

النظام القانوني لحق الارتفاق الجوي وفقاً لقانون الطيران المدني السوري رقم 6 لعام 2004

حسين ثامر الحسين¹، بسام شيخ العشرة²، موسى خليل ميري³*

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.mityr@damascusuniversity.edu.sy

الملخص:

إن تحقيق الحماية القانونية للنشاط الجوي، الذي تنفذه الطائرات بصورة رئيسية، استلزم العمل على إنشاء المطارات بموجب مواصفات قياسية معتمدة في اتفاقية شيكاغو الخاصة في الطيران المدني الدولي، وملحقاتها سيما الملحق 14 منها، على أنها وبغرض تحقيق الغاية المنشودة، لم تكتفِ بضبط عملية إنشاء المطارات فحسب، بل اهتمت بتأمين الحماية خارج حدود المطار أيضاً؛ لأن الطائرة عند هبوطها أو إقلاعها تحتاج إلى مساحات واسعة من الأراضي المحيطة بالمطار، لكي تنفذ العملية المنوطة 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 الارتفاق الجوي على الأراضي المجاورة للمطارات، على أن ذلك قد اصطدم مع القواعد التي تقوم عليها الملكية العقارية، هذا الأمر الذي يقتضي البحث عن النظام القانوني لحق الارتفاق 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 –
سورية، يحتفظ المؤلفون بحقوق النشر
بموجب

CC BY-NC-SA

الكلمات المفتاحية: الارتفاق 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.

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

Received: 30/11/2022

Accepted: 27/6/2023



Copyright: Damascus University- Syria, The authors retain the copyright under

a CC BY- NC-SA

المقدمة:

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

ويعُدُّ حق الارتفاق 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 الارتفاق القيام بأعمالٍ إيجابية على العقار المرتفق به، بل قد يكون حق الارتفاق سلبياً، كما لو أدى إلى منع مالك العقار المرتفق به من إنشاء الأبنية أو الأعمدة التي تؤثر في عمليات هبوط وإقلاع الطائرات، وهذا الأمر الذي يجعل من حق الارتفاق 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 بناءً على طلب من المؤسسة العامة للطيران المدني، وبشرط أن تقوم المؤسسة بتعويض الجهات المتضررة من تقرير حق الارتفاق الجوي تعويضاً مناسباً وعادلاً، وانتهاءً بطريقة انقضائه. كما يرتب هذا الحق آثاراً على عاتق كل من المؤسسة العامة للطيران المدني لجهة قيامها بشهر حق الارتفاق 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: تتمحور إشكالية البحث في التساؤل عن: هل نظم التشريع السوري أحكام حق الارتفاق الجوي بما يضمن التوازن بين الأطراف المستفيدة من استغلال المطارات، والأطراف المتضررة من تقرير حق الارتفاق على أملاكها؟ ويتفرع عن التساؤل الرئيس لهذا البحث، تساؤلان فرعيان:

1- ما هو حق الارتفاق الجوي، وهل يختلف من حيث تنظيمه وأساسه القانوني عن حق الارتفاق المقرر في القانون المدني؟

2- ما هي الآثار التي تترتب على فرض حق الارتفاق الجوي؟

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

أهداف البحث: يهدف البحث للوصول إلى ما يلي:

1- بيان مفهوم حق الارتفاق الجوي وفق أحكام قانون الطيران المدني رقم 6 لعام 2004.

2- دراسة نطاق حق الارتفاق الجوي، وطبيعته القانونية.

3- عرض آثار تقرير حق الارتفاق الجوي على العقارات المجاورة للمطارات.

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

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

خطة البحث:

المبحث الأول: ماهية حق الارتفاق الجوي:

المطلب الأول: مفهوم حق الارتفاق الجوي.

المطلب الثاني: نطاق حق الارتفاق الجوي وطبيعته القانونية.

المبحث الثاني: الآثار المترتبة على فرض حق الارتفاق الجوي:

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

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

خاتمة

المبحث الأول: ماهية حق الارتفاق الجوي:

إن دراسة النظام القانوني لحق الارتفاق الجوي، يستلزم بادئ ذي بدء، تحديد مفهوم هذا الحق، وذلك بالنظر إلى الخصوصية التي ينفرد بها، كما أن تقرير الارتفاق الجوي لا يمكن أن يؤدي إلى انعدام فائدة مالك العقار وإلا كنا أمام عملية استملاك، 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 الارتفاق الجوي (الفرع الأول)، ونطاق حق الارتفاق الجوي وطبيعته القانونية (الفرع الثاني).

المطلب الأول: مفهوم حق الارتفاق الجوي:

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

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

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

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

أولاً: تعريف حق الارتفاق الجوي: لم يورد قانون الطيران المدني رقم 6 لعام 2004 تعريفاً لحق الارتفاق الجوي، ومن خلال الرجوع إلى القانون المدني السوري رقم 84 لعام 1949 الذي عرّف حق الارتفاق بأنه: "تكليف مفروض على عقار معين لمنفعة عقار معين جارٍ في ملكية شخص غير مالك العقار الأول، ويقوم هذا التكليف إما بتحويل شخص آخر حق مباشرة أعمال تصرفية في العقار المفروض عليه التكليف أو بحرمان صاحب ذلك العقار من استعمال بعض حقوقه"³. وعلى ذلك، يمكن القول بأن حق الارتفاق يرتب على عقار معين (العقار المرتفق به) تقديم فائدة لعقارٍ آخر (العقار المرتفق)، ويقوم هذا الحق إما بمنح صاحب الارتفاق حق القيام بعملٍ إيجابي كالمروور 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 الارتفاق الجوي وجود تعريف لحق الارتفاق بوجه عام في القواعد العامة، وهذا ما قد يكون كافياً للوصول إلى حقيقة حق الارتفاق الجوي، وكشف مضمونه. وقد تولى جانب من الفقه⁵ تعريف حق الارتفاق الجوي بأنه: "قيد قانوني يقرره المشرع على الأملاك المجاورة للمطارات بقصد تأمين سلامة الطائرات وحركة الملاحة الجوية"، ولا يخفى ما قدمه هذا التعريف من شمولية واتساع يفى بالغرض المتوخى منه، على أن حسم الجدل في طبيعته واعتباره قيداً قانونياً لا يمكن التسليم به -كما سيمر معنا- في بيان الطبيعة القانونية للارتفاق الجوي. وعليه، يمكن تعريف حق الارتفاق الجوي بأنه: "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".

ثانياً: مميزات حق الارتفاق الجوي: يتمتع حق الارتفاق الجوي بجملة من المميزات يمكن إجمالها بأنه حق: يقرره القانون، وعيني عقاري، وتابع، ودائم، وغير قابل للتجزئة.

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

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

3- حق تابع: يتبع حق الارتفاق الجوي العقار المرتفق به، فإذا تم بيع العقار، أو ترتب عليه حق انتفاع أو رهن، فإنه يجري عليه التصرف وهو مثقل بحق الارتفاق، فينتقل للمتصرف إليه كالمشتري أو المنتفع العقار مع الارتفاق 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 الارتفاق يدوم بدوام الملكية؛ ذلك لأنه يتفرع عنها، ويصح هذا القول على الارتفاق الجوي الذي يدوم ما دام المطار قائماً، ويؤدي خدماته الجوية. على أنه بالإمكان القول بأن صفة الديمومة في الارتفاق وإن كانت من طبيعته على أنها ليست من مستلزماته⁸، فلا مانع مثلاً أن يصدر مرسوم فرض حقوق ارتفاق 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 تجهيزات تقنية أو فنية أو منارات أو غير ذلك، الأمر الذي لا يتوافق وتقرير الارتفاق لمدة محددة يزول بعدها.

5- **حق غير قابل للتجزئة:** يعد حق الارتفاق الجوي من الحقوق التي لا تقبل التجزئة سواء في تقريرها أو زوالها، وعليه، إذا قُسم العقار المرتفق به على عدد من الملاك في حالة الملكية على الشيوع فإن حق الارتفاق يبقى على كل أجزاء العقار رغم إجراء القسمة، إلا إذا كان حق الارتفاق غير مستعمل في الواقع على بعض أجزاء العقار، فيجوز لمالكي هذه الأجزاء المطالبة بزوال الارتفاق الجوي عنها⁹.

الفرع الثاني: أنواع حق الارتفاق الجوي: تنقسم حقوق الارتفاق الجوية إلى حقوق ارتفاق جوية إيجابية، وحقوق ارتفاق جوية سلبية¹⁰.

أولاً: حقوق الارتفاق الجوية الإيجابية: يكون الارتفاق إيجابياً إذا خول صاحبه القيام بأعمال إيجابية على العقار المرتفق به¹¹، كما هو الحال في مد وتثبيت الأسلاك والحواجز في المناطق المجاورة للمطارات، ووضع علامات الإرشاد، وقد بينت المادة 86 من قانون الطيران المدني السوري، حقوق الارتفاق 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 الملاحة.

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 الارتفاق الجوية السلبية: يكون الارتفاق سلبياً إذا كان يترتب على مالك العقار المرتفق به الامتناع عن القيام ببعض الأعمال التي يملك أصلاً القيام بها، كصورة من صور تقييد الملكية مراعاةً للمصلحة العامة، وتكون الارتفاقات السلبية بحسب قانون الطيران المدني على الوجه الآتي¹²:

1- حق المؤسسة العامة للطيران المدني في إزالة أي مبان أو منشآت أو أغراس 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 قرياش، محمد، ورجال، ناصر. (2012). **القانون الجوي**، حلب: سورية. جامعة حلب، كلية الحقوق، ص: 196.

¹¹ البشير و طه. (د.ت). ص: 325.

¹² المادة 86/ من قانون الطيران المدني السوري.

2- حق المؤسسة العامة للطيران المدني في منح إقامة أي مبان 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 الارتفاقات 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 مصادرة..."، وطالما أن قانون الطيران المدني قد منح للإدارة الحق في إزالة المبنى المقام على العقار الذي تقرر عليه حق الارتفاق الجوي، مراعاة للمصلحة العامة، فيكون من الواجب أن يتم منح المتضرر في هذه الحالة تعويضاً، ليس فقط عن تقرير حق الارتفاق 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 الارتفاق الجوي من إلحاق الأضرار بالملكي العقارات المجاورة للمطارات جراء إزالة أبنيتهم المشادة عليها.

المطلب الثاني: نطاق حق الارتفاق الجوي وطبيعته القانونية:

إن تقرير حق الارتفاق 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 الارتفاق الجوي وعن كون نطاقه يقتصر على حدود معينة في العقار كما هو الحال في حق الارتفاق 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 الارتفاق الجوي (الفرع الأول)، الطبيعة القانونية لحق الارتفاق الجوي (الفرع الثاني).

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

المنطقة الأولى: منطقة الأمان: وهي منطقة تلاصق بشكل مباشر أرض المطار وممراته، وفي هذه المنطقة تُمنع 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 للاصطدام بها عند قيامها بالهبوط أو الإقلاع. ويكون الحد الأقصى للمباني 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 ومدى حقوق الارتفاق الجوية والمناطق التي تُفرض 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 ارتفاق 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 طرفي الممرات المعدة للهبوط أو الإقلاع الآلي عرضها نصف كيلو متر، وطولها ثلاثة أو أربعة كيلو مترات.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لحق الارتفاق الجوي: يثور في صدد دراسة ماهية حق الارتفاق 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 الارتفاق الجوي لا يختلف عن حق الارتفاق المقرر في القانون المدني، بل إنه " يندرج تحت مظلة المؤسسة القانونية المعروفة بحقوق الارتفاق المنصوص عليها في القانون المدني في المادة 960 وما يليها، ومن هنا جاءت تسميتها بحقوق الارتفاق الجوية"¹⁶، ويعزز هذا الرأي وجهة نظره في اعتبار حق الارتفاق الجوي هو جزء من حقوق الارتفاق الواردة في القانون المدني، في أن الغاية منه - أي الارتفاق الجوي - تتمثل في فرض قيود على حقوق أصحاب العقارات المجاورة للمطار، وتقييد انتفاعهم بها على الوجه الطبيعي المألوف، لمصلحة وفائدة عقار آخر مقام عليه مطار عائد للدولة، وهذا ما يجعله مطابقاً للمفهوم الذي يقوم عليه حق الارتفاق المقرر في القواعد العامة¹⁷.

الرأي الثاني: ويرى هذا الرأي أن حق الارتفاق الجوي لا يختلف عن حق الارتفاق المقرر في القانون المدني، إلا من حيث طريقة نشوئه، حيث أن الارتفاقات المقررة في القانون المدني قد تنشأ بموجب اتفاق بين الأطراف على خلاف الارتفاقات 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 الارتفاق بموجب نص القانون¹⁹، الأمر الذي يفيد أن حق الارتفاق وفقاً للقواعد العامة قد يكون مصدره اتفاقاً أو قانونياً.

الرأي الثالث: ويذهب هذا الرأي إلى وجوب التمييز بين القيود القانونية الواردة على حق الملكية العقارية، وحقوق الارتفاق 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 الارتفاق 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 الارتفاق التي تسقط إذا انقضى على عدم استعماله مدة خمس عشرة سنة²⁰، وعلى فرض اعتبار حق الارتفاق الجوي من حقوق الارتفاق العادية، فإنه في حال باع المالك عقاره المجاور للمطار لشخص آخر، ولم يتم بإعلامه بوجود حق ارتفاق للمطار، فإنه يكون له الحق بالرجوع على المالك ومطالبته بالتعويض وفق ضمان التعرض والاستحقاق، على خلاف الحال في حق الارتفاق 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 الارتفاق إما عن الوضعية الطبيعية للأماكن وإما عن التزامات مفروضة بالقانون وإما عن اتفاقات معقودة بين ملاك العقارات".

²⁰ منصور. (2007). ص: 270.

المالك هذا الأمر. وعليه، فإن حق الارتفاق الجوي يعد بمنزلة قيد قانوني على حق الملكية في العقارات المجاورة للمطارات، ولا يمكن أن تسبغ عليه صفة الارتفاق، الذي يختلف في تكوينه وأساسه الوارد في القانون المدني²¹.

الرأي الرابع: أقرَّ القضاء المصري مفهوماً جديداً لحق الارتفاق، حيث بالإمكان أن ينشأ ارتفاق مقرر لخدمة مال عام، يسمى بالارتفاق 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 تنقضي إلا بانتهاء تخصيصه لهذه المنفعة أو بتخصيصه لجهة نفع أخرى غير تلك التي تقرر من أجلها الارتفاق²². وقد أكد المشرع السوري وجهة النظر هذه من خلال إمكانية نشوء حق الارتفاق بموجب نص القانون، حيث نصت المادة 961 من القانون المدني على أنه: "ينتج الارتفاق إما عن الوضعية الطبيعية للأماكن وإما عن التزامات مفروضة بالقانون وإما عن اتفاقات معقودة بين ملاك العقارات"، وعليه، يمكن القول بأن حق الارتفاق الجوي، هو صورة من صور الارتفاقات الإدارية التي تنشأ بموجب نص القانون، ويكون له الحماية القانونية بحسبانه يؤدي إلى خدمة المال العام وهو المطار، وبغرض تحقيق سلامة عمليات النقل الجوي، وتبقى له هذه الصفة بما أنه مخصص لخدمة النفع العام.

المبحث الثاني: الآثار المترتبة على فرض حق الارتفاق الجوي.

يعدُّ حق الارتفاق الجوي من الارتفاقات الحديثة التي أفرزها وجود الطائرات والمطارات، وهو نوع من تقييد الانتفاع بالعقارات المجاورة؛ لأن إنشاء المطارات يجب أن تراعى فيه سلامة الملاحة الجوية، وضمان حسن أداء الأجهزة والمنشآت الموجودة فيه²³. وتترتب على تقرير حق الارتفاق الجوي مجموعة من الآثار على عاتق المؤسسة العامة للطيران المدني؛ نظراً لأن تحديد طرق بناء المطارات، وإدارتها، تكون من المهام المنوطة بها بشكل مباشر، وإن هذا الأمر يوجب عليها القيام بشهر حق الارتفاق الجوي؛ بغية إعلام الغير بما لها من الحق على العقارات المجاورة للمطار، وقيامها بتعويض المتضرر جراء تقرير حق الارتفاق الجوي، هذا من جهة، ومن جهة أخرى يترتب حق الارتفاق آثاراً على عاتق مالك العقار المرتفق به، لجهة تقييد استعمال العقار المملوك فضلاً عن ترتيب المؤيدات في حال مخالفة هذه الأحكام. وعليه، سنتقسم الدراسة في هذا المبحث 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.

يرتب تقرير حق الارتفاق الجوي على العقارات المجاورة للمطارات قيام المؤسسة العامة للطيران المدني بشهر هذا الحق، إلى جانب تعويض المتضرر من جراء ذلك تعويضاً عادلاً وبالشكل الذي يتناسب وحجم الضرر اللاحق به²⁴. وعليه، تنقسم الدراسة في هذا المطلب إلى فرعين: شهر مضمون حق الارتفاق الجوي (الفرع الأول)، وتعويض المتضرر من تقرير الارتفاق الجوي (الفرع الثاني).

²¹ اللهبي، 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 مصري، قرار 270، تاريخ 1969/3/27، مشار إليه لدى: منصور. (2007). ص: 271.

²³ المسحباتي، عبد الله عمر. (2013). حق الارتفاق وتطبيقاته المعاصرة، مجلة كلية الشريعة والقانون بنقها الأشراف، 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 الارتفاق الجوي: يتعين على المؤسسة العامة للطيران المدني القيام بتحديد مضمون حق الارتفاق الجوي، وبيان نطاقه، ومداه، وكذلك المناطق المشمولة به وفقاً للاتفاقيات الدولية النافذة، حيث ألزم المشرع السوري المؤسسة بنشر مضمون حق الارتفاق من نطاق ومدى ومناطق مشمولة به في الجريدة الرسمية وإحدى الصحف اليومية²⁵؛ وذلك لإعلام الغير بالحقوق المفروضة على العقار. وعليه، فإن المقصود بشهر حق الارتفاق 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 الارتفاق الجوي على صحيفة العقار؟ استناداً إلى ما سبق، يمكن القول بأن المشرع السوري إذا أراد إلزام المؤسسة العامة للطيران المدني بقيد الارتفاق 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 الارتفاق الجوي على الصحيفة، وإن كان من الأجدي أن يلزم المشرع السوري المؤسسة بذلك، كما فعل المشرع اللبناني في القانون رقم 70 لعام 1966 المتعلق بفرض حقوق ارتفاق لتأمين سلامة الملاحة الجوية، حيث أوجب نشر مرسوم تقرير حق الارتفاق في الجريدة الرسمية وفي ثلاث صحف محلية، وتبليغ الخرائط العائدة لها للمديرية العامة للتنظيم المدني والبلديات المختصة، وأمين السجل العقاري ليقبدها على الصحيفة العينية العائدة إلى كل عقار مرتفق أو قسم منه²⁶.

الفرع الثاني: تعويض المتضرر من تقرير الارتفاق الجوي: في الحقيقة إن تقرير حق الارتفاق 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 يُكتفى لثبوت التعويض عن الارتفاق 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 الارتفاق الجوية للمتضررين"، ومن خلال هذا النص يتعين بدايةً توضيح الدائن بالتعويض، والمدين بالتعويض في صدد الارتفاقات الجوية، فالدائن بالتعويض هو المتضرر من تقرير حق الارتفاق الجوي، ويمكن القول في هذه الحالة أن الضرر لا يلحق بمالك العقار المرتفق به فحسب، وإن كان هو المتضرر الأكبر جراء تقرير الارتفاق على عقاره،

²⁵ نصت المادة 87 من قانون الطيران المدني بالقول على أنه: "تحدد المؤسسة نطاق ومدى حقوق الارتفاق 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 المتعلق بفرض حقوق ارتفاق لتأمين سلامة الملاحة الجوية اللبناني على أنه: "تتشر المراسيم المذكورة في الجريدة الرسمية وفي ثلاث صحف محلية وتبلغ مع الخرائط العائدة لها إلى: - المديرية العامة للتنظيم المدني والبلديات المختصة - أمين السجل العقاري ليقبدها على الصحيفة العينية العائدة إلى كل عقار مرتفق أو قسم من عقار مرتفق".

²⁷ سقني، سميرة، وحليل، نورة. (2021). إشكالية التعويض في الارتفاقات الإدارية، المجلد 9، العدد 1، مجلة القانون والمجتمع، جامعة أحمد أندرار، الجزائر. ص: 14-15.

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

وبالانتقال إلى تحديد الأسس القانونية للتعويض عن تقرير حق الارتفاق الجوي، لم يبين قانون الطيران السوري الأسس القانونية للتعويض عن تقرير حق الارتفاق الجوي، وإنما اكتفى بأن تقوم المؤسسة بصرف تعويض عادل مقابل فرض الارتفاق الجوي للمتضررين، دون أن يبين مفهوم "التعويض العادل"، ويذهب 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 للمتضرر لا يجوز أن تقل عن قيمة الضرر.
- 2- أن يكون التعويض بموافقة المتضرر ورضائه، فلا يجوز أن يقتصر في تقدير التعويض على معايير اقتصادية بحتة، بل لا بد من اعتماد معايير إضافية من بينها قيمة العقار الرائجة مثلاً.
- 3- أن يكون دفع التعويض فوراً لا إبطاء فيه، وهذا يقتضي أن يتم دفعه بمجرد تقرير حق الارتفاق، 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 ارتفاق لتأمين السلامة الجوية اللبناني لعام 1966، نجد بأنه ميز في تقرير حقوق الارتفاق عن كونها أدت إلى نزع الملكية أو لا، فإذا أدت إلى نزع الملكية ستكون أحكام قانون الاستملاك هي الأولى بالتطبيق³⁰، وأما إن لم تؤدي إلى نزع الملكية، فينقاضي المتضرر تعويضاً بحسب وضع الارتفاق المقرر على ملكه، فإذا أدت حقوق الارتفاق المفروضة إلى إزالة أبنية أو منشآت أو أغراس قائمة أو قسم منها يعطى المالك والمستأجر والمستثمر تعويضاً يوازي الضرر اللاحق بكل منها، وأما إذا حالت دون إقامة أبنية أو منشآت أو أغراس فيكون التعويض بمقدار المنع³¹. وهذا ما نوصي بتطبيقه من خلال إصدار قانون يتضمن تحديد الأسس القانونية للتعويض في حال تقرير الارتفاقات الجوية؛ نظراً لأن المشرع السوري لم يبحث في الإطار العملي للتعويض عن تقرير حق الارتفاق الجوي. ومما تجدر الإشارة إليه أن عدالة التعويض ينبغي ألا تقتصر على الأضرار المباشرة لتقرير حق الارتفاق الجوي على العقار، وما يرافقه من حرمان المتضرر من استعمال عقاره أو الانتفاع به،

²⁸ شرفي، نوفل. (2019). **النظام القانوني لحق الارتفاق في التشريع الجزائري**، رسالة ماجستير، قسم القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، الجزائر. ص29.

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

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

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

- أ- مترين فيعود للإدارة المختصة إما أن تستملك القسم من العقار المنقل بهذا الارتفاق أو أن تدفع للمالك تعويضاً يتراوح بين 60 و80% من قيمة هذا القسم. إلا أنه إذا أصبح هذا القسم غير قابل لأي بناء أو غرس فللمالك الخيار بإلزام الإدارة باستملاك كامل هذا القسم ضمن مهلة شهر اعتباراً من تاريخ دعوته أمام اللجنة (البداية) المشار إليها في المادة 21.
- ب- 3 أمتار ونصف ولا يقل عن مترين، فيعطى المالك تعويضاً يتراوح بين 40 و60% من قيمة القسم من العقار المنقل بهذا الارتفاق.
- ج- 7 أمتار ولا يقل عن 3 أمتار ونصف، فيعطى المالك تعويضاً يتراوح بين 20 و40 بالمائة من قيمة القسم من العقار المنقل بهذا الارتفاق.
- د- 10 أمتار ولا يقل عن 7 أمتار فيعطى المالك تعويضاً أقصاه عشرون بالمائة من قيمة هذا القسم من العقار المنقل بهذا الارتفاق.

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

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

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

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

الفرع الأول: تقييد 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 بالارتفاق الجوي: ألزم قانون الطيران المدني السوري مالك العقار المرتفق به، بعدم إشادة أي بناء في المناطق المشمولة بحق الارتفاق الجوي استناداً للمادة 88 التي جاءت بالقول على أنه: "لا يجوز تشييد أي بناء أو إقامة أي عوائق في المناطق المشمولة بحقوق الارتفاق الجوية، أو إجراء أي تغيير في طبيعة أو وجهة استعمال الأراضي الخاضعة للارتفاق إلا بموجب موافقة مسبقة 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 الأراضي كما لو كانت سكنية فأراد إزالة الأبنية وتحويلها إلى زراعية بغرض الاستفادة منها، وعدم تعطيل استثمارها، وإن كان هذا الحكم يحتوي الكثير من الإجحاف 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 أجازته ضمن شرط الحصول على موافقة المؤسسة؛ رغبة في الموازنة بين اعتبارات حق الملكية، واعتبارات السلامة الجوية.

ثانياً: الالتزام بعدم إنشاء أي منارة ضوئية أو لاسلكية في العقار المرتفق به: أوجب قانون الطيران المدني السوري مالك العقار المرتفق به عدم جواز إنشاء أي منارة ضوئية أو لاسلكية إلا بعد أخذ موافقة المؤسسة العامة للطيران المدني³³؛ وذلك بغية ألا يحصل أي تدخل بينها وبين الأجهزة التي تستخدم في المطارات من لواقط الإشارات أو الاتصالات أو غيرها، وبالتالي احتمال وقوع 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 اللازمة على المنشآت القائمة كالمصانع أو المعامل التي يتصاعد منها الدخان أو أي مادة أخرى من شأنها أن تؤثر على الرؤية في

³² منصور. (2007). ص: 272.

³³ 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 مخالفة أحكام استعمال العقار المرتفق به: يترتب على مخالفة أحكام استعمال حق الارتفاق الجوي فرض مؤيدات معينة على عاتق مالك العقار المرتفق به، وهذا ما يعدُّ أثراً رئيساً ناشئاً عن الارتفاق الجوي؛ إذ لولا فرض حق الارتفاق الجوي لما كان بالإمكان معاقبة المالك في استعمال ملكه، وبما أن حماية وسلامة الملاحة الجوية تعدُّ الغاية التي تُرجَّح على أي غاية في هذه الحالة، فمن المستساغ التسليم بمثل هذا الحكم. ولتوضيح هذا الأمر، سنقوم بطرح الفرضية الآتية بغية بيان المؤيدات المترتبة جراء مخالفة أحكام حق الارتفاق الجوي: قد يقوم المالك بإشادة بناء على العقار في الوقت الذي لا يجيز له المرسوم القاضي بفرض حق الارتفاق القيام بذلك، ونتيجة 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 أساس تقصيري³⁵؛ 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 عاتق المتضرر "مؤسسة الطيران" عبء إثبات الخطأ في المسؤولية التقصيرية، 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 سلامة طرق النقل والمواصلات" الواردة في قانون العقوبات السوري³⁹، التي تعاقب كل من يقوم بإسقاط المركبة الهوائية سواءً أكان ذلك بتحطيم أم تعطيل الإشارات أم استعمال إشارات مغلوبة، أم أية وسيلة أخرى بالأشغال الشاقة المؤقتة مدة لا تنقص عن خمس سنوات⁴⁰، بما في ذلك إشادة الأبنية في المناطق المشمولة بالارتفاق الجوي،

³⁴ نصت المادة 89/ب -ج من قانون الطيران المدني على أنه: "ب- يحق للمؤسسة إزالة أو تعديل أي جهاز ضوئي قد يحدث التباساً مع الأجهزة الضوئية المساعدة للملاحة الجوية، كما لها أن تفرض القيود اللازمة على المنشآت التي يتصاعد منها دخان أو أي مادة من شأنها أن تؤثر على الرؤية في جوار المطارات أو تؤثر على سلامة الملاحة الجوية ج - 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 يتخذ بالتدابير التي تحددها 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 الإخلال في المادة 177 بعاقب بالغرامة من ثلاثة آلاف إلى خمسة وعشرين ألف ليرة سورية كل من خالف أحكام هذا القانون ولم تحدد له عقوبة".

³⁹ وردت في قانون العقوبات 148 لعام 1949 تحت عنوان في الاعتداء على سلامة طرق النقل والمواصلات والأعمال الصناعية في الفصل الثاني من الباب التاسع "الجنايات 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 مغلوبة 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 بعاقة دائمة، ويقضى بالإعدام إذا أدى إلى ذلك إلى وفاة أحد الأشخاص⁴².

ثالثاً: المؤيدات الإدارية: يكون للمؤسسة العامة للطيران المدني القيام باتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لمنع أو وقف أو إزالة المخالفات المتعلقة بالارتفاقات 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 العدلية⁴³.

وتتمتع المؤسسة العامة للطيران بسلطة تنفيذية مباشرة وفورية (سلطة التنفيذ الفوري) للقرارات التي تتخذها بشأن المخالفات المتعلقة بحق الارتفاق الجوي، وما يلحق بها من منع أو وقف أو إزالة هذه المخالفات⁴⁴. ومن الملاحظ أن قانون الطيران المدني رقم 6 لعام 2004 لم يبتن جزاءات فاعلة بقصد تأمين استعمال حق الارتفاق الجوي للمطارات، على الرغم من الخطورة التي تعترها 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 يعطل استعمال الارتفاقات الجوية. ب. للسلطة المختصة أن تزيل إدارياً الأبنية أو المنشآت أو الأغراس المحدثه في العقار الجاري عليه حق الارتفاق 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 تسبب 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، فثارة كانت الاتفاقيات الدولية تتبنى متطلبات تقنية وفنية في المطارات، وثارة أخرى تضع مبادئ تخص الطيران الأمن، وذلك كله بغرض توفير الحماية القانونية اللازمة في مجال النقل الجوي. وإن التركيز على العقارات المجاورة للمطارات، يصب بالنسبة في هذه الغاية، مع الإشارة إلى أنه يضع القيود على الملكية العقارية، ويخالف الأسس التي تقوم عليها، ولكن مراعاة لتحقيق المصلحة العامة، أجاز المشرع ذلك ضمن قيود وضوابط معينة تمت دراستها في البحث.

⁴¹ نصت المادة 2/583 من قانون العقوبات على أنه: "إذا نجم عن الفعل غرق سفينة أو سقوط المركبة الهوائية 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 بعاقة دائمة، ويقضى بالإعدام إذا أدى الأمر إلى موت أحد الناس".

⁴³ نصت المادة 180 من قانون الطيران المدني على أنه: "أ- يكون للعاملين في المؤسسة الذين يصدر قرار بتسميتهم من الوزير صفة الضابطة العدلية بعد أدائهم القسم أمام محكمة البداية التي يقع في دائرتها مركز عملهم بالصيغة الآتية: (أقسم بالله العظيم أن أقوم بعمل الوظيفي بصدق وشرف وأمانة). ب- يتولى العاملون المذكورون في الفقرة (أ) استقصاء وضبط مخالفات أحكام هذا القانون، ولا يحول ذلك دون قيام السلطات المختصة في ممارسة أعمالها وصلاحياتها وفقاً لأحكام القوانين 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 إلزام المخالف بجميع النفقات الناجمة عن المخالفة".

ونخلص إلى العديد من النتائج في هذا البحث:

- 1- حق الارتفاق 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 الارتفاق الجوي، هو صورة من صور الارتفاقات 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 الارتفاق الجوي على صحيفة العقار؛ بغرض تجنب الاضطراب الذي قد ينشأ في مسألة البيع الجارية على العقارات المجاورة للمطارات، والتحايل الذي قد يتبعه ملاك هذه العقارات بحق المشتريين حسني النية.
- 4- لم يتبن تشريعنا السوري جزاءات فاعلة بقصد تأمين استعمال حق الارتفاق الجوي للمطارات، على الرغم من جسامه المخاطر وآثارها الكارثية على قطاع النقل الجوي.

كما نخلص إلى العديد من التوصيات والمقترحات:

- 1- إلزام المؤسسة العامة للطيران المدني بقيد حق الارتفاق الجوي على صحيفة العقار بموجب نص صريح في قانون الطيران المدني السوري؛ بغرض تجنب الاضطراب الذي قد ينشأ في مسألة البيع الجارية على العقارات المجاورة للمطارات، والتحايل الذي قد يتبعه ملاك هذه العقارات بحق المشتريين حسني النية.
- 2- تضمين قانون الطيران المدني نصاً على الوجه الآتي: "أ. 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 يعطل استعمال الارتفاقات الجوية. ب. للسلطة المختصة أن تزيل إدارياً الأبنية أو المنشآت أو الأغراس المحدثّة في العقار الجاري عليه حق الارتفاق 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 تسبب ارتكاب المخالفة بوقوع حادث جوي".

التمويل:

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

المراجع:

1. البشير، محمد، وطه، 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. السنهوري. عبد الرزاق. (د.ت)، الوسيط في شرح القانون المدني، أسباب كسب الملكية مع الحقوق العينية الأصلية المتفرعة عن الملكية. الجزء التاسع، بيروت: لبنان. دار إحياء التراث العربي. ص: 1471.
6. عبد الدائم، احمد. (2003). مصادر الالتزام. منشورات جامعة حلب. كلية الحقوق. ص: 466.
7. قرباش، محمد و رجال، 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، ط1، عمان: الأردن. مكتبة دار الثقافة. ص: 264.
1. شرفي، نوفل، النظام القانوني لحق الارتفاق في التشريع الجزائري. (2019). رسالة ماجستير. قسم القانون الخاص. كلية الحقوق والعلوم السياسية. جامعة العربي بن مهيدي. الجزائر.
1. السحيباني، عبد الله عمر. (2013). حق الارتفاق وتطبيقاته المعاصرة، مجلة كلية الشريعة والقانون بتقنها الأشراف، المجلد: 8، العدد 1، ص: 591-669. الدقهلية: مصر.
2. سقني، سميرة، وحليل، نورة. (2021). إشكالية التعويض في الارتفاقات الإدارية، المجلد 9، العدد 1، ص: 1-25. مجلة القانون والمجتمع. جامعة أحمد أدرار. الجزائر.
3. اللهبي، 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. هياجنة، عبد الناصر، والعدوان، أشرف. (2012). التعويض العادل كشرط لمشروعية الاستملاك في ضوء أحكام قانون الاستملاك 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/>