منشورات جامعة دمشق. ص: 110.

منهج البحث: سنتعتمد في دراستنا على المنهج التحليلي حيث سنقوم بإيراد المعلومة مدار البحث والتقصي والبحث عنها والتعليق عليها كلما أمكن ذلك، وذلك ابتداءً من بيان مفهوم الارتفاع الجوي، وانتهاءً بتحديد آثاره على عائق كل من المؤسسة العامة للطيران المدني ومالك العقار المرتفق به، وستكون دراستنا منصبة على أحكام حق الارتفاع الجوي في الفصل السادس من قانون الطيران المدني رقم 6 لعام 2004 في المواد (86 و حتى 90) والاتفاقيات الدولية والمقارنة بينهما كلما كان المجال متاحاً لذلك.

خطة البحث:

المبحث الأول: ماهية حق الارتفاع الجوي:

المطلب الأول: مفهوم حق الارتفاع الجوي.

المطلب الثاني: نطاق حق الارتفاع الجوي وطبيعته القانونية.

المبحث الثاني: الآثار المترتبة على فرض حق الارتفاع الجوي:

المطلب الأول: الآثار المترتبة على عائق المؤسسة العامة للطيران المدني.

المطلب الثاني: الآثار المترتبة على عائق مالك العقار المرتفق به.

خاتمة

المبحث الأول: ماهية حق الارتفاع الجوي:

إن دراسة النظام القانوني لحق الارتفاع الجوي، يستلزم بادئ ذي بدء، تحديد مفهوم هذا الحق، وذلك بالنظر إلى الخصوصية التي ينفرد بها، كما أن تقرير الارتفاع الجوي لا يمكن أن يؤدي إلى انعدام فائدة مالك العقار وإن كنا أمام عملية استئلاك، لذا فإنه يكون من الواجب بيان نطاق هذا الحق، وبالتالي التوصل إلى طبيعته القانونية.

وعلى ذلك، تنقسم الدراسة في هذا المبحث إلى مطلبين: مفهوم حق الارتفاع الجوي (الفرع الأول)، ونطاق حق الارتفاع الجوي وطبيعته القانونية (الفرع الثاني).

المطلب الأول: مفهوم حق الارتفاع الجوي:

انطلاقاً من أهمية وجود حق الارتفاع الجوي، ودوره في تأمين سلامة الملاحة الجوية، يتبع التعرض لتعريف هذا الحق بقصد التوصل إلى بيان ما يميزه عن غيره من الحقوق العينية الثابتة على العقارات، إلى جانب ذلك أن تقرير حق الارتفاع الجوي لا يفيد أحقيّة الطائرة بالمرور من فوق الأرض المجاورة للمطار فحسب، بل قد يؤدي إلى منع المالك من البناء في ملكه، وهذا ما يستوجب بيان أنواع حق الارتفاع الجوي.

وعلى ذلك، تنقسم الدراسة في هذا المطلب إلى فرعين: تعريف حق الارتفاع الجوي ومميزاته (الفرع الأول)، وأنواع حقوق الارتفاع الجوية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف حق الارتفاع الجوي ومميزاته: يعُد حق الارتفاع الجوي من الحقوق العينية التي ترد على عقار، وبموجبه يكون لصاحبها سلطة على العقار المرتفق به². وهذا ما يتطلب تعريف هذا الحق، وعرض مميزاته.

² السنهوري. عبد الرزاق. (د.ت). *الوسط في شرح القانون المدني، أساس كسب الملكية مع الحقوق العينية الأصلية المتفرعة عن الملكية*. الجزء التاسع. بيروت: دار إحياء التراث العربي. ص: 1280.

أولاً: تعريف حق الارتفاع الجوي: لم يورد قانون الطيران المدني رقم 6 لعام 2004 تعريفاً لحق الارتفاع الجوي، ومن خلال الرجوع إلى القانون المدني السوري رقم 84 لعام 1949 الذي عرّف حق الارتفاع بأنه: "تكليف مفروض على عقار معين لمنفعة عقار معين جارٍ في ملكية شخص غير مالك العقار الأول، ويقوم هذا التكليف إما بتخويل شخص آخر حق مباشرة أعمال تصريفية في العقار المفروض عليه التكليف أو بحرمان صاحب ذلك العقار من استعمال بعض حقوقه"³. وعلى ذلك، يمكن القول بأن حق الارتفاع يرتب على عقار معين (العقار المرتفق به) تقديم فائدة لعقار آخر (العقار المرتفق)، ويقوم هذا الحق إما بمنع صاحب الارتفاع حق القيام بعمل إيجابي كالمرور في العقار، أو فتح مجرى مائي أو ما إلى ذلك من التصرفات المشابهة، أو منع مالك العقار المرتفق به من ممارسة بعض سلطاته، كما هو الحال في تقييد ارتفاع البناء⁴. ولعل ما يبرر للمشرع السوري عدم تعريفه حق الارتفاع الجوي وجود تعريف لحق الارتفاع بوجه عام في القواعد العامة، وهذا ما قد يكون كافياً للوصول إلى حقيقة حق الارتفاع الجوي، وكشف مضمونه. وقد تولى جانب من الفقه⁵ تعريف حق الارتفاع الجوي بأنه: "قيد قانوني يقرره المشرع على الأماكن المجاورة للمطارات بقصد تأمين سلامة الطائرات وحركة الملاحة الجوية"، ولا يخفى ما قدمه هذا التعريف من شمولية واتساع يفي بالغرض المتوكى منه، على أن حسم الجدل في طبيعته واعتباره قياداً قانونياً لا يمكن التسليم به -كما سيمر معنا- في بيان الطبيعة القانونية للارتفاع الجوي. وعليه، يمكن تعريف حق الارتفاع الجوي بأنه: "تكليف مفروض على العقارات المجاورة للمطار بموجب نص في القانون لصالح السلطة الإدارية التي تتولى إدارة المطارات بغرض تحقيق النفع العام، وتتأمين سلامة النقل الجوي".

ثانياً: مميزات حق الارتفاع الجوي: يتمتع حق الارتفاع الجوي بجملة من المميزات يمكن إجمالها بأنه حق: يقرره القانون، ويعني عقاري، وتابع، دائم، وغير قابل للتجزئة.

1- حق يقرره القانون: أنشاط المشرع تقرير حق الارتفاع الجوي بموجب مرسوم بناءً على طلب من المؤسسة العامة للطيران المدني، وهذا ما نصت عليه المادة 86 من قانون الطيران المدني التي جاءت بالقول: "بناء على طلب المؤسسة يتم إنشاء حقوق ارتفاع خاصة، بموجب مرسوم، تسمى حقوق ارتفاع جوية...". وعليه، فإن السبب المكتب لحق الارتفاع الجوي هو نص القانون، فلا يمكن أن يتم اكتساب الارتفاع الجوي بموجب عقد أو تصرف قانوني، كما هو الحال في الارتفاع المقرر في القواعد العامة.

2- حق عيني عقاري: إن حق الارتفاع الجوي من الحقوق العينية التي تثبت على عقار دائماً، ويخلو للمؤسسة العامة للطيران المدني سلطة مباشرة على العقار المرتفق به، لخدمة المطار والنشاط الجوي، دون الحاجة إلى موافقة مالك العقار، ويترتب على اعتبار حق الارتفاع الجوي عيناً عقارياً أن يكون للمؤسسة الحق بالاحتياج به في مواجهة الكافة، سيما من تنتقل إليه ملكية العقار المرتفق به⁶.

3- حق تابع: يتبع حق الارتفاع الجوي العقار المرتفق به، فإذا تم بيع العقار، أو ترتب عليه حق انقطاع أو رهن، فإنه يجري عليه التصرف وهو متقل بحق الارتفاع، فينتقل للمتصرف إليه كالمشتري أو المنتفع العقار مع الارتفاع المقرر عليه⁷.

³ المادة 960 من القانون المدني السوري رقم 84 لعام 1949.

⁴ البشير، محمد. و طه. غني. (د.ت). **الحقوق العينية**. الجزء الأول، بغداد: العراق. مطبعة جامعة بغداد. كلية الحقوق. ص: 322.

⁵ دويدار، هاني. (2002). **قانون الطيران التجاري**. الإسكندرية: مصر. دار الجامعة الجديدة. ص: 143.

⁶ منصور. محمد حسين. (2007). **الحقوق العينية الأصلية**. الإسكندرية: مصر. دار الجامعة الجديدة. ص: 272.

⁷ السنهوري. (د.ت). ص: 1283.

4- حق دائم: الأصل أن حق الارتفاع يدوم بذوات الملكية؛ ذلك لأنّه يتفرع عنها، ويصبح هذا القول على الارتفاع الجوي الذي يدوم ما دام المطار قائماً، ويؤدي خدماته الجوية. على أنه بالإمكان القول بأن صفة الديمومة في الارتفاع وإن كانت من طبيعته على أنها ليست من مستلزماته⁸، فلا مانع مثلاً أن يصدر مرسوم فرض حقوق ارتفاع جوية على عقار معين لصالح أحد المطارات العاملة في الجمهورية العربية السورية لمدة محددة، وإن كان التطبيق العملي يرفض هذا الأمر؛ ذلك أن عملية بناء المطارات تكلف الدولة مبالغ هائلة، من تجهيزاتٍ تقنية أو فنية أو منارات أو غير ذلك، الأمر الذي لا يتواافق وتقرير الارتفاع لمدة محددة يزول بعدها.

5- حق غير قابل للتجزئة: يعد حق الارتفاع الجوي من الحقوق التي لا تقبل التجزئة سواء في تقريرها أو زوالها، وعليه، إذا قسم العقار المرتفق به على عدد من المالك في حالة الملكية على الشيوع فإن حق الارتفاع يبقى على كل أجزاء العقار رغم إجراء القسمة، إلا إذا كان حق الارتفاع غير مستعمل في الواقع على بعض أجزاء العقار، فيجوز لمالكى هذه الأجزاء المطالبة بزوال الارتفاع الجوي عنها.⁹

الفرع الثاني: أنواع حق الارتفاع الجوي: تنقسم حقوق الارتفاع الجوية إلى حقوق ارتفاع جوية إيجابية، وحقوق ارتفاع جوية سلبية.¹⁰

أولاً: حقوق الارتفاع الجوية الإيجابية: يكون الارتفاع إيجابياً إذا خول صاحبه القيام بأعمال إيجابية على العقار المرتفق به¹¹، كما هو الحال في مد وثبت الأسلاك والحواجز في المناطق المجاورة للمطارات، ووضع علامات الإرشاد، وقد بينت المادة 86 من قانون الطيران المدني السوري، حقوق الارتفاع الجوية الإيجابية التي يكون للمؤسسة القيام بها بقصد تأمين سلامة الملاحة الجوية، وحسن سير عمل أجهزتها، وهي:

1- مد أو تثبيت الأسلاك والحواجز في المناطق المجاورة للمطارات ومنشآت الأجهزة الملاحية.

2- تمديد الأسلاك الكهربائية والكابلات بجميع أنواعها.

3- مد أنابيب المياه العذبة والمالحة.

4- وضع علامات للإرشاد عن العوائق التي تشكل خطراً على سلامة الملاحة الجوية.

5- أي مستجدات ارتفاقية أخرى.

ثانياً: حقوق الارتفاع الجوية السلبية: يكون الارتفاع سلبياً إذا كان يرتب على مالك العقار المرتفق به الامتناع عن القيام ببعض الأفعال التي يملك أصلاً القيام بها، كصورة من صور تقييد الملكية مراعاةً للمصلحة العامة، وتكون الارتفاعات السلبية بحسب قانون الطيران المدني على الوجه الآتي¹²:

1- حق المؤسسة العامة للطيران المدني في إزالة أي مبانٍ أو منشآت أو أغراض أو أي عوائق مهما كان نوعها، وذلك في المناطق المجاورة للمطارات ومنشآت الأجهزة المتعلقة بالملاحة الجوية.

⁸ البشير و طه، غني. (د.ت). ص 324.

⁹ المرجع السابق، ص 324.

¹⁰ قرباش، مجذ، ورحال، ثائر. (2012). *القانون الجوي*، حلب: سورية. جامعة حلب، كلية الحقوق، ص: 196.

¹¹ البشير و طه. (د.ت). ص: 325.

¹² المادة 86/أ من قانون الطيران المدني السوري.

2- حق المؤسسة العامة للطيران المدني في منع إقامة أي مبانٍ أو منشآت أو غراس أو أي عوائق مهما كان نوعها، وذلك في المناطق المجاورة للمطارات ومنشآت الأجهزة المتعلقة بالملاحة الجوية.

ومما تجدر الإشارة إليه أن هذه الإرتفاقات تشكل انتهاكاً صارخاً للقواعد التي يقوم عليها حق الملكية، وواجب عدم المساس بها، وهذا ما تضمنه دستور الجمهورية العربية السورية لعام 2012، حيث نصت المادة 15 منه على أن: "الملكية الخاصة من جماعية وفردية مصانة..."، وطالما أن قانون الطيران المدني قد منح للإدارة الحق في إزالة المبني المقام على العقار الذي تقرر عليه حق الارتفاع الجوي، مراعاة للمصلحة العامة، فيكون من الواجب أن يتم منح المتضرر في هذه الحالة تعويضاً، ليس فقط عن تغريم حق الارتفاع على عقاره، وإنما عن الأبنية التي تمت إزالتها من العقار، وعلى أساس القيمة الرائجة في الدوائر المالية؛ بغرض تحقيق الاستقامة المرجوة من النص، وعدم تمكين الإدارة بما تملكه من سلطة فرض حق الارتفاع الجوي من إلحاق الأضرار بمالكي العقارات المجاورة للمطارات جراء إزالة أبنائهم المشادةعليها.

المطلب الثاني: نطاق حق الارتفاع الجوي وطبيعته القانونية:

إن تغريم حق الارتفاع الجوي على العقارات المجاورة للمطارات ليس من شأنه أن يسلب المالك عقاره، أو يتقرر عليه بالشكل الذي يؤدي إلى منعه من استعماله أو استغلاله، الأمر الذي يجعل من الواجب ضرورة البحث في نطاق حق الارتفاع الجوي وعن كون نطاقه يقتصر على حدود معينة في العقار كما هو الحال في حق الارتفاع المنظم في القانون المدني، أو أن خصوصية العمليات الجوية اقتضت أن تكون له طبيعة قانونية معينة تتلاءم وواقع النشاط الجوي. وعلى ذلك، تنقسم الدراسة في هذا المطلب إلى فرعين: نطاق حق الارتفاع الجوي (الفرع الأول)، الطبيعة القانونية لحق الارتفاع الجوي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: نطاق حق الارتفاع الجوي: في الحقيقة إن تغريم حق الارتفاع الجوي على عقار مجاور للمطار، يثير التساؤل عن نطاق هذا الحق، والمدى الذي يشمله، ولما كان الارتفاع الجوي، من حيث مصدر نشوئه، قانونياً أي بموجب مرسوم يصدر بناءً على طلبٍ من المؤسسة العامة للطيران المدني، فقد جعل المشرع السوري من الأخيرة مختصةً في تحديد نطاق حق الارتفاع الجوي، ومداه القانوني، والمناطق المشمولة به¹³. ومن خلال الرجوع إلى اتفاقية شيكاغو لعام 1944¹⁴ وملحقاتها سيما الملحق رقم 14 المتعلق بتتنظيم المطارات، فقد حدد المناطق المشمولة بالارتفاع الجوي بثلاث مناطق¹⁵:

المنطقة الأولى: منطقة الأمان: وهي منطقة تلاصق بشكل مباشر أرض المطار وممراته، وفي هذه المنطقة تمنع إشادة الأبنية، أو زراعة الأشجار، أو حفر الآبار، أو إقامة أعمدة أو تمديد أسلاك، أو إنشاء منارات جوية، وهي تكون بحدود مسطح عرضه 400 متر حول حدود المطار.

المنطقة الثانية: المنطقة التي تلي منطقة الأمان: هي المنطقة التي تلي منطقة الأمان، ويجوز فيها إشادة الأبنية ولكن دون أن يتجاوز الارتفاع حدوداً معينة بالشكل الذي يؤدي للصطدام بها عند قيامها بالهبوط أو الإقلاع. ويكون الحد الأقصى للمبني 45 متراً فوق متوسط منسوب أرض المطار، وذلك في دائرة مركزها "مركز المطار الهندسي" ونصف قطرها 4 كيلومترات.

¹³ نصت المادة 87 بالقول على أنه: "تحدد المؤسسة نطاق و مدى حقوق الارتفاع الجوية والمناطق التي تفرض فيها وفقاً لما تقرره على ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية....".

¹⁴ أقرت الجمهورية العربية السورية اتفاقية شيكاغو الخاصة بالطيران المدني الدولي لعام 1944 بموجب المرسوم التشريعي رقم 142 لعام 1949.

¹⁵ رضوان، أبو زيد. (1988). **القانون الجوي - قانون الطيران المدني**. القاهرة. دار الفكر العربي. ص: 132-133.

المنطقة الثالثة: منطقة ارتفاع أنوار الملاحة الجوية: وفي هذه المنطقة يكون من الجائز إقامة المباني أو زرع الأشجار، أو تمديد أسلاك، على أنه لا يجوز استحداث أنوار الملاحة الجوية، أو تمنع رؤية أنوار تبهر النظر أو تلتبس على الطيار مع أنواع الملاحة الجوية أو تمنع رؤية أنوار أو إشارات الملاحة الجوية رؤية صحيحة، وذلك في منطقة طرفى الممرات المعدة للهبوط أو الإقلاع الآلي عرضها نصف كيلو متر، وطولها ثلاثة أو أربعة كيلو مترات.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لحق الارتفاع الجوي: يثور في صدد دراسة ماهية حق الارتفاع الجوي التساؤل عن طبيعته القانونية، بقصد الوصول إلى النظام القانوني الذي يحكم عمله، ولهذه الغاية ظهرت العديد من الآراء الفقهية والتي سنتولى عرضها وفق الآتي:

الرأي الأول: يذهب هذا الرأي إلى أن حق الارتفاع المقرر لا يختلف عن حق الارتفاع المقرر في القانون المدني، بل إنه "يندرج تحت مظلة المؤسسة القانونية المعروفة بحقوق الارتفاع المنصوص عليها في القانون المدني في المادة 960 وما يليها، ومن هنا جاءت تسميتها بحقوق الارتفاع الجوية"¹⁶، ويعزز هذا الرأي وجهة نظره في اعتبار حق الارتفاع الجوي هو جزء من حقوق الارتفاع الواردة في القانون المدني، في أن الغاية منه - أي الارتفاع الجوي - تتمثل في فرض قيود على حقوق أصحاب العقارات المجاورة للمطار، وتقييد انتفاعهم بها على الوجه الطبيعي المألف، لمصلحة وفائدة عقار آخر مقام عليه مطار عائد للدولة، وهذا ما يجعله مطابقاً للمفهوم الذي يقوم عليه حق الارتفاع المقرر في القواعد العامة.¹⁷

الرأي الثاني: ويرى هذا الرأي أن حق الارتفاع الجوي لا يختلف عن حق الارتفاع المقرر في القانون المدني، إلا من حيث طريقة نشوئه، حيث أن الارتفاعات المقررة في القانون المدني قد تنشأ بموجب اتفاق بين الأطراف على خلاف الارتفاعات الجوية التي لا يمكن أن تنشأ اتفاقاً، وإنما بنص القانون¹⁸، على أنه لا يمكن التسليم بهذا القول في ظل القانون المدني السوري الذي أجاز أن ينشأ حق الارتفاع بموجب نص القانون¹⁹، الأمر الذي يفيد أن حق الارتفاع وفقاً للقواعد العامة قد يكون مصدره اتفاقياً أو قانونياً.

الرأي الثالث: ويذهب هذا الرأي إلى وجوب التمييز بين القيود القانونية الواردة على حق الملكية العقارية، وحقوق الارتفاع الواردة على العقارات، وإن كانت تسعى لذات الهدف، ألا وهو الحد من منفعة عقار لمصلحة عقار آخر، على أنه يمكن التفريق بينهما في أن القيود القانونية الواردة على حق الملكية العقارية هي حدود عامة لكل ملكية في ظروف معينة، وهي ترسم الحدود الطبيعية لحق الملكية، على خلاف حق الارتفاع الذي يعتبر من القيود الاستثنائية، والتي تمثل وضعاً خاصاً بملكية معينة. وكذا فإن القيود القانونية الواردة على حق الملكية العقارية لا تسقط بعدم الاستعمال، على خلاف دعوى المطالبة بحق الارتفاع التي تسقط إذا انقضى على عدم استعماله مدة خمس عشرة سنة²⁰، وعلى فرض اعتبار حق الارتفاع الجوي من حقوق الارتفاع العادية، فإنه في حال باع المالك عقاره المجاور للمطار لشخص آخر، ولم يقم بإعلامه بوجود حق ارتفاع للمطار، فإنه يكون له الحق بالرجوع على المالك ومطالبته بالتعويض وفق ضمان التعرض والاستحقاق، على خلاف الحال في حق الارتفاع الجوي الذي لا يضمن بموجبه

¹⁶ حداد. (2011). ص: 111.

¹⁷ المادة 960 من القانون المدني وما يليها.

¹⁸ موسى، طالب حسن. (1997). *القانون الجوي الدولي*, ط1، عمان: الأردن. مكتبة دار الثقافة. ص: 81.

¹⁹ نصت المادة 961 من القانون المدني على أنه: "ينتج الارتفاع إما عن الالتزامات مفروضة بالقانون وإما عن اتفاقيات معقدة بين ملاك العقارات".

²⁰ منصور. (2007). ص: 270.

المالك هذا الأمر. وعليه، فإن حق الارتفاع الجوي يعُد منزلة قيد قانوني على حق الملكية في العقارات المجاورة للمطارات، ولا يمكن أن تسبغ عليه صفة الارتفاع، الذي يختلف في تكوينه وأساسه الوارد في القانون المدني.²¹

الرأي الرابع: أقرّ القضاء المصري مفهوماً جديداً لحق الارتفاع، حيث بالإمكان أن ينشأ ارتفاع مقرر لخدمة مال عام، يسمى بالارتفاع الإداري، واعتبره من الحقوق التي تعتبر من الأموال العامة، لتعلقها بالمال أو بالمرفق العام الذي تخدمه، فيكون لها بذلك ما يكون من أحكام الأموال العامة من خصائص أو حصانة، وتبقى لها هذه الصفة ما دام المال العام المخدوم مخصصاً للمنفعة العامة، ولا تنتهي إلا بانتهاء تخصيصه لهذه المنفعة أو بتخصيصه لجهة نفع أخرى غير تلك التي تقرر من أجلها الارتفاع.²²

وقد أكد المشرع السوري وجهة النظر هذه من خلال إمكانية نشوء حق الارتفاع بموجب نص القانون، حيث نصت المادة 961 من القانون المدني على أنه: "ينتج الارتفاع إما عن الوضعية الطبيعية للأماكن وإما عن التزامات مفروضة بالقانون وإنما عن اتفاقات معقودة بين ملاك العقارات"، وعليه، يمكن القول بأن حق الارتفاع الجوي، هو صورة من صور الارتفاعات الإدارية التي تتضمن بموجب نص القانون، ويكون له الحماية القانونية بحسبانه يؤدي إلى خدمة المال العام وهو المطار، وبعرض تحقيق سلامة عمليات النقل الجوي، وتبقى له هذه الصفة بما أنه مخصص لخدمة النفع العام.

المبحث الثاني: الآثار المترتبة على فرض حق الارتفاع الجوي.

يعُد حق الارتفاع الجوي من الارتفاعات الحديثة التي أفرزتها وجود الطائرات والمطارات، وهو نوع من تقيد الارتفاع بالعقارات المجاورة؛ لأن إنشاء المطارات يجب أن تراعي فيه سلامة الملاحة الجوية، وضمان حسن أداء الأجهزة والمنشآت الموجودة فيه.²³

وتترتب على تقرير حق الارتفاع الجوي مجموعة من الآثار على عاتق المؤسسة العامة للطيران المدني؛ نظراً لأن تحديد طرق بناء المطارات، وإدارتها، تكون من المهام المنوطبة بها بشكل مباشر، وإن هذا الأمر يوجب عليها القيام بشهر حق الارتفاع الجوي؛ بغية إعلام الغير بما لها من الحق على العقارات المجاورة للمطار، وقيامها بتعويض المتضرر جراء تقرير حق الارتفاع الجوي، هذا من جهة، ومن جهة أخرى يرتب حق الارتفاع آثاراً على عاتق مالك العقار المرتفق به، لجهة تقيد استعمال العقار المملوك فضلاً عن ترتيب المؤيدات في حال مخالفة هذه الأحكام. وعليه، ستقسام الدراسة في هذا البحث إلى مطلبين: الآثار المترتبة على عاتق المؤسسة العامة للطيران المدني (الفرع الأول)، والآثار المترتبة على عاتق مالك العقار المرتفق به (الفرع الثاني).

المطلب الأول: الآثار المترتبة على عاتق المؤسسة العامة للطيران المدني.

يرتبط تقرير حق الارتفاع الجوي على العقارات المجاورة للمطارات قيام المؤسسة العامة للطيران المدني بشهر هذا الحق، إلى جانب تعويض المتضرر من جراء ذلك تعويضاً عادلاً وبالشكل الذي يتاسب وحجم الضرر اللاحق به.²⁴

وعليه، تقسم الدراسة في هذا المطلب إلى فرعين: شهر مضمون حق الارتفاع الجوي (الفرع الأول)، وتعويض المتضرر من تقرير الارتفاع الجوي (الفرع الثاني).

²¹ الهميبي، صالح أحمد. (2013). *الإشكاليات القانونية لملكية الطائرة والقيود القانونية على العقارات المجاورة للمطار - دراسة تحليلية مقارنة*. مجلة جامعة الشارقة، المجلد: 10، العدد: 2، الشارقة/الإمارات العربية المتحدة. ص: 296.

²² نقض مدني مصرى، قرار 270، تاريخ 27/3/1969، مشار إليه لدى: منصور. (2007). ص: 271.

²³ السحباني، عبد الله عمر. (2013). *حق الارتفاع وتطبيقاته المعاصرة*. مجلة كلية الشريعة والقانون بجامعة الأشرف، الدقهلية/ مصر، المجلد: 8، العدد 1. ص: 649.

²⁴ Bagne, Stephon.,(2014)., Board Rights Of An Aviation Easement, Rights Of Way., NewYork/USA., p. 25.

الفرع الأول: شهر مضمون حق الارتفاع الجوي: يتعين على المؤسسة العامة للطيران المدني القيام بتحديد مضمون حق الارتفاع الجوي، وبيان نطاقه، ومداته، وكذلك المناطق المشمولة به وفقاً للاتفاقيات الدولية النافذة، حيث ألزم المشرع السوري المؤسسة بنشر مضمون حق الارتفاع من نطاقٍ و مدىٍ ومناطق مشمولة به في الجريدة الرسمية وإحدى الصحف اليومية²⁵؛ وذلك لإعلام الغير بالحقوق المفروضة على العقار. عليه، فإن المقصود بشهر حق الارتفاع الجوي في هذا الصدد هو نشر مضمونه في الجريدة الرسمية وإحدى الصحف اليومية، دون أن يشترط قانون الطيران المدني قيده على صحيفة العقار، الأمر الذي يثير التساؤل، هل يكون للمؤسسة العامة للطيران القيام بقيد حق الارتفاع الجوي على صحيفة العقار؟ استناداً إلى ما سبق، يمكن القول بأن المشرع السوري إذا أراد إلزام المؤسسة العامة للطيران المدني بقيد الارتفاع على صحيفة العقار، لاشترط ذلك صراحةً، على أن عدم تنظيم هذا الأمر يفيد عدم ضرورة التسجيل في الصحيفة العقارية، وإن كان من حق المؤسسة قيده على صحيفة العقار بغرض تجنب الاضطراب الذي قد ينشأ في مسألة البيوع الجارية على العقارات المجاورة للمطارات، والتحايل الذي قد يتبعه ملاك هذه العقارات بحق المشترين حسني النية. وبما أن الأصل في الأشياء الإباحة، فلا مانع من قيام المؤسسة بقيد حق الارتفاع الجوي على الصحيفة، وإن كان من الأجدى أن يلزم المشرع السوري المؤسسة بذلك، كما فعل المشرع اللبناني في القانون رقم 70 لعام 1966 المتعلق بفرض حقوق ارتفاع لتأمين سلامة الملاحة الجوية، حيث أوجب نشر مرسوم تقرير حق الارتفاع في الجريدة الرسمية وفي ثلاث صحف محلية، وتبلغ الخرائط العائدة لها للمديرية العامة للتنظيم المدني والبلديات المختصة، وأمين السجل العقاري ليقدها على الصحيفة العينية العائدة إلى كل عقار مرتفق أو قسم منه²⁶.

الفرع الثاني: تعويض المتضرر من تقرير الارتفاع الجوي: في الحقيقة إن تقرير حق الارتفاع الجوي، يتطلب قيام المؤسسة العامة للطيران المدني بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالمتضررين، ولذا فإن الدولة في هذه الحالة تقوم مسؤوليتها على أساس "المسؤولية دون خطأ"، ولا يخفى لما لهذا الأساس من إيجابيات لكونه يتضمن وظيفة مزدوجة، تشمل ضمان التعويض للمتضررين الذين لا يكون بإمكانهم إقامة الدليل على خطأ الدولة من جهة، ومن جهة أخرى ضمان فاعلية النشاط الإداري، ثم إن الدولة لا تتردد في المخاطرة لتحقيق المصلحة العامة، وفي الوقت ذاته تسعى لعدم ترك الأضرار التي تسبب نشاطها بها دون تعويض، وبذلك يكفى لثبت التعويض عن الارتفاع الجوي إثبات وجود علاقة سببية بين الضرر ونشاط الإدارة، دون أن يحتاج المتضرر لإثبات خطأ الإدارة²⁷. وقد نصت المادة 87 من قانون الطيران المدني على أنه: على أن تقوم المؤسسة بصرف تعويض عادل مقابل فرض حقوق الارتفاع الجوية للمتضررين، ومن خلال هذا النص يتعين بدايةً توضيح الدائن بالتعويض، والمدين بالتعويض في صدد الارتفاعات الجوية، فالدائن بالتعويض هو المتضرر من تقرير حق الارتفاع الجوي، ويمكن القول في هذه الحالة أن الضرر لا يلحق بمالك العقار المرتفق به فحسب، وإن كان هو المتضرر الأكبر جراء تقرير الارتفاع على عقاره،

²⁵ نصت المادة 87 من قانون الطيران المدني بالقول على أنه: " تحدد المؤسسة نطاق و مدى حقوق الارتفاع الجوية والمناطق التي تُفرض فيها وفقاً لما تقرره على ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية، وينشر ذلك في الجريدة الرسمية وإحدى الصحف اليومية".

²⁶ نصت المادة 3/7 من القانون رقم 70 لعام 1966 وتعديلاته المتعلقة بفرض حقوق ارتفاع لتأمين سلامة الملاحة الجوية اللبناني على أنه: "نشر المراسيم المذكورة في الجريدة الرسمية وفي ثلاث صحف محلية وتبلغ مع الخرائط العائدة لها إلى: - المديرية العامة للتنظيم المدني والبلديات المختصة - أمين السجل العقاري ليقدها على الصحيفة العينية العائدة إلى كل عقار مرتفق أو قسم من عقار مرتفق".

²⁷ سقني، سميرة، وحمليل، نوارة. (2021). *إشكالية التعويض في الارتفاعات الإدارية*, المجلد 9، العدد 1، مجلة القانون والمجتمع، جامعة أحمد آدرار، الجزائر. ص: 14-15.

وإنما يمتد إلى مستأجر العقار أو المرتهن أو المنقע أو أي شخص آخر يؤدي الارتفاع إلى الإضرار بحقه أو الانتهاص منه²⁸، وأما المدين بالتعويض فهي المؤسسة العامة للطيران المدني التي يتم تقرير حق الارتفاع الجوي بناءً على طلبها، وبقصد تحقيق المصلحة العامة.

وبالانتقال إلى تحديد الأسس القانونية للتعويض عن تقرير حق الارتفاع الجوي، لم يبين قانون الطيران السوري الأسس القانونية للتعويض عن تقرير حق الارتفاع الجوي، وإنما اكتفى بأن تقوم المؤسسة بصرف تعويض عادل مقابل فرض الارتفاع الجوي للمتضاررين، دون أن يبين مفهوم "التعويض العادل"، ويدعُ جانب من الباحثين إلى القول²⁹ بأن التعويض يكون عادلاً إذا توافرت فيه ثلاثة عناصر:

- 1-أن يكون التعويض كاملاً، لأن قيمة التعويض التي يتوجب دفعها للمتضارر لا يجوز أن تقل عن قيمة الضرر.
- 2-أن يكون التعويض بموافقة المتأثر ورضائه، فلا يجوز أن يقتصر في تقييم التعويض على معايير اقتصادية بحتة، بل لا بد من اعتماد معايير إضافية من بينها قيمة العقار الراية مثلاً.
- 3-أن يكون دفع التعويض فورياً لا إبطاء فيه، وهذا يقتضي أن يتم دفعه بمجرد تقرير حق الارتفاع، أما إذا تأخرت الإدارة في دفع التعويض أو تقرر تقسيطه مثلاً، فيتعين احتساب فائدة معقولة على مبلغ التعويض يوازي ما يمكن للمالك أن يجنيه من منفعة إذا قام باستعمال عقاره استعمالاً كاملاً.

ومن خلال الرجوع إلى قانون فرض حقوق ارتفاع لتأمين السلامة الجوية اللبناني لعام 1966، نجد بأنه ميز في تقرير حقوق الارتفاع عن كونها أدت إلى نزع الملكية أو لا، فإذا أدت إلى نزع الملكية ستكون أحكام قانون الاستئلاك هي الأولى بالتطبيق³⁰، وأما إن لم تؤدي إلى نزع الملكية، فيقتضى المتأثر تعويضاً بحسب وضع الارتفاع المقرر على ملكه، فإذا أدت حقوق الارتفاع المفروضة إلى إزالة أبنية أو منشآت أو أغراض قائمة أو قسم منها يعطى المالك والمتأثر والمستأجر تعويضاً يوازي الضرر اللاحق بكل منها، وأما إذا حالت دون إقامة أبنية أو منشآت أو أغراض فيكون التعويض بمقدار المنع³¹. وهذا ما نوصي بتطبيقه من خلال إصدار قانون يتضمن تحديد الأسس القانونية للتعويض في حال تقرير الارتفاعات الجوية؛ نظراً لأن المشرع السوري لم يبحث في الإطار العملي للتعويض عن تقرير حق الارتفاع الجوي. ومما تجدر الإشارة إليه أن عدالة التعويض ينبغي لا تقتصر على الأضرار المباشرة لتقرير حق الارتفاع الجوي على العقار، وما يرافقه من حرمان المتأثر من استعمال عقاره أو الانتفاع به،

²⁸ شرفي، نوفل. (2019). *النظام القانوني لحق الارتفاع في التشريع الجزائري*, رسالة ماجستير، قسم القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدى، الجزائر. ص.29

²⁹ هياجنة، عبد الناصر، والعدوان، أشرف. (2012). *التعويض العادل كشرط لمشروعية الاستئلاك الأردني*, مجلة علوم الشريعة والقانون، المجلد 39، العدد 2، الأردن. ص: 476.

³⁰ المادة 16 من قانون فرض حقوق الارتفاع لتأمين السلامة الجوية اللبناني لعام 1966.

³¹ المادة 2/17 من قانون فرض حقوق الارتفاع لتأمين السلامة الجوية اللبناني لعام 1966 نصت على أنه: إذا كانت حقوق الارتفاع تحول دون إقامة أبنية أو منشآت أو أغراض يزيد ارتفاعها على:

أ- مترين فيعود للإدارة المختصة إما أن تستملك القسم من العقار المقل ب لهذا الارتفاع أو أن تدفع المالك تعويضاً يتراوح بين 60 و80% من قيمة هذا القسم. إلا أنه إذا أصبح هذا القسم غير قابل لأي بناء أو غرس فللمالك الخيار بيلزام الإداره باستئلاك كامل هذا القسم ضمن مهلة شهر اعتباراً من تاريخ دعوته أمام اللجنة (الدائنية) المشار إليها في المادة 21.

ب- 3 أمتار ونصف ولا يقل عن مترين، فيعطي المالك تعويضاً يتراوح بين 40 و60% من قيمة القسم من العقار المقل ب لهذا الارتفاع.

ج- 7 أمتار ولا يقل عن 3 أمتار ونصف، فيعطي المالك تعويضاً يتراوح بين 20 و40 بالمئة من قيمة القسم من العقار المقل ب لهذا الارتفاع.

د- 10 أمتار ولا يقل عن 7 أمتار فيعطي المالك تعويضاً أقصاه عشرون بالمائة من قيمة هذا القسم من العقار المقل ب لهذا الارتفاع.

وإنما يتوجب أن تتمد إلى الأضرار غير المباشرة اللاحقة بالمتضرر إذا انخفضت قيمة العقارات الخاضعة للارتفاع، على الوجه الذي يصعب إصلاحضرر المتمثل في تراجع القيمة الحقيقية للعقار المرتفق به.

المطلب الثاني: الآثار المترتبة على عاتق مالك العقار المرتفق به.

يكون لمالك العقار المرتفق به الحق في استعمال العقار المجاور للمطار؛ ذلك أن فرض حق الارتفاع الجوي لا يعني سلب المالك ملكيته، وإن كان يقييد استعماله في العقار المرتفق به، بقصد تأمين حماية نشاط النقل الجوي، ولهذا الأمر رتب المشرع مؤيدات على عاتق مالك العقار المرتفق به في حال مخالفة أحكام استعمال العقار المرتفق به.

وعليه، تقسم الدراسة في هذا المطلب إلى فرعين: تقيد استعمال العقار المرتفق به (الفرع الأول)، المؤيدات المفروضة على مخالفة أحكام استعمال العقار المرتفق به (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تقيد استعمال العقار المرتفق به: يكون لمالك العقار أن يجري ما يريد من الأعمال على العقار المرتفق به، على أن ذلك مقيد بقيود وضعها المشرع، يمكن إجمالها، بعدم إشادة الأبنية وعدم بناء المنارات الضوئية في العقار.

أولاً: الالتزام بعدم إشادة الأبنية والعوائق في المناطق المشمولة بالارتفاع الجوي: ألم قانون الطيران المدني السوري مالك العقار المرتفق به، بعدم إشادة أي بناء في المناطق المشمولة بحق الارتفاع الجوي استناداً للمادة 88 التي جاءت بالقول على أنه: "لا يجوز تشييد أي بناء أو إقامة أي عوائق في المناطق المشمولة بحقوق الارتفاع الجوية، أو إجراء أي تغيير في طبيعة أو وجهة استعمال الأرضي الخاضعة للارتفاع إلا بموجب موافقة من المؤسسة وحسب الشروط المقررة". وعليه فإن المشرع السوري، يمنع مالك العقار المرتفق به من إشادة أي بناء على العقار مهما اختلف نوعه أو تسميته، سواءً أكان بناءً ثابتاً أم مؤقتاً كالأبنية المشادة من الخشب أو الأكشاك، وسواءً أكانت تامة البناء أم مشادة على الهيكل، وسواءً أكان لها جدران أم لا³²، كما لا يجوز له إقامة أي عائق يؤدي إلى عرقلة الملاحة الجوية على العقار المرتفق به؛ وذلك رغبةً من المشرع في توفير الحماية القانونية للنشاط الجوي، وتغليب المصلحة العامة على المصلحة الخاصة لمالك العقار، ومن جهة أخرى، أوجب المشرع السوري على مالك العقار عدم إجراء أي تغيير في طبيعة العقار، أو وجهة استعمال الأرضي كما لو كانت سكنية فأراد إزالة الأبنية وتحويلها إلى زراعية بغرض الاستفادة منها، وعدم تعطيل استثمارها، وإن كان هذا الحكم يحتوي الكثير من الإيجاف بحق مالك العقار المرتفق به، ومع هذا كله، تكون السلطة التقديرية في هذه الحالة للمؤسسة؛ ذلك أن المنع الذي قرره تشريعنا لم يكن مطلقاً إنما أجازه ضمن شرط الحصول على موافقة المؤسسة؛ رغبة في المواءمة بين اعتبارات حق الملكية، واعتبارات السلامة الجوية.

ثانياً: الالتزام بعدم إنشاء أي منارة ضوئية أو لاسلكية في العقار المرتفق به: أوجب قانون الطيران المدني على مالك العقار المرتفق به عدم جواز إنشاء أي منارة ضوئية أو لاسلكية إلا بعدأخذ موافقة المؤسسة العامة للطيران المدني³³؛ وذلك بغية ألا يحصل أي تداخل بينها وبين الأجهزة التي تستخدم في المطارات من لواقط الإشارات أو الاتصالات أو غيرها، وبالتالي احتمال وقع الكوارث الجوية. وأما في حال كانت الأجهزة أو المنارات الضوئية قائمة، فيكون للمؤسسة الحق في إزالتها أو تعديلها بالشكل الذي يؤدي إلى منع الالتباس مع الأجهزة الضوئية المستخدمة في المطارات، كما يكون للمؤسسة الحق في فرض القيود الازمة على المنشآت القائمة كالمصانع أو المعامل التي يتتصاعد منها الدخان أو أي مادة أخرى من شأنها أن تؤثر على الرؤية في

³² منصور. (2007). ص: 272.

نصت المادة 89/أ من قانون الطيران المدني على أنه: "لا يجوز إنشاء أي منارة ضوئية أو لاسلكية إلا بعد موافقة المؤسسة".

العقارات المجاورة للمطارات أو أن يستعمل تجهيزات كهربائية أو أجهزة معدنية ثابتة أو متحركة من شأنها أن تحدث تداخلاً مع الأجهزة اللاسلكية المستعملة في المطارات³⁴.

الفرع الثاني: المؤيدات المفروضة على مخالفات أحكام استعمال العقار المرتفق به: يترتب على مخالفة أحكام استعمال حق الارتفاع الجوي فرض مؤيدات معينة على عائق مالك العقار المرتفق به، وهذا ما يعُد أثراً رئيساً ناشئاً عن الارتفاع الجوي؛ إذ لو لا فرض حق الارتفاع الجوي لما كان بالإمكان معاقبة المالك في استعمال ملکه، وبما أن حماية سلامه الملاحة الجوية تعد الغاية التي تُرجح على أي غاية في هذه الحالة، فمن المستساغ التسليم بمثل هذا الحكم. ولتوضيح هذا الأمر، سنقوم بطرح الفرضية الآتية بغية بيان المؤيدات المترتبة جراء مخالفات أحكام حق الارتفاع الجوي: قد يقوم المالك بإشادة بناء على العقار في الوقت الذي لا يجيز له المرسوم القاضي بفرض حق الارتفاع القيام بذلك، ونتيجةً لقيامه بذلك تصطدم إحدى الطائرات أثناء هبوطها أو إقلاعها بالبناء، مما يتسبب في حدوث أضرار جسيمة في الأموال والأرواح، وفي هذه الفرضية لا بد من التمييز بين المؤيدات المدنية والجزائية والإدارية.

أولاً: المؤيدات المدنية: إن قيام مالك العقار بمخالفة أحكام استعماله، يستدعي نشوء المسؤولية على أساسٍ تقسيري³⁵؛ الأمر الذي يخول للمؤسسة العامة للطيران المدني الرجوع على مالك العقار وفقاً لهذا الأساس في حال اصطدام إحدى الطائرات بالبناء المشاد على العقار المرتفق به، كما يقع على عائق المتضرر "مؤسسة الطيران" عبء إثبات الخطأ في المسؤولية التقسيриة، ولما كان الحادث واقعة مادية يمكن أن يتم إثباته بجميع طرق الإثبات³⁶. وأما بالنسبة للمتضررين من المسافرين أو ورثتهم أو الشاحنين، فلا يكونون مكلفين بإثبات الخطأ؛ نظراً لأن الخطأ مفترض من جانب الناقل في حال الإخلال بضمان السلامة، على أن الناقل الجوي يمكن له في هذه الحالة نفي المسؤولية عنه بإثبات خطأ الغير³⁷، وبالتالي يكون للمتضررين في هذه الحالة الرجوع إما على المؤسسة أو على مالك العقار، وفي حال الرجوع على المؤسسة قد تقوم بدفع التعويض، والرجوع بدورها على مالك العقار.

ثانياً: المؤيدات الجزائية: يعاقب مالك العقار المرتفق به بالغرامة من ثلاثة آلاف إلى خمسة وعشرين ألف ليرة سورية³⁸. إلى جانب معاقبته على أساس "جرائم الاعتداء على سلامه طرق النقل والمواصلات" الواردية في قانون العقوبات السوري³⁹، التي تعاقب كل من يقوم بإسقاط المركبة الهوائية سواءً أكان ذلك بتحطيم أم تعطيل الإشارات أم استعمال إشارات مغلوطة، أم أية وسيلة أخرى بالأشغال الشاقة المؤقتة مدة لا تقص عن خمس سنوات⁴⁰، بما في ذلك إشادة الأبنية في المناطق المشمولة بالارتفاع الجوي،

³⁴ نصت المادة 89/ بـ جـ من قانون الطيران المدني على أنه: "بـ- يحق للمؤسسة إزالة أو تعديل أي جهاز ضوئي قد يحدث التبادلاً مع الأجهزة الضوئية المساعدة للملاحة الجوية ، كما لها أن تفرض القيود اللازمة على المنشآت التي يتتصاعد منها دخان أو أي مادة من شأنها أن تؤثر على الرؤية في جوار المطارات أو تؤثر على سلامه الملاحة الجوية جـ - يجب على كل من يملك أو يستعمل تجهيزات كهربائية أو منشآت معدنية ثابتة أو متحركة من شأنها أن تحدث تداخلاً يعرقل عمل الأجهزة اللاسلكية أو الأجهزة المساعدة للملاحة الجوية أن يتقيى بالتدابير التي تحدها المؤسسة لإزالة هذا التداخل."

³⁵ حداد. (2011). ص: 114.

³⁶ عبد الدائم، احمد. (2003). *مصادر الالتزام*. منشورات جامعة حلب. كلية الحقوق. ص: 250.

³⁷ حداد. (2011). ص: 204.

³⁸ نصت المادة 183 من قانون الطيران المدني على أنه: " مع عدم الالحاد في المادة 177 يعاقب بالغرامة من ثلاثة آلاف إلى خمسة وعشرين ألف ليرة سورية كل من خالف أحكام هذا القانون ولم تحد له عقوبة".

³⁹ وردت في قانون العقوبات 148 لعام 1949 تحت عنوان في الاعتداء على سلامه طرق النقل والمواصلات والأعمال الصناعية في الفصل الثاني من الباب التاسع "الجنایات التي تشكل خطراً شاملاً" من المواد 581 وحتى 589.

⁴⁰ نصت المادة 1/583 من قانون العقوبات على أنه: "يعاقب بالعقوبة نفسها من حطم أو عطل آلات الإشارة أو استعمال إشارات مغلوطة أو أية وسيلة خاصة أخرى بقصد إغراق سفينة أو إسقاط مركبة هوائية".

والتي تؤدي إلى إعاقة عمليات الطيران، وفي حال أدى الفعل إلى سقوط المركبة الهوائية تكون العقوبة الأشغال الشاقة المؤقتة لمدة عشر سنوات على الأقل⁴¹، وتزداد العقوبة إلى النصف في حال إصابة أحد الناس بعاهة دائمة، ويقضى بالإعدام إذا أدى إلى ذلك إلى وفاة أحد الأشخاص⁴².

ثالثاً: المؤيدات الإدارية: يكون للمؤسسة العامة للطيران المدني القيام باتخاذ كافة الإجراءات الالزمة لمنع أو وقف أو إزالة المخالفات المتعلقة بالارتفاعات الجوية مع إلزام المخالف بجميع النفقات الناجمة عن المخالفة، ذلك أن القانون منح العاملين في المؤسسة العامة للطيران المدني، الحق، في استقصاء وضبط مخالفات أحكام قانون الطيران؛ لكونهم يتمتعون بصفة الضابطة العدلية.⁴³

وتنتمي المؤسسة العامة للطيران بسلطة تنفيذية مباشرة وفورية (سلطة التنفيذ الفوري) للقرارات التي تتخذها بشأن المخالفات المتعلقة بحق الارتفاع الجوي، وما يلحق بها من منع أو وقف أو إزالة هذه المخالفات⁴⁴. ومن الملحوظ أن قانون الطيران المدني رقم 6 لعام 2004 لم يتبنّ جزءاً فاعلاً بقصد تأمين استعمال حق الارتفاع الجوي للمطارات، على الرغم من الخطورة التي تعتبرها إذا ما ارتكب مثل هذا النوع من المخالفات، ولذا فإننا نوصي بتضمين قانون الطيران المدني نصاً على الوجه الآتي: "يعاقب بالسجن من سنة حتى ثلاث سنوات، وبغرامة تتراوح بين 10.000.000 عشرة ملايين و 100.000.000 مئة مليون أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يعطّل استعمال الارتفاعات الجوية. ب. للسلطة المختصة أن تزيل إدارياً الأبنية أو المنشآت أو الأغراض المحدثة في العقار الجاري عليه حق الارتفاع لمصلحة المؤسسة العامة للطيران المدني، ويكون ذلك على نفقة مالك العقار. ج. للمؤسسة وللناقل الجوي وأي شخص آخر تضررت مصالحه الرجوع على مالك العقار عن الأضرار التي لحقت به إذا ما تسبّب ارتكاب المخالفة بوقوع حادث جوي". وذلك لردع كل من تسول له نفسه عرقلة النشاط الجوي أو تهديد أمن وسلامة الملاحة الجوية.

خاتمة:

شغل تأمين حماية النقل الجوي وتوفير متطلبات الأمن والسلامة في مجال الطيران المدني حيزاً كبيراً في الأوساط التشريعية والفقهية، فتارةً كانت الاتفاقيات الدولية تتبنى متطلبات تقنية وفنية في المطارات، وتارةً أخرى تضع مبادئ تخص الطيران الأمن، وذلك كله بغرض توفير الحماية القانونية اللازمة في مجال النقل الجوي. وإن التركيز على العقارات المجاورة للمطارات، يصب بالنتيجة في هذه الغاية، مع الإشارة إلى أنه يضع القيود على الملكية العقارية، ويخالف الأسس التي تقوم عليها، ولكن مراعاة لتحقيق المصلحة العامة، أجزاء المشرع ذلك ضمن قيود وضوابط معينة تمت دراستها في البحث.

⁴¹ نصت المادة 583 من قانون العقوبات على أنه: "وإذا تجم عن الفعل غرق سفينة أو سقوط المركبة الهاوية كانت العقوبة عشر سنوات على الأقل".

⁴² نصت المادة 585 من قانون العقوبات على أنه: يزداد على العقوبات المذكورة في المواد السابقة نصفها إذا أصيب أحد الناس بعاهة دائمة، ويقضى بالإعدام إذا أدى الأمر إلى موت أحد الناجين".

⁴³ نصت المادة 180 من قانون الطيران المدني على أنه: "أ- يكون للعاملين في المؤسسة الذين يصدر قرار بسمتهم من الوزير صفة الضابطة العدلية بعد أدائهم القسم أمام محكمة البداية التي يقع في دائريتها مركز عملهم بالصيغة الآتية: (أقسم بالله العظيم أن أقوم بعملي الوظيفي بصدق وشرف وأمانة). ب- يتولى العاملون المذكورون في الفقرة (أ) استقصاء وضبط مخالفات أحكام هذا القانون، ولا يحمل ذلك دون قيام السلطات المختصة في ممارسة أعمالها وصلاحتها وفقاً لأحكام القانون النافذة".

⁴⁴ نصت المادة 183 من قانون الطيران المدني على أنه: «بالإضافة للعقوبات المقررة، لسلطة الطيران المدني أن تتخذ الإجراءات اللازمة لمنع أو وقف أو إزالة المخالفات وفقاً لأحكام المواد 87، 88، 89 مع إدانتها بمحاسبة المخالفات السابقة».

ونخلص إلى العديد من النتائج في هذا البحث:

- 1- حق الارتفاع الجوي هو "تكليف مفروض على العقارات المجاورة للمطار بموجب نص في القانون لصالح السلطة الإدارية التي تتولى إدارة المطارات بغرض تحقيق النفع العام، وتأمين سلامة النقل الجوي".
- 2- حق الارتفاع الجوي، هو صورة من صور الارتفاعات الإدارية التي تنشأ بموجب نص القانون، وتكون له الحماية القانونية بحسبانه يؤدي إلى خدمة المال العام المتمثل بالمطار ، وتبقى له هذه الصفة ما دام مخصصاً لخدمة النفع العام.
- 3- من حق المؤسسة قيد حق الارتفاع الجوي على صحيفة العقار؛ بغرض تجنب الاضطراب الذي قد ينشأ في مسألة البيوع الجارية على العقارات المجاورة للمطارات ، والتحايل الذي قد يتبعه ملاك هذه العقارات بحق المشترين حسني النية.
- 4- لم يتبنّ تشريعنا السوري جزءاً فاعلاً بقصد تأمين استعمال حق الارتفاع الجوي للمطارات، على الرغم من جسامته المخاطر وأثارها الكارثية على قطاع النقل الجوي.

كما نخلص إلى العديد من التوصيات والمقتراحات:

- 1- إلزام المؤسسة العامة للطيران المدني بقيد حق الارتفاع الجوي على صحيفة العقار بموجب نص صريح في قانون الطيران المدني السوري؛ بغرض تجنب الاضطراب الذي قد ينشأ في مسألة البيوع الجارية على العقارات المجاورة للمطارات ، والتحايل الذي قد يتبعه ملاك هذه العقارات بحق المشترين حسني النية.
- 2- تضمين قانون الطيران المدني نصاً على الوجه الآتي: "أ. يعاقب بالسجن من سنة حتى ثلاثة سنوات، وبغرامة تتراوح بين 10.000.000 عشرة ملايين و 100.000.000 مئة مليون أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يعطّل استعمال الإرتفاقات الجوية. ب. للسلطة المختصة أن تزيل إدارياً الأبنية أو المنشآت أو الأغراض المحدثة في العقار الجاري عليه حق الارتفاع لمصلحة المؤسسة العامة للطيران المدني، ويكون ذلك على نفقة مالك العقار. ج. للمؤسسة وللناقل الجوي وأي شخص آخر تضررت مصالحه الرجوع على مالك العقار عن الأضرار التي لحقت به إذا ما تسبّب ارتكاب المخالفة بوقوع حادث جوي".

التمويل:

هذا البحث ممول من جامعة دمشق وفق رقم التمويل (501100020595).

المراجع:

1. البشير، مجذ. و طه. غني. (د. ت). الحقوق العينية. الجزء الأول. بغداد: العراق. مطبعة جامعة بغداد. كلية الحقوق. ص: 350.
 2. حداد، الياس. (2011). القانون الجوي. دمشق: سورية. منشورات جامعة دمشق. كلية الحقوق. ص: 320.
 3. دويدار، هاني. (2002). قانون الطيران التجاري. الإسكندرية: مصر. دار الجامعة الجديدة. ص 526.
 4. رضوان، أبو زيد. (1988). القانون الجوي - قانون الطيران المدني. القاهرة: مصر. دار الفكر العربي. ص: 564.
 5. السنھوري. عبد الرزاق. (د.ت)، الوسيط في شرح القانون المدني، أسباب كسب الملكية مع الحقوق العينية الأصلية المترغبة عن الملكية. الجزء التاسع، بيروت: لبنان. دار إحياء التراث العربي. ص: 1471.
 6. عبد الدائم، احمد. (2003). مصادر الإنزال. منشورات جامعة حلب. كلية الحقوق. ص: 466.
 7. قرباش، محمد و رحال، ثائر. (2012). القانون الجوي. حلب: سورية. منشورات جامعة حلب. كلية الحقوق. ص: 391.
 8. منصور، محمد حسين، (2007)، الحقوق العينية الأصلية. الإسكندرية: مصر. دار الجامعة الجديدة. ص: 726.
 9. موسى، طالب حسن، (1997)، القانون الجوي الدولي، ط١، عمان: الأردن. مكتبة دار الثقافة. ص: 264.
 1. شرفی، نوبل، النظام القانوني لحق الارتفاع في التشريع الجزائري. (2019). رسالة ماجستير. قسم القانون الخاص. كلية الحقوق والعلوم السياسية. جامعة العربي بن مهیدی. الجزائر.
 1. السحيباني، عبد الله عمر. (2013). حق الارتفاع وتطبيقاته المعاصرة، مجلة كلية الشريعة والقانون بتفهنا الأشراف، المجلد: 8، العدد 1، ص: 591-669. الدقهلية: مصر.
 2. سقلي، سميرة، وحميل، نوارة. (2021). إشكالية التعويض في الارتفاعات الإدارية، المجلد 9، العدد 1، ص: 1-25. مجلة القانون والمجتمع. جامعة أحمد أدرار. الجزائر.
 3. اللهيبي، صالح أحمد. (2013). الإشكاليات القانونية لملكية الطائرة والقيود القانونية على العقارات المجاورة للمطار - دراسة تحليلية مقارنة، مجلة جامعة الشارقة، المجلد: 10، العدد: 2، ص: 285-307. الشارقة: الإمارات العربية المتحدة.
 4. هياجنه، عبد الناصر، والعدوان، أشرف. (2012). التعويض العادل كشرط لمشروعية الاستملك في ضوء أحكام قانون الاستملك الأردني، مجلة علوم الشريعة والقانون، المجلد 39، العدد 2. ص: 472 - 490. عمان: الأردن.
 1. قانون الطيران المدني السوري رقم 6 لعام 2004.
 2. القانون المدني السوري رقم 84 لعام 1949.
 3. معاهدة شيكاغو الخاصة بالطيران المدني الدولي لعام 1944 وملحقاتها.
- Bagne, Stephon.,(2014)., Board Rights Of An Aviation Easement., Rights Of Way., NewYork/USA.
- الموقع الرسمي لمحكمة النقض المصرية: <https://www.cc.gov.eg>
- الموقع الرسمي لوزارة النقل السورية: <https://www.mot.gov.sy>