



**النظام القانوني للارتفاقات الجوية وأثرها على الملكية العقارية في الجزائر
(دراسة مقارنة)**

**The legal system of air easements and its impact on
real property in Algeria (Comparative study)**

الطالب. محمد أمين غلاش

amin.ghallache@umc.edu.dz

مختبر العقود وقانون الأعمال

د. سميرت حنان خوارزمية

جامعة الإخوة منتوري - قسنطينة 1

تاريخ القبول: 2021/11/21

تاريخ الإرسال: 2020/08/31

الملخص:

إن موضوع الارتفاقات الجوية يعتبر من المواضيع ذات الأهمية البالغة، نظرا لتنامي أهمية قطاع الطيران في الدولة التي يقع عليها ضمان سلامة النقل الجوي، لذلك فإن إيجاد فضاء مهيا يستوعب نشاط الطيران المدني يقتضي تقييد حق الملكية لصالح المطارات، وذلك عن طريق فرض ارتفاقات جوية على مستوى الأملاك العقارية المجاورة للمطارات، هذه الدراسة تعالج الجانب القانوني لفرض هذه الارتفاقات وآليات إنشائها وكذا نطاق ومدى القيود المترتبة عنها على ضوء الأحكام القانونية المتعلقة بحق الملكية، ومختلف النصوص القانونية التي تنظم مجال الطيران المدني .

الكلمات المفتاحية: ارتفاقات جوية، مناطق ارتفاق، قيود، ملكية عقارية.



النظام القانوني للارتفاقات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

Abstract:

The subject of air easements is considered one of most important topics, seeing that importance of the aviation sector in the country in which the safety of air transport warranty, Therefore, creating a suitable space that accommodates civil aviation activity requires restricting the right of ownership for the benefit of airports by imposing air-easements real estate properties adjacent to airports, this study deals with the legal aspect of imposing these agreements and the mechanism for their establishment, as well as the scope and extent of restrictions resulting there from in the light of legal provisions related to the right of ownership and various legal texts that regulate the field of civil aviation.

Keywords: Air easements, Easements ways, Restrictions, Real property.

المقدمة:

لا جدال في أن المشرع حاول تنظيم كل ما من شأنه أن يمس بحق الملكية، فكانت القيود الواردة على الملكية العقارية من أهم الاستثناءات التي تحد من إطلاق استئثار الأفراد على ما يملكون من عقارات، ونذكر من هذه القيود ما هو مقرر للمصلحة الخاصة كحق الارتفاق المدني، ومنها ما هو مقرر للمصلحة العامة كالارتفاقات الإدارية التي يفرضها القانون لفائدة المرافق العمومية ونذكر منها الارتفاقات الجوية التي تقع على الأملاك العقارية المجاورة للمطارات.

وتعتبر الارتفاقات الجوية من الارتفاقات الإدارية الحديثة التي ظهرت بتطور وسائل النقل وظهور المطارات، حيث اقتضت سلامة النقل الجوي أن تتقيد الدولة بالمعايير الدولية التي تستلزمها سلامة الطيران، ومن بين هذه المعايير وضع نظام يضمن



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

أمن المناطق المحيطة بالمطارات، بحيث يتم فرض إرتفاعات على الأملاك العقارية المجاورة للمطارات بهدف إحاطة المطار بسياس أمني يضمن سلامة وأمن الطيران والملاحة الجوية في هذه المناطق.

ومن هنا تظهر أهمية موضوع الدراسة كونه يتصل اتصالا مباشرا بحق يعتبر من أهم الحقوق العينية، هذا من جهة، ومن جهة ثانية فهو يتعلق بمدى تدخل المشرع لضبط استعمال هذا الحق من خلال فرض قيود للمصلحة العامة على نحو يكفل تأمين سلامة الطيران وحماية الأشخاص والممتلكات طبقا للقواعد والأنظمة الدولية المصادق عليها.

ومن هذا المنطلق، فإن وضع نظام لحماية مناطق الارتفاعات الجوية ضمن قواعد القانون العمراني أو التشريع المتعلق بالطيران المدني لا يدع مجالاً للشك أنه يُرتب قيود على عاتق الأملاك العقارية التي تقع في المناطق المجاورة للمطارات، لكنه بالمقابل يحمي المصلحة العامة من خلال تأمين الطيران في هذه المناطق، فإلى أي مدى وازن المشرع الجزائري بين المصلحة العامة والمصلحة الخاصة في حالة وضع نظام لحماية مناطق الارتفاعات الجوية؟، ويندرج تحت طائلة هذه الإشكالية التساؤلات الفرعية التالية:

- ما هي الطبيعة القانونية للحرمان من ممارسة حق الملكية بسبب فرض

الارتفاعات الجوية؟

- ما هي القيود والأعباء المترتبة على الملكية العقارية الخاصة عند فرض

إرتفاعات جوية عليها؟

- هل رتب المشرع الجزائري تعويضا في حالة حرمان المالك من سلطاته

بسبب فرض الارتفاعات الجوية؟ وما هو موقف المشرع الفرنسي من ذلك؟

وللإجابة على هذه التساؤلات والإحاطة بمختلف جوانب الموضوع ارتأينا

الاعتماد على المنهج الوصفي من خلال تناول الجانب المفاهيمي والنظري للارتفاعات



النظام القانوني للارتفاقات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

الجوية، وكذا أنواعها ونطاقها والآثار المترتبة عنها، والمنهج التحليلي من خلال تحليل مختلف النصوص القانونية ذات الصلة، دون إغفال المنهج المقارن بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي لإثراء الموضوع بالأحكام القانونية التي تنظم هذا الصنف من الارتفاقات، وذلك وفقا للخطة التالية:

المحور الأول: النظام القانوني للارتفاقات الجوية

أولاً: ماهية الارتفاقات الجوية.

ثانياً: الوسائل القانونية لفرض وحماية الارتفاقات الجوية.

المحور الثاني: أثر الارتفاقات الجوية على الملكية العقارية

أولاً: نطاق الارتفاقات الجوية والقيود المترتبة عنها.

ثانياً: المركز القانوني لأصحاب الحقوق العينية الخاضعة للارتفاقات الجوية.

المحور الأول: النظام القانوني للارتفاقات الجوية

نظراً لأهمية المطارات على المستوى الدولي فقد نظمها الملحق 14 من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي المؤرخة في 07 ديسمبر 1944¹، وتعتبر الارتفاقات الجوية من ملحقات المطار التي لا تقل أهمية عنه لذلك فقد أولى لها المشرع الجزائري عناية خاصة من خلال تنظيمها بموجب القانون 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد

¹ - Annex 14 to the Convention On International Civil Aviation., Aerodromes, volume 01, Aerodrome design and operations, Eighth edition, July 2018, published by INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION, on the web site of OACI: <https://store.icao.int/products/annex-14-aerodromes?variant=30214662783064>



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

القواعد العامة للطيران المدني المعدل والمتمم¹، فضلا على أفرادها بالمرسوم التنفيذي 02-88 المؤرخ في 02 مارس 2002 المتعلق بإرتفاعات الطيران².

أولا - ماهية الارتفاعات الجوية

تتميز الطائرة كغيرها من وسائل النقل بحاجتها إلى شبكة من المسارات والممرات من أجل ممارسة نشاطها في النقل الجوي، لذلك تتدخل الدولة للمحافظة على سلامة هذه الخدمة من خلال تأمين الممرات الجوية وخاصة في المناطق الحساسة التي تتم فيها عملية هبوط وإقلاع الطائرة، ما يستلزم تأمين المناطق المجاورة للمطارات والتي عادة ما تعرف نشاطا عمرانيا وذلك عن طريق تقييدها بإرتفاعات جوية³، وسنتطرق في مرحلة أولى إلى تحديد تعريف للارتفاعات الجوية ثم في مرحلة ثانية البحث في طبيعتها القانونية.

1- تعريف الارتفاعات الجوية

يطلق على الارتفاعات المتعلقة بالطيران المدني عدة تسميات كحقوق الإرتفاق الجوي، إرتفاعات الطيران، إرتفاعات المطارات، إرتفاعات الملاحة الجوية، إلا أن المشرع الجزائري أطلق عليها تسمية الإرتفاعات الجوية في القانون 98-06 المتعلق بالقواعد العامة للطيران المدني، وتسمية إرتفاعات الطيران في المرسوم التنفيذي 02-88 المتعلق بإرتفاعات الطيران.

¹ - القانون 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة للطيران المدني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 48، مؤرخة في 28 جوان 1998، ص 03.

² - المرسوم التنفيذي 02-88 المؤرخ في 02 مارس 2002 المتعلق بإرتفاعات الطيران، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 17، مؤرخة في 06 مارس 2002، ص 03.

³ - فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2017، ص 63.



النظام القانوني للارتفاقات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

وتجدر الإشارة أن المفهوم القانوني للارتفاقات الجوية مصدره القانون الخاص¹، حيث عرف المشرع الجزائري الارتفاق في المادة 867 من القانون المدني² على أنه حق يجعل حدا لمنفعة عقار على عقار آخر تحقيقا للمصلحة الخاصة، هذه الارتفاقات تكون إتفاقية أو قانونية، غير أن القانون الإداري الذي ينظم الارتفاقات الإدارية استأنف هذا المفهوم دون الاحتفاظ بنفس الهدف.

والإرتفاقات الجوية تعد من صميم الارتفاقات الإدارية التي يفرضها القانون للمصلحة العامة، بمعنى أنهما تتمثل في مجموعة من التكاليف العينية التي تهدف لتحقيق المنفعة العامة، بحيث لم تفرض لخدمة العقار أساسا بل إن إئثار العقار المجاور جاء بصفة تبعية للمصالح العام³، فتقييد ملكية العقارات المجاورة للمطار أساسه هو تحقيق المصلحة

¹ - «La notion juridique de servitude trouve son origine dans le droit privé», voir: Savoie Henri. Sécurité du trafic aérien. Plan de servitudes aéronautiques de dégagement. Mise en application du plan par décision du ministre chargé de l'aviation civile. Acte individuel susceptible de REP. Ordre de suppression de la plupart des arbres d'un parc paysager ancien et de qualité. Baisse du trafic aérien. Mesure non légalement justifiée. Conseil d'Etat (section), 25 septembre 1998. Ministre de l'Equipement c/ SCI de la Faucherie et autres (n° 161 409). Avec conclusions. In : Revue Juridique de l'Environnement, n°1, 1999. p. 45. Publié sur le site : <https://doi.org/10.3406/rjenv.1999.3611>

² - الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 78، مؤرخة في 30 سبتمبر 1975، ص 990.

³ - رباحي مصطفى، الارتفاقات الإدارية في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه علوم، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2014-2015، ص 38.

«Une servitude aérienne est une servitude de droit public est ainsi un limitation administrative au droit de propriété qui pèse sur certains biens immobiliers en raison de considération se rattachant à l'utilité publique »,



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

العامّة المتمثلة في ضمان السير الآمن لمرفق المطار من خلال الحفاظ على سلامة النقل الجوي.

و بالرجوع إلى النصوص القانونية المتعلقة بالطيران المدني أو حتى تلك المتعلقة بالتهيئة والتعمير، المشرع لم يحدد تعريف للارتفاعات الجوية تاركاً ذلك للفقهاء، حيث عرفها البعض على أنها: " القيود القانونية التي يضعها المشرع على عاتق أصحاب المنشآت أو الأملاك التي تجاور المطارات بقصد تأمين سلامة الطائرات وحركة الملاحة الجوية".¹، وعرفها البعض الآخر على أنها: "تلك الحقوق التي تستدعي بأن يحاط المطار بسيّاح من مناطق الأمان حتى تتمكن الطائرات على علو منخفض والدوران حول المطار وهو الأمر الذي تستلزمه عمليات الهبوط والإقلاع، ويكون ذلك عن طريق إيجاد منطقة خالية من العوائق والموانع سواء كانت طبيعية أو من صنع الإنسان في المناطق المجاورة للمطار أو إقامة أضواء أو منارات جوية تتعذر معها رؤية ومعرفة تضاريس المكان".²

ونستشف مما سبق أن الارتفاعات الجوية «Les Servitudes Aéronautiques» أو «Air easements»، هي تلك التكاليف العينية التي يفرضها القانون على عاتق الأملاك العقارية المجاورة للمطارات تحقيقاً للمصلحة العامة، بهدف إحاطة المطار بمناطق للأمان خالية من العوائق الطبيعية أو الاصطناعية ضماناً لسلامة النقل الجوي.

voir: Savoie Henri. Sécurité du trafic aérien. Plan de servitudes aéronautiques de dégagement. Mise en application du plan par décision du ministre chargé de l'aviation civile, op cit, page 47.

¹ - محمد فريد العريبي، جلال وفاء محمد بن القانون الجوي، الملاحة الجوية والنقل الجوي، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998، ص 223.

² - طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2013، ص 78.



النظام القانوني للارتفاقات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

2- الطبيعة القانونية للارتفاقات الجوية

تصنف القيود القانونية التي ترد على حق الملكية إلى قيود مقررة للمصلحة العامة، وقيود أخرى مقيدة للمصالح الخاصة الجديرة بالاعتبار وهي دائماً ما تكون بين العقارات المتجاورة لتقليل أو منع الأضرار أو المضايقات التقيد تحدث بين الملاك بسبب الجوار¹، ومنها قيود المطلات والمناور²، وعدم الإضرار بالجوار ضرر غير مألوف³، وحق المرور⁴، والحائط المشترك والحائط الفاصل⁵.

أما القيود المقررة للمصلحة العامة فهي القيود التي يقرها القانون لاعتبارات تتعلق بالصالح العام، وهي كثيرة جداً، وردت في تشريعات متفرقة يصعب حصرها، وهي تدخل في نطاق القانون العام، وهي تختلف عن إجراء نزع الملكية للمنفعة العمومية لان هذا الإجراء يحرم مالكة من حق الملكية في حين الارتفاقات الجوية تحرم مالكة من سلطاته مع بقاء ملكية الرقبة لصاحبها⁶، والارتفاقات الإدارية التي نجدتها في القوانين

¹ - رضا عبد الحليم عبد المجيد، الوجيز في الملكية والحقوق العينية التبعية، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2012، ص 36.

² - المواد 709، 710 و711 من الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 78، مؤرخة في 30 سبتمبر 1975، ص 990.

³ - المادة 691 من نفس القانون.

⁴ - المادة 693 من نفس القانون.

⁵ - المادة 707 من نفس القانون.

⁶ - «les servitudes Aéronautique ne constituent pas non plus une expropriation puisqu'elles ne se traduisent en principe pas par un transfert de propriété»، voir : Savoie Henri, op cit, page 47.



النظام القانوني للارتفاقات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و.د. سميحة حنان خوادجية

المنظمة للتهيئة والتعمير¹، والارتفاقات الناجمة عن خطوط الكهرباء والغاز، قنوات المياه وغيرها من الارتفاقات الإدارية².

وتدرج الارتفاقات الجوية ضمن الارتفاقات الإدارية المتعلقة بالمصلحة العامة، باعتبار أن الموانئ الجوية والمطارات المدنية والعسكرية وتوابعها المدنية وغير المدنية المخصصة لفائدة الملاحة الجوية هي من تعداد الأملاك الوطنية العمومية³، كما أن مرفق المطار يهدف إلى تقديم خدمة عمومية تتمثل في النقل الجوي⁴، والمصلحة العامة تقتضي ضمان سلامة هذه الخدمة من خلال فرض ارتفاقات على الأملاك العقارية المجاورة.

وبصفة عامة تكيف الارتفاقات الجوية على أنها قيود قانونية يفرضها المشرع على الملكية العقارية قاصدا حماية المصلحة العامة، وهي بذلك ارتفاقات إدارية تختلف عن غيرها من حقوق الارتفاق المدنية التي تترتب عن المصلحة الخاصة للأفراد، وإن كان مضمونها واحد وهو الحد من منفعة العقار.⁵

¹ - ومثال الارتفاقات التي يفرضها قانون التهيئة والتعمير، ارتفاق الابتعاد عن الطريق العمومي الذي نصت عليه المادة 05 من القانون 90-29 المتعلق بالتهيئة والتعمير، وارتفاق احترام متوسط علو البنايات المجاورة الذي نصت عليه المادة 06 من نفس القانون.

² - شوقي بناسي، نظرية الحق في القانون الوضعي الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، 2010، ص 124.

³ المادة 16 من القانون 90-30 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 والمتضمن قانون الأملاك الوطنية المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 52، مؤرخة في 02 ديسمبر 1990، ص 1661.

⁴ - المادة 04 من القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني.

⁵ - صالح أحمد اللهبي، الإشكالات القانونية للملكية الطائفة والقيود القانونية للعقارات المجاورة للمطار، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، المجلد 10، عدد 02، ديسمبر 2013، ص 296.



النظام القانوني للارتفاقات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

وتجدر الإشارة إلى أن الارتفاقات الجوية تتسم بصفة القرار الإداري، كون عملية إنشائها تكون بواسطة قرار إداري يصدره الوزير المكلف بالطيران والوزير المكلف بالمالية¹، في حين القانون الفرنسي²، نجد مخطط فرض الارتفاقات الجوية يكون محل تحقيق عمومي، ويتم المصادقة عليه من قبل مجلس الدولة الفرنسي وبمجرد المصادقة عليه تسري آثار المخطط على أصحاب الملكيات المجاورة بمجرد نشره.

وبالرجوع للقانون الجزائري يتم إدراج هذه الارتفاقات في المخططات العمرانية والتي بدورها يتم المصادقة عليها بقرار إداري من رئيس المجلس الشعبي البلدي أو الوالي أو الوزير المكلف بالتعمير³، الأمر الذي يجعلنا نستخلص صبغة القرار الإداري التي تتميز بها الارتفاقات الجوية، كما أن هذا القرار يتسم بالطابع التنظيمي اللاتحي لأنه يحتوي على قواعد تنظيمية تقنية غير موجهة إلى شخص معين بذاته وإنما يخاطب مجموعة من المراكز القانونية بصفة مجردة، بحيث يسري على أصحاب الحقوق العينية للعقارات الخاضعة للارتفاقات الجوية⁴.

ثانيا - الوسائل القانونية لفرض وحماية الارتفاقات الجوية

¹ - المادة 07 و 15 من المرسوم التنفيذي 02-88 المتعلق بارتفاقات الطيران.

² - «La procédure de mise au point de ce plan de servitudes est la suivante. Le plan fait d'abord l'objet d'une enquête publique. Ensuite, il est en principe approuvé et rendu exécutoire par décret en Conseil d'Etat. Les servitudes définies au plan grèvent les biens immobiliers en cause à dater du jour de la publication de ce Décret», voir : Savoie Henri, op cit, page 48.

³ - المادة 27 و 35 من القانون 90-29 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتعلق بالتهيئة والتعمير المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 52، مؤرخة في 02 ديسمبر 1990، ص 1652.

⁴ - لمزيد من التفصيل في خصائص القرار الإداري، أنظر: عمار بوضياف، القرار الإداري، جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007، ص 75.



النظام القانوني للارتفاقات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

نصت المادة 40 من القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني على أن إنشاء المطارات يكون ضمن مخطط شغل الأراضي وقواعد التهيئة العمرانية ومخططات تطوير نشاط الطيران، فالمشرع وضع عدة آليات قانونية لحماية وفرض الارتفاقات الجوية سواء في قانون التهيئة والتعمير، أو في النصوص التنظيمية المتعلقة بمخططات الطيران.

1- فرض الارتفاقات الجوية من خلال مخططات الطيران

إن التوسع العمراني بطريقة غير منظمة وعدم مراقبة الجماعات المحلية، جعل الارتفاقات الجوية عرضة للتعدي والبناء الفوضوي، ما دفع المشرع لإصدار عدة مراسيم تنفيذية يحدد فيها محيط حماية كل مطار وفقا لمخطط ملحق بأصل كل مرسوم، ويتضمن هذا الملحق الإحداثيات الجغرافية المتعلقة بمحيط الحماية، ويقوم الوالي المختص إقليميا باستشارة السلطة المكلفة بالطيران المدني بشأن كل مسألة ترتبط بحماية المحيط الأمني للمطار¹، كما يضطلع بحماية هذا المحيط في حدود السلطات الممنوحة له بموجب المادة 117 من قانون الولاية² وذلك من خلال وضع تدابير الحماية التي لا تكتسي طابعا عسكريا وتنفيذها وفقا للقوانين والتنظيمات المعمول بها.

وأول مرسوم متضمن مخطط حماية المطار تم إصداره، هو المرسوم التنفيذي 08-375 المؤرخ في 26 نوفمبر 2008 الذي يؤسس ويحدد محيط حماية مطار الجزائر الدولي

¹ - بوكموش سرور، النظام القانوني لاستغلال النقل الجوي في الجزائر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة الجزائر، 2015 - 2016، ص 48.

² - القانون 07-12 المؤرخ في 21 فيفري 2012 المتعلق بالولاية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 12، مؤرخة في 29 فيفري 2012، ص 05.



النظام القانوني للارتفاقات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و.د. سميحة حنان خوادجية

هواري بومدين¹، ثم صدرت المراسيم التنفيذية 09-364، 09-365، 09-366 المؤرخة في 15 نوفمبر 2009 المتعلقة بحماية مطار وهران، قسنطينة وعنابة على التوالي²، وفي سنة 2013 صدرت مجموعة المراسيم التنفيذية على التوالي والتي تغطي 29 مطار مدني آخر، ابتداء من المرسوم التنفيذي 13-18 إلى غاية المرسوم التنفيذي 13-46.³

2- فرض الارتفاقات الجوية من خلال قانون التعمير

في اتجاه مقارن، نصت المادة 126-01 من قانون العمران الفرنسي، على قائمة الارتفاقات التي يجب أن تدرج في مخططات التعمير ومن بين هذه القائمة الارتفاقات الجوية⁴، لكن تحديد هذه الارتفاقات بدقة هو من صلاحيات قانون الطيران المدني، حيث نصت المادة 281-1 على المعاقبة بالغرامة المالية كل من انتهك اللوائح المتعلقة بارتفاقات

¹ - المرسوم التنفيذي 08-375 المؤرخ في 26 نوفمبر 2008، يؤسس ويحدد محيط حماية مطار الجزائر الدولي هواري بومدين، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 67، مؤرخة في 30 نوفمبر 2008، ص 04.

² - المراسيم التنفيذية 09-364، 09-365، 09-366 المؤرخة في 15 نوفمبر 2009 المتعلقة بحماية مطار وهران، قسنطينة وعنابة على التوالي، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 66، مؤرخة في 17 نوفمبر 2009، ص 04 وما يليها.

³ - المراسيم التنفيذية من 13-18 إلى 13-46 المؤرخة في 22 جانفي 2013، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 05، مؤرخة في 23 جانفي 2013، ص 15 وما يليها.

⁴ - «Une annexe à l'article R. 126-1 du même code fixe ainsi la liste des servitudes devant être annexées aux documents d'urbanisme. Dans cette liste on trouve d'ailleurs les servitudes se rattachant au bon fonctionnement de la circulation Aérienne»، voir Savoie Henri, op cit, page 48.



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

الطيران الإرشاد والمفروضة لصالح حركة المرور الجوي¹.

أما في القانون الجزائري ينص قانون الطيران المدني على كيفية إنشاء الارتفاعات الجوية²، بينما يتضمن قانون التهيئة والتعمير الوسائل القانونية التي يتم بواسطتها فرض هذه الارتفاعات بهدف التحكم في النشاط العمراني وتجنب البناء الفوضوي بجوار المطارات، ويكون ذلك من خلال إدراج الارتفاعات الجوية في محتوى المخططات العمرانية، والتي تتمثل في مخطط شغل الأراضي «POS» والمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير «PDAU».

ومخطط شغل الأراضي، هو المخطط الذي يحدد بالتفصيل حقوق استخدام الأراضي وفقا لما عرفته المادة 31 من القانون 90-29 المتعلق بالتهيئة والتعمير، بمعنى أنه وسيلة قانونية لتعيين حدود مناطق الارتفاعات الجوية كونه يتضمن بالتفصيل حقوق استعمال وشغل الأراضي مع توضيح شروط البناء والارتفاعات التي من شأنها تحديد وتقييد إمكانية البناء وأحيانا منع البناء أصلا، وبصفة عامة فهو يبين القواعد المتعلقة بحقوق البناء، وكذا وجهة وطبيعة المباني وكيفية إنجازها ومساحتها وارتفاعها، توسعها ومظهرها الخارجي ومدى تأثيرها على الأراضي والمنشآت المجاورة.³

¹ - «Ces servitudes aéronautiques sont plus précisément établies par le Code de l'aviation civile. La base légale de ces servitudes est d'ailleurs assez tenue. On la trouve toutefois à l'article L. 281-1 de ce code qui punit d'amendes «les infractions aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne», Savoie Henri, op cit, page 48.

² - المادة 40 من القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني.

³ - منصور نورة، قواعد التهيئة والتعمير وفقا للتشريع، دار الهدى، عين مليلة، 2010، ص 29.



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

ويستمد مخطط شغل الأراضي صيغته المرجعية من خلال مخطط أعم وأشمل منه وهو المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، حيث يحدد هذا الأخير التوجيهات الأساسية للتهيئة العمرانية للبلدية أو البلديات المعنية آخذا بعين الاعتبار تصاميم التهيئة ومخططات التنمية¹، بحيث يحتوي على تحديد لمواقع التجهيزات الكبرى والمنشآت الأساسية كالمطارات، ويحدد شروط البناء في محيط هذه المناطق، كما يتضمن تحديد للارتفاعات المطلوب الإبقاء عليها أو تعديلها أو إنشاءها.²

وفي حالة غياب مخطط شغل الأراضي أو المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، فإننا نجد ما يعرف بالقواعد العامة للتهيئة والتعمير، وهي آلية وضعها المشرع للحلول محل المخططات العمرانية بهدف المحافظة على النظام العام العمراني، وقد نظمها بموجب المرسوم التنفيذي 91-175 المؤرخ في 28 ماي 1991 المحدد للقواعد العامة للتهيئة والتعمير³، وتتضمن القواعد العامة للتهيئة والتعمير وفقا للمادة 04 من القانون 90-29 المتعلق بالتهيئة والتعمير، مجموعة القواعد المتعلقة بشغل الأراضي وبشروط البناء، كالقواعد العامة المتعلقة بموقع البناء ومظهرها وارتفاعات البناء وقواعد الصحة والأمن العمومي .

وعلى هذا النحو، القواعد العامة للتهيئة والتعمير هي وسيلة قانونية تفرض من خلالها الارتفاعات الجوية في حالة غياب المخططات العمرانية، والعلة في فرض الارتفاعات الجوية هي المحافظة على سلامة الملاحة الجوية والتي تعتبر بدورها من

¹ - المادة 16 من القانون 90-29 المتعلق بالتهيئة والتعمير.

² - إيقولي أولد رابح صافية، قانون العمران الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2014، ص 66.

³ - المرسوم التنفيذي 91-175 المؤرخ في 28 ماي 1991 المحدد للقواعد العامة للتهيئة والتعمير، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 26 مؤرخة في 01 جويلية 1991، ص 953.



النظام القانوني للارتفاقات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

مقتضيات السلامة والأمن العمومي، وعدم احترام أي ارتفاق جوي عند البناء يعتبر انتهاك للشروط العامة للبناء، بحيث لا يمكن الترخيص بالبناء إلا بعد التأكد من أن البناية المراد إقامتها لا تمس بالسلامة أو الأمن العمومي بسبب موقعها أو حجمها أو استعمالها، وهذا ما أكدته المادة 02 من المرسوم التنفيذي 91-175 المحدد للقواعد العامة للتهيئة والتعمير .

وتجدر الإشارة أيضا إلى أنه لا يمكن إغفال الدور الجوهرية الذي تلعبه الرخص والشهادات العمرانية في فرض الارتفاقات الجوية، باعتبار أن هذه الرخص هي أدوات للرقابة الإدارية على مختلف عمليات البناء والتعمير، ومن جهة أخرى، مراقبة مدى احترام محتوى المخططات العمرانية أو المقاييس التي تحددها القواعد العامة للتهيئة والتعمير يكون عن طريق ضبط مختلف عمليات إنشاء وتحويل العقارات المبنية وغير المبنية بجملة من الرخص والشهادات الإدارية¹.

وقد نُظمت هذه الرخص والشهادات العمرانية بموجب المرسوم التنفيذي 15-19 المؤرخ في 25 جانفي 2015 المحدد لكيفيات تحضير عقود التعمير وتسليمها² إلى جانب القانون 90-29 المتعلق بالتهيئة والتعمير، فلا يمكن معرفة حقوق البناء والارتفاقات التي تخضع لها الأرض إلا بعد طلب شهادة التعمير³ لكن طلبها لا يعد أمر إلزامي.

¹ - إيقولي أولد رابح صافية، المرجع السابق، ص 123.

² - المرسوم التنفيذي 15-19 المؤرخ في 25 جانفي 2015، المحدد لكيفيات تحضير عقود التعمير وتسليمها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 07، مؤرخة في 12 فيفري 2015، ص 04.

³ - المادة 51 من القانون 90-29 المتعلق بالتهيئة والتعمير.



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

المهم أنه لا يمكن القيام بعمليات البناء إلا بعد استصدار رخصة البناء¹، ولا يمكن مباشرة أشغال الهدم أو المساس بالمنشآت القائمة إلا بعد الحصول على رخصة الهدم²، ولا يمكن تقسيم الملكية العقارية إلا بعد الحصول على رخصة التجزئة بالنسبة للعقار غير المبني³ وشهادة التقسيم فيما يتعلق بالعقار المبني⁴، ولا يمكن التحقق من مطابقة البناية واحترامها لشروط وترتيبات رخصة البناء وعلى الخصوص المقاييس والحدود التي تفرضها الارتفاعات الجوية منها إلا بعد منح شهادة المطابقة⁵.

المحور الثاني: أثر الارتفاعات الجوية على الملكية العقارية

تتطلب الملاحة الجوية تأمين سلامة الطائرات وحسن عمل أجهزة الملاحة الجوية وما يحتاجه هذا الأمر من وجود مساحة مكانية معينة حول المطارات ذات أجواء ومواصفات فنية معينة، مما يقتضي منح المطارات ارتفاعات تقع على عاتق الأملاك العقارية المجاورة تسمح بحصر علو البنايات أو إزالتها أو إقامة منشآت عليها⁶، وذلك بشكل يؤمن الأشخاص والأموال ويحافظ على سلامة الملاحة الجوية في مقابل استحقاق

¹ - المادة 41 من المرسوم التنفيذي 15-19، المحدد لكيفيات تحضير عقود التعمير وتسليمها.

² - المادة 60 من القانون 90-29 المتعلق بالتهيئة والتعمير.

³ - المادة 57 من نفس القانون.

⁴ - المادة 33 من المرسوم التنفيذي 15-19، المحدد لكيفيات تحضير عقود التعمير وتسليمها.

⁵ - المادة 75 من القانون 90-29 المتعلق بالتهيئة والتعمير، والمادة 63 المرسوم التنفيذي 15-19،

المحدد لكيفيات تحضير عقود التعمير وتسليمها.

⁶ - أحمد مرهون المعموري، التنظيم القانوني لحقوق الارتفاعات الجوية وأثرها على مسؤولية المطارات عن التلوث، المؤتمر العلمي الوطني الموسوم بـ: الإصلاحات التشريعية أساس للنهوض بالواقع العراقي، كلية القانون جامعة البصرة بالاشتراك مع كلية شط العرب الجامعة، العراق، 04 ماي 2017، ص 120. (غير منشورة)



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

تعويض عادل لأصحاب الحقوق العينية¹، لذلك سنتناول مدى تأثير الارتفاقات الجوية على حق الملكية العقارية من حيث نطاق هذه الارتفاقات الجوية وما يترتب عليها من أعباء وقيود، ومن حيث المركز القانوني لأصحاب الحقوق العينية المثقلة بارتفاعات جوية.

أولا - نطاق الارتفاقات الجوية والقيود المترتبة عنها

إن إنشاء المطار أو أي محطة جوية، والذي غالبا ما تحتكر الدولة إنشائها كونها من العمليات الخطيرة المتضمنة مواصفات فنية وتقنية حددتها المعاهدات الدولية من حيث الأوضاع القياسية التي تستلزم تزويد المطار وبعض المناطق المحيطة به بكافة الأجهزة الملاحية اللازمة لتأمين عملية الهبوط والإقلاع، ومن جهة أخرى وجوب إنشاء مناطق خالية من أي حاجز أو عائق يعترض الطائرات خلال مسار الإقلاع أو الهبوط²، ولذلك سنتناول تحديد هذه المناطق ثم نتطرق إلى القيود التي تترتب عنها.

1- تحديد مناطق الارتفاع الجوي وطرق إنشائها

حدد الفصل الرابع من الملحق 14 لاتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي، المجال الجوي المحيط بالمطار والذي يجب أن يظل خاليا من العوائق ويتم ذلك بتخصيص سلسلة من المناطق التي تكوّن في مجموعها السياج الأمني للمطار، وكل منطقة تحتوي على مجموعة من القواعد الفنية لتأمين عملية استخدام المطار.³

¹ - حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، الأفكار والقواعد الأساسية، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2014، ص 85.

² - بوكموش سرور، المرجع السابق، ص 13.

³ - Recommendation number 01 to part 04, of annex 14 to the convention on international civil aviation.



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

فالمنطقة الأولى هي المنطقة المتاخمة مباشرة للمطار وممراته، وتسمى بمنطقة الأمان « Runway end safety areas »، حيث يمنع إقامة أي بناء أو غرس أو أي عقبة مهما كان نوعها، بغرض تسهيل حركة الطيران وتمكين الطيارين من ممارسة المناورات اللازمة والتحليق على علو منخفض من أجل تأمين هبوط وإقلاع الطائرة، أما المنطقة الثانية فهي التي تلي منطقة الأمان ولكنها أقل خطورة منها ويحظر فيها إقامة أي بناء أو أي عائق أو تغيير في طبيعة المنشآت القائمة إلا بموجب ترخيص من السلطة المكلفة بالطيران المدني¹، والمنطقة الثالثة تسمى بمنطقة ارتفاع أنوار الملاحة الجوية أو الاتصالات اللاسلكية « Clearways »، والهدف منها هو تأمين سلامة وكفاءة الطيران وضمان نجاعة أداء الأجهزة الملاحية من خلال منع وضع الأنوار التي تبهر النظر فتحجب إشارات وأنوار المطار، كما يحظر على هذه المنطقة إقامة أي تجهيزات كهربائية أو لاسلكية حتى لا تعترض الموجات اللاسلكية للملاحة الجوية.²

وباعتبار أن الجزائر طرفا في معاهدة شيكاغو للطيران المدني والتي صادقت عليها بموجب المرسوم 63-84 المؤرخ في 05 مارس 1963³، فإنها تلتزم بجميع القواعد التقنية

¹-Recommendation number 4-2-3 of annex 14 to the convention on international civil aviation: «New objects or extensions of existing objects shall not be permitted above an approach or transitional surface except when, in the opinion of the appropriate authority, the new object or extension would be shielded by an existing immovable object. »

²- طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2013، ص 78 و79.

³- المرسوم 63-84 المؤرخ في 05 مارس 1963 المتعلق بانضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لمعاهدة الطيران المدني الدولية الموقع عليها بشيكاغو في 07 ديسمبر 1944 والمكملة



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

والإدارية التي تحتويها هذه المعاهدة ولاسيما منها ما يتعلق بارتفاعات الطيران، ويظهر هذا الالتزام من خلال المرسوم التنفيذي 02-88 المتعلق بارتفاعات الطيران، والذي نص على منطقتين للارتفاعات الجوية ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة «Servitudes Aéronautiques de Dégagement» وارتفاعات الطيران الخاصة بالإرشاد «Servitudes Aéronautiques de Balisage»، وهو نفس التقسيم الذي اعتمده المشرع الفرنسي في المواد من 1-242 إلى 8-243 من قانون الطيران المدني الفرنسي¹.

أما بالنسبة لعملية إنشاء هذه المناطق، فقد نصت المادة 06 من المرسوم التنفيذي 02-88 المتعلق بارتفاعات الطيران على أن تأسس ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة يكون بعد استيفاء ملف يتكون من مشروع مخطط ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة والذي يتضمن تحديد للمنطقة التي وضعت فيها الارتفاعات المتعلقة بإقامة المنشآت المعدة لضمان سلامة الملاحة الجوية كما يحدد المقاييس القصوى للحواجز التي يمكن أن تشكل خطر على الملاحة الجوية أو تعيق سير أجهزة الأمن الخاصة بالملاحة الجوية، ويجب أن يكون هذا المخطط مرفقا بمذكرة توضيحية تبين الهدف المرجو من تأسيس هذه الارتفاعات، وبقائمة الحواجز التي تتجاوز المقاييس القصوى.

وبعد استيفاء هذا الملف يتم المصادقة على مخطط ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة بموجب قرار مشترك بين الوزير المكلف بالطيران المدني والوزير المكلف بالمالية،

بالبروتوكول الموقع بمونتريال في 27 ماي 1947 والبروتوكولين الموقعان بمونتريال في 21 سبتمبر 1962، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 14، مؤرخة في 19 مارس 1963، ص 274.

¹-Code de l'aviation civile Français, Partie législative et réglementaire, Codes Dalloz sur le site web : <https://www.dalloz.fr/documentation/Document?id=AVIA>



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

وتودع نسخة منه إلى المجلس الشعبي البلدي في الإقليم الذي وضعت فيه الارتفاعات، ونسخة أخرى على مستوى مصالح التعمير للولاية المختصة إقليمياً¹، ويبدو أن الهدف من ذلك هو تحيين المخططات العمرانية وإدراج هذه الارتفاعات ضمن رخص التعمير التي تصدر في هذه المناطق.

أما بالنسبة لارتفاعات الطيران الخاصة بالإرشاد فتنشأ وفقاً لنص المادة 15 من المرسوم التنفيذي 02-88 المتعلق بارتفاعات الطيران، بناء على أمر صادر من الوزير المكلف بالطيران المدني بمبادرة شخصية منه أو بطلب من وزير الدفاع الوطني.

2- القيود المفروضة على المناطق الخاضعة للارتفاعات الجوية

لقد ألزمت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي أطرافها، مراعاة حد أدنى عند إنشاء المطار، فبالإضافة إلى إقامة الأرضية للإقلاع والهبوط العادي وممرات الهبوط الاضطراري وكافة المباني الأخرى من حظائر للطائرات والحجر الصحي ومحطة الركاب، فيجب أن يزود المطار أيضاً بحد أدنى من التسهيلات اللازمة لتأمين حركة الطيران كإقامة التجهيزات الملاحية ومحطات الأرصاد الجوية ومختلف الإشارات والأنوار الملاحية بالإضافة إلى مساحات خالية من العوائق، وقد حولت هذه الاتفاقية المجلس التنفيذي للهيئة الدولية للطيران المدني « ICAO » حق متابعة مدى احترام الدول الأطراف لهذه المعايير²، وفي ظل هذا الالتزام الدولي تقوم الدولة بإنشاء مناطق ارتفاع جوي وفرض بعض الأعباء على الأملاك المجاورة للمطار وفقاً للمعايير الدولية التي تحددها اتفاقية شيكاغو، حيث تختلف هذه الأعباء باختلاف مناطق الارتفاع بين مناطق ارتفاعات الإرشاد ومناطق ارتفاعات التوسعة .

¹ - المادة 07 و08 من المرسوم التنفيذي 02-88 المتعلق بارتفاعات الطيران.

² - طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 78.



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

2-1- القيود المترتبة عن ارتفاعات التوسعة

يترتب على إنشاء ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة حظر البناء والمنشآت والأشجار التي يفوق علوها العلو المنصوص عليه في مخطط ارتفاعات الطيران، ويترتب على ذلك أيضا وفقا للمادة 11 من المرسوم التنفيذي 02-88 المتعلق بارتفاعات الطيران، عدم منح رخصة البناء في المناطق المشمولة بهذه الارتفاعات، إلا إذا كانت تصاميم البناء المزمع إنشائها مطابقة لمخطط ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة.

هذا وقد نصت المادة 12 من المرسوم التنفيذي 02-88 المتعلق بارتفاعات الطيران، على وجوب استصدار رخصة خاصة من السلطة المكلفة بالطيران المدني بالنسبة للمنشآت والبناءات التي تشكل بحكم علوها خطرا على الملاحة الجوية خارج مناطق ارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة، وذلك من أجل إخضاعها للشروط الضرورية لسلامة الطيران.

أما بالنسبة للمطارات الجديدة والمستحدثة في نطاق إقليم عمراي موجود من قبل، فإن مخطط ارتفاعات الطيران المتعلقة بهذه المطارات، قد يفرض بعض التعديلات أو يوجب إزالة بعض البناءات المتواجدة في منطقة ارتفاعات التوسعة، أو قد يتعدى الأمر إلى تملك بعض الأراضي اللازمة لإنشاء أو توسيع المطار أو ربطه بالطرق العامة، ففي هذه الحالات فإن الإدارة تلجأ إلى نزع الملكية بصفة جبرية بدلا من فرض ارتفاعات، وذلك وفقا للإجراءات المعمول بها في مجال نزع الملكية من أجل المنفعة العمومية.¹

ونشير إلى أن حساب مساحة ارتفاعات التوسعة على امتداد مسار الطائرات من وإلى المطار، وفقا لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني فهي تحدد تبعا لآلية الملاحة المستخدمة ونسبة انحدار الطائرة وفقا للجدول الآتي:

¹ - المادة 13 من المرسوم التنفيذي 02-88 المتعلق بارتفاعات الطيران.



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

آلية الملاحه	وضعية الطائرة	مسافة الإخلاء	نسبة الانحدار
الطيران بالاستعانة بمعدات الملاحه	عند الإقلاع (مسار مائل)	من 03 إلى 10 كلم	من 1,6 إلى 04%
	عند الهبوط (مسار رأسي)	15 كلم	من 2,5 إلى 03%
	مسار أفقي	من 03 إلى 06 كلم	/
الطيران بالاعتماد على الرؤية	عند الإقلاع (مسار مائل)	من 02 إلى 03 كلم	من 1,6 إلى 04%
	عند الهبوط (مسار رأسي)	من 02 إلى 03 كلم	من 2,5 إلى 03%
	مسار أفقي	من 2.7 إلى 03 كلم	/

- جدول يوضح الشروط المرجعية التي يتم على أساسها احتساب مسافة ارتفاعات التوسعة¹.

¹-Pierre Bijou, Servitudes aéronautiques et urbanisme aux abords des aérodromes, La Revue Administrative, Volume 54, Numéro 322, Aout 2001, Page 342. Publié sur le site : https://www.jstor.org/stable/40772819?read-now=1&seq=1#page_scan_tab_contents



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

ويقابل المواد السابقة في القانون الفرنسي، المادة 241-1¹ من قانون الطيران المدني التي تنص على حظر الإنشاء والالتزام بإزالة الحواجز الموجودة مسبقا والتي يمكن أن تشكل خطرا على حركة الطيران أو تضر تشغيل أجهزة السلامة المنشأة لصالح الملاحه الجوية، وإذا لم يوافق المالكون على القيام بأعمال تعديل الحواجز القائمة المطلوبة منهم، فإن تنفيذ خطة الارتفاعات يتم حسب المادة 242-3 من نفس القانون الذي أحال لأحكام المادتين L. 55 و L. 56 من قانون البريد والاتصالات السلكية واللاسلكية، التي تشير لترع الملكية في حالة عدم وجود اتفاق بالتراضي².

وبشأن قرار الالتزام بإزالة الحواجز الأمر ليس بهذه السهولة وهو يخضع لتقدير القاضي الإداري في مشروعيته، حيث في هذا الصدد أصدر وزير الطيران المدني الفرنسي، قرار مثير للجدل صادر في 28 فيفري 1992، استنادا على المادة 242-11 من قانون الطيران المدني مضمونه إلزامية ملاك حظيرة متواجدة في "La Rochelle"، إزالة عقبات مزعجة (الأشجار) تتجاوز حدود التوسعة المنصوص عليها في مخطط الارتفاعات الجوي لمطار "La Rochelle" التي أقرها المرسوم المؤرخ 7 ديسمبر 1984؛ وهو ما دفع بالمالك لرفع دعوى أمام المحكمة الإدارية لإلغاء القرار الإداري مقدمين الادعاءات التالية³:

¹ - «L'article R. 241-1 définit les servitudes de dégagement comme comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne», voir : Savoie Henri, op cit, page 48.

² - Savoie Henri, op cit, page 49.

³ - Savoie Henri, op cit, page 58.



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

ليس من الواضح أن الأشجار الخطيرة في منطقة تشكل تهديد السلامة المطار، لاسيما أن المطار يعمل في هذه الظروف لأكثر من عقد من الزمان. ولذلك فإننا نتحفظ كثيرا على ضرورة إزالة الأشجار، وهو ما يتجاوز نصف الخطيرة، وهذا الجزء هو الأكثر تشجيرا يتضمن أشجار منذ مئات السنين مجموعها يشكل مناظر طبيعية استثنائية. وتجدر الإشارة أيضا إلى أن هذه الحديقة قد صنفت في مخطط استخدام الأراضي "فيلا روشيل" كممنطقة يتعين حمايتها، كما أن التحقيق العمومي أسفر على 1000 رأي سلمي.

وعلى أساس هذه الحجج، ألغت المحكمة الإدارية لـ "بواتي Poitier" قرار الوزير، مما دفعه لرفع الاستئناف أمام مجلس الدولة الفرنسي الذي أيد في قراره رقم 161409 حكم المحكمة الإدارية بتاريخ 25 سبتمبر 1998.

2-2- القيود المترتبة عن ارتفاعات الإرشاد

تتضمن القيود الناجمة عن ارتفاعات الإرشاد حظر وضع الأنوار التي تعرض سلامة الطائرات للخطر، بحيث تهدف هذه القيود إلى تفادي إهمار النظر من خلال منع الأنوار التي تسبب الالتباس «Lights which may cause- confusion»¹، لأن ذلك يتسبب في حجب إشارات وأنوار المطار فيحدث التباس في الرؤية، ومعنى ذلك أنه لا يجوز إقامة أية منارة ضوئية أو أي جهاز يسبب التباسا مع الأنوار أو يؤثر على الرؤية في منطقة الإرشاد²، ولسلطات الطيران المدني التدخل في إزالة أو تعديل أي جهاز بصري يحتمل أن يسبب خلطا مع مستلزمات المساعدة البصرية للملاحة الجوية³.

¹-Recommendation number: 5-3-1-3 of annex 14 to the convention on international civil aviation.

²- طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 79.

³- المادة 15 فقرة 03 من المرسوم التنفيذي 02-88 المتعلق بارتفاعات الطيران.



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

كما لا يجوز وضع تجهيزات لاسلكية تحدث تشويشا في الحقل الكهرومغناطيسي المحيط بالمطار والتي تتسبب في إعاقة نقل الموجات الراديو كهربائية وبالتالي تحول دون استقبال الإشارات الراديو كهربائية من طرف أجهزة الملاحة الجوية، وبصفة عامة يمنع إقامة جميع التجهيزات التي تؤثر على أداء أجهزة الملاحة الجوية¹. ومن جهة أخرى، لسلطات الطيران المدني الحق في وضع أجهزة بصرية أو لاسلكية كهربائية للمساعدة على الملاحة الجوية، كما يمكن لها أيضا أن تأمر بإلغاء أو تعديل أي جهاز بصري يحتمل أن يسبب تشويشا في الرؤية البصرية للملاحة الجوية². وتجدر الإشارة إلى أن الإدارة المكلفة بالطيران المدني في سبيل انجاز ارتفاعات الإرشاد تتمتع بحقوق الارتكاز والمرور وقطع الأشجار والأغصان وكذا حق تركيب الأجهزة على الجدران الخارجية والأسقف³، ونستخلص من ذلك أن الإدارة تتمتع بالحق في القيام بمختلف الأعمال والأشغال اللازمة التي تتطلبها عملية انجاز الأجهزة والمرافق المتعلقة بالإرشاد، وكذا الحق في ارتياد الأراضي من أجل صيانة وتصليح هذه الأجهزة. وعلاوة على ذلك، نصت المادة 104 من القانون 98-06 المحدد للقواعد العامة للطيران المدني المعدل والمتمم، على إمكانية إنشاء ارتفاعات تتعلق بالأرصاد الجوية بجوار محطات الأرصاد الجوية الرئيسية، وتعتبر هذه الارتفاعات مرافق ملحقة بالمحطات الرئيسية للطيران، بحيث ينحصر دورها في تأمين وتنظيم الملاحة الجوية عن طريق تزويد المطارات

¹ - Pierre Bijou, op cit, Page 242.

² - المادة 59 من القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني والمادة 15 من المرسوم التنفيذي 88-02 المتعلق بارتفاعات الطيران.

³ - المادة 16 من نفس المرسوم.



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

وطاقم قيادة الطائرة وغيرهم من مستغلي المصالح الجوية بمعلومات الأرصاد الجوية التي تمكنهم من أداء مهامهم¹.

وفي الأخير، تجدر الإشارة إلى أن المشرع في سبيل ردع المخالفات التي تمس بالأحكام التنظيمية المتعلقة بارتفاعات الطيران الخاصة بالتوسعة أو الإرشاد، فقد رصد لها عقوبة الحبس من ستة (06) أشهر إلى سنة (01) واحدة، وغرامة مالية تتراوح بين عشرة آلاف دينار (10.000 دج) ومائة ألف دينار (100.000 دج)، أو بإحدى العقوبتين فقط، كما لا يقتصر الأمر عند ذلك بل ويلتزم المخالفون بالشروع في إزالة أو تغيير المنشآت محل المخالفة.²

ثانيا - المركز القانوني لأصحاب الحقوق العينية الخاضعة للارتفاعات الجوية

يعتبر حق الملكية العقارية من أهم وأوسع الحقوق العينية، لذلك فان تقييد هذا الحق أو الانتقاص منه بموجب ارتفاعات جوية يجعلنا نتساءل عن المركز القانوني لأصحاب الحقوق العقارية، من حيث نطاق تمتعهم بحق الملكية وإمكانية تعويضهم عن ذلك.

1- نطاق تمتع المالك بحق الملكية المثقلة بالارتفاعات الجوية

لم تعد الملكية حقا مطلقا، حيث أضحت تؤدي وظيفة اجتماعية، وهي بذلك لا تمارس لصالح صاحبها فقط، بل وتستخدم لصالح الجماعة فيتدخل القانون وينص على الحد من إطلاق حق الملكية، وتقييد سلطات المالك في ممارسة هذا الحق³، وفي هذا السياق نصت المادة 690 من القانون المدني على أنه: "يجب على المالك أن يراعي في

¹ - المادة 102 و 103 من القانون 98-06 المحدد للقواعد العامة للطيران المدني.

² - المادة 211 من القانون 98-06 المتعلق بالقواعد العامة للطيران المدني.

³ - شوقي بناسي، نظرية الحق في القانون الوضعي الجزائري، دار الخلدونية، الجزائر، 2010، ص 122



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

استعمال حقه ما تقضي به التشريعات الجاري العمل بها والمتعلقة بالمصلحة العامة أو المصلحة الخاصة".

ومن المستقر عليه في القانون المدني أن ملكية الأرض تشمل ما فوقها وما تحتها وأن المالك حر في التصرف والاستغلال، ونستشف من ذلك أن ملكية الأرض تشمل الأرض ذاتها وما فوقها وما تحتها إلى الحد المفيد في التمتع بما علوا أو عمقا¹، وهذا ما أكدته المادة 675 في فقرتها الثانية من القانون المدني بنصها على أن ملكية الأرض تشمل ما فوقها وما تحتها إلى الحد المفيد في التمتع بما علوا وعمقا.

وملكية العلو هي التي تسمح لصاحب العقار أن يقيم فوق الأرض منشآت أو بنايات، كذلك تمكنه من الاستفادة من الضوء والهواء، كما أن للمالك أن يمنع الغير من الاعتداء على علوه، إلا أنه مقيد في ذلك بتحمل الارتفاعات السلبية التي ترد فوق أرضه كارتفاعات إنشاء الخطوط الكهربائية والاتصالات السلكية أو الإضاءة العمومية²، ومن جهة ثانية فإن المالك يلتزم بتحمل الارتفاعات الجوية، فلا يجوز له أن يمنع تخليق الطائرات فوق أرضه طالما أنها تخلق على مسافة من الارتفاع بحيث لا ترتب عليه أية أضرار، كما أن الضجيج الذي تحدثه في الجو لا يعتبر ضررا كافيا لطلب منعها، وإلا تعطلت الملاحة الجوية واستحال مرفق المطار من أداء وظيفته، كما لا يجوز للمالك أن يقيم في أرضه أسلاك أو منشآت أخرى متعمدا بذلك الإضرار بالملاحة الجوية وإلا كان هذا تعسفا في استعمال الحق³.

¹ - عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، حق الملكية، الجزء 08، دار إحياء

التراث العربي، بيروت، لبنان، دون سنة نشر، ص 567.

² - عبد الرزاق أحمد السنهوري، نفس المرجع، ص 583.

³ - عبد الرزاق أحمد السنهوري، نفس المرجع، ص 584.



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

وقد ذهب التشريرات الانجلوسكسونية إلى عدم منح الملاحة الجوية ذات الأهمية التي حظيت بها في ظل القوانين الأخرى، إلا أنها تعترف لها فيما إذا تجاوزت حدا معيناً من العلو، وهذا الأخير يختلف من دولة إلى أخرى، حيث يكتفي المشرع الانجليزي بالحد المعقول تاركاً للقاضي تقديره، أما في القانون الأمريكي فيحدد العلو طبقاً للوائح، ومنهم من حدده بارتفاع برج إيفل الشهير، إلا أن هذه الحلول ليست مجدية في الوقت الحاضر، فقد ذهب الرأي الراجح إلى منح الطائرات حق التحليق فوق الملكيات الخاصة مادام ذلك لا يعيق استخدام المالك لحق ملكيته، حيث يحتفظ المالك بحق ملكيته علواً وسفلاً وذلك دون الإضرار بالطيران وعلى هذا الأساس تبلورت قواعد الارتفاع الجوي¹.

ومن جهة أخرى، فرض ارتفاعات جوية على الأملاك العقارية المجاورة للمطار يعتبر من مظاهر ممارسة الدولة للسيادة على إقليمها الجوي، باعتبار أن مساحة الجو الواقعة فوق إقليم الدولة يعتبر مجالاً جويًا للدولة، وتمتد هذه المساحة إلى الحدود العليا التي تصلها قدرة الدولة في مد سيادتها، وهو الأمر الذي يمنح للدولة حقوقاً في مد سلطتها وسيطرتها على هذا الجزء²، وهذا ما أكدته المادة 15 من القانون 90-30 المتضمن قانون الأملاك الوطنية المعدل والمتمم، بإدماجها للمجال الجوي الإقليمي ضمن الأملاك الوطنية العمومية الطبيعية.

وما يمكن أن نخلص إليه في هذا المقام، أنه لا مجال للموازنة بين ممارسة حق الملكية العقارية الخاصة وبين ممارسة الدولة لسيطرتها المادية على الجو الواقع فوق هذه الملكية باعتبار أن ذلك من أعمال السيادة، وأن التعيين المادي لمدى تمتع المالك بالخواص بجو

¹ - أحمد مرهون المعموري، المرجع السابق، ص 134.

² - محمد فاروق عبد الحميد، التطور المعاصر لنظرية الأموال العامة في القانون الجزائري، دراسة مقارنة في ظل قانون الأملاك الوطنية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1988، ص 198



النظام القانوني للارتفاقات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و.د. سميحة حنان خوادجية

العقارات غير محدد بنص قانوني، إلا أنه يمكن القول بان الملاك الخواص يتمتعون باستعمال جو العقارات التي يملكونها إلى الحد المفيد والذي يقيد بوجوب احترام الارتفاقات الجوية التي تنقل حقوقهم العقارية، ولا يخولهم القانون سوى الحق في الحصول على تعويض مقابل فرض الارتفاقات .

أما بالنسبة لمسألة انتقال القيود الناجمة عن الارتفاقات الجوية، فهي تعتبر عبء يثقل الحق العيني ويلزم الملكية العقارية بانتقالها للغير عند القيام بمختلف التصرفات الناقلة للملكية، فلو فرضنا أن مالك العقار المجاور للمطار باع عقاره للغير، فإن البائع لا يضمن حالة التعرض الصادرة من سلطات الطيران المدني بسبب استعمالها للقيود القانونية، ولكن لو باع صاحب العقار للغير ولم يعلمه بوجود ارتفاق عيني يثقل هذا العقار لصالح المطار ثم تعرض الغير للمالك الجديد فإنه يستطيع الرجوع على المالك السابق ويطلبه بالتعويض وفقا لضمان التعرض والاستحقاق.¹

2- تعويض المالك عن فرض الارتفاقات الجوية

يترتب على عاتق الدولة تعويض ملاك الأراضي التي تسببت الارتفاقات الجوية في زيادة أعباء على ملكيتهم وتقييد حق الانتفاع بها، كما تتكفل الدولة بجميع النفقات المترتبة عن إقامة وتشديد ارتفاقات الملاحة الجوية، بينما يتكفل الخواص سواء أشخاص طبيعيين أو معنويين بالتعويضات الناجمة عن محطات الجوية أو محطات الطوافات ذات الاستعمال الخاص²، ويلاحظ من ذلك أن مستغلي النقل الجوي الخواص كأصحاب الطوافات يتمتعون بحق فرض ارتفاقات جوية على ملاك الأراضي المجاورة للمحطات الجوية أو محطات الطوافات ذات الاستعمال الخاص، مما يجعلنا نتساءل عن الطبيعة

¹ - صالح أحمد الهيبي، المرجع السابق، ص 296.

² - المادة 17 و 18 من المرسوم 02-88 المتعلق بارتفاقات الطيران.



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

القانونية للارتفاع الذي يتم فرضه لصالح الخواص، هل هو مستخلص من الارتفاع الإداري أم أنه ارتفاع مدني مصدره حق المرور¹، إلا أن تقديرنا المتواضع يتجه إلى القول بأنه ارتفاع إداري باعتبار أنهم يشغلون الجو وهو من الأملاك الوطنية الطبيعية ويمارسون الطيران المدني وهو خدمة عمومية² ولكن بوسيلتهم الخاصة وبالتالي فان الدولة ترخص لهم بالتحليق فوق إقليمها الجوي شأنهم شأن شركات الطيران الأخرى.

وفي حالة عدم وجود اتفاق ودي بشأن التعويض عن ارتفاعات الطيران الخاصة بالإرشاد تقوم الجهة القضائية المختصة بتحديد هذه التعويضات، وفقا لما نصت عليه المادة 19 من المرسوم 02-88 المتعلق بارتفاعات الطيران المدني، ونستشف من ذلك بمفهوم المخالفة بأن ارتفاعات الإرشاد وحدها هي التي يفصل القضاء المنازعات المتعلقة بتحديد مبلغ التعويض في حالة عدم الاتفاق على قيمتها، بينما ارتفاعات التوسعة فقد أقر المشرع بمنح التعويض عنها، ولم يذكر إمكانية اللجوء إلى القضاء من اجل مراجعة مبلغ التعويض، ومعنى ذلك أن قرار التعويض غير قابل للطعن، بينما بالرجوع إلى القواعد العامة في المنازعة الإدارية فإنها لا تمنع من اللجوء إلى القضاء الإداري للفصل في منازعات التنفيذ المادي للقرار الإداري المتضمن تعدي الدولة على الملكية الخاصة للأفراد³.

¹ - حيث تنص المادة 693 من القانون المدني على: "يجوز لمالك الأرض المحصورة التي ليس لها أي ممر أو كان لها ممر ولكنه غير كاف للمرور، أن يطلب حق المرور على الأملاك المجاورة مقابل تعويض يتناسب مع الأضرار التي يمكن أن تحدث من جراء ذلك."

² - في هذا الاتجاه تنص المادة 04 من القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني على: "النقل الجوي ملكية عامة."

³ - مسعود شيهوب، المبادئ العامة للمنازعات الإدارية، نظرية الاختصاص، الجزء الثالث، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص 391.



النظام القانوني للارتفاقات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

وبالرجوع إلى القانون الفرنسي فإننا نجد المادة 242-12 من قانون الطيران المدني تنص على أن التعويض عن ارتفاقات الطيران الخاصة بالتوسعة يكون بواسطة اتفاقية يبرمها ممثل الوزير المكلف بالطيران المدني أو ممثل وزير القوات المسلحة مع الملاك الخاص،¹ وتتميز هذه الاتفاقية بالطابع الإداري الذي يتضمن الشروط التي تعرضها الإدارة وخاصة منها المتعلقة بكيفية ومواعيد تنفيذ الأشغال المتعلقة بارتفاقات التوسعة والتعويض الذي يمثلها، وكذا الشروط الخاصة بالتعويض عن نفقات وتكاليف نقل الأشياء والأضرار التي لحقت بها وجميع الأضرار الأخرى الناجمة عن إنشاء هذه الارتفاقات، وتشمل الاتفاقية أيضاً التعويض عن التغييرات التي تم إجراؤها على المبنى.² ويلاحظ أن المشرع الفرنسي على عكس نظيره الجزائري، قد فصل في الاتفاقية الودية حول التعويض عن فرض ارتفاقات الطيران الخاصة بالتوسعة، بحيث وضح محتوى

¹ – Article 242-2 Paragraphe 01 du Code de l’aviation civil français: « Si les propriétaires consentent à exécuter les travaux qui leur sont imposés aux conditions qui leur sont proposées, il est passé entre eux et le représentant du ministre chargé de l’aviation civile ou du ministre des armées une convention rédigée en la forme administrative.»

² – Article 242-2 Paragraphe 02 du Code de l’aviation civil français: « Cette convention précise :

1° Les modalités et délais d’exécution des travaux, l’indemnité représentative de leur coût et les conditions de versement;

2° L’indemnité, s’il y a lieu, pour frais de déménagement, détériorations d’objets mobiliers et autres dommages causés par l’exécution des travaux;

3° L’indemnité compensatrice, s’il y a lieu, des autres éléments du dommage résultant des modifications apportées à la situation des lieux.

La convention peut prévoir l’exécution des travaux par les soins de l’administration.»



النظام القانوني للارتفاقات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية
الاتفاقية التي تشمل كيفية تنفيذ الأشغال المرتبطة بإنشاء هذه الارتفاقات ومواعيدها،
وكذا شروط التعويض والعناصر المكونة له.
أما بخصوص التعويض عن فرض ارتفاقات الطيران الخاصة بالإرشاد فقد نصت
المادة 243-5 من قانون الطيران المدني الفرنسي على أنه في حالة عدم وجود اتفاق ودي
بين الإدارة المكلفة بالطيران والملاك الخواص، فإن المحكمة المختصة محليا هي التي تفصل
في مبلغ التعويض.¹

وفي الأخير نشير إلى أنه هناك تعويض آخر يمكن المطالبة به، بسبب التلوث
الضوضائي «Noise Pollution» الذي تصدره الطائرات في شكل موجات صوتية
تقاس بوحدة الديسيبل « Décibel » وهي عبارة عن اهتزازات تحدث اضطرابات في
ضغط الهواء العادي وتتفاوت هذه الاهتزازات بزيادة مستوى حدة الصوت ومدته²،
ويتناسب تأثيرها وشدة خطورتها طرديا مع فترة التعرض لها وقرب المسافة من مصدر
الصوت لتصبح خطرا على صحة الإنسان وعلى محيط المطار³، وتكون المطالبة بالتعويض
هنا على أساس مضار الجوار غير المألوفة التي تتسبب بها الطائرات عند هبوطها وإقلاعها
وهي تحدث بذلك أصوات مزعجة ومرتفعة، بل وأن محركات الطائرات الضخمة قد

¹ -Article 243-5 du Code de l'aviation civil français: «Les indemnités qui pourraient être dues à raison des servitudes aéronautiques de balisage seront, à défaut d'accord amiable, réglées en premier ressort par le tribunal d'instance du lieu de situation des biens grevés. »

² -Kristin L. Falzon, Airport Noise Pollution Is There A Solution In Sight, Boston College Environmental Affairs Law Review, Volume 26, Issue 04, 08 January 1999, page 772, published on the web site:
<http://lawdigitalcommons.bc.edu/ealr/vol26/iss4/8>

³ - أحمد مرهون المعموري، المرجع السابق، ص 137.



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

تسبب بموجاتها الصوتية إلى تصدع بعض البنايات المجاورة للمطار والضرر غير المألوف هنا هو ضرر فاحش والمعيار فيه موضوعي لا شخصي. بمعنى أن الضرر يتسبب في ضعف بنية المبنى أو تدممه، هذا إن كانت الطائرة وطنية، أما إذا كانت أجنبية وتنتمي إلى دولة صادقت على اتفاقية روما لعام 1952 والمتعلقة بأضرار الطائرات التي تسببها على السطح، فيكون التعويض هنا وفقا لأحكام هذه الاتفاقية¹، وللتذكير فإن الجزائر صادقت على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم 64-76 المؤرخ في 02 مارس 1964².

أما بالنسبة للمناطق البعيدة عن المطارات والتي تخرج عن نطاق مناطق الارتفاع، فقد ذهب الرأي الغالب إلى أنه لا يلزم التعويض عن أضرار التحليق على هذه المناطق، لأن هذه الأضرار قد باتت من الأضرار المألوفة، وتأخذ صفة "إرتفاعات الحياة العصرية" فليست الطائرة وحدها هي التي تحدث الأضرار، بل تحدثها أيضا وسائل المواصلات الأخرى، إلا إذا كان التحليق مخالفا للارتفاعات والمستويات المقررة في قواعد وأصول الطيران³.

الختام:

يتضح جليا مما سبق أن الارتفاعات الجوية هي وليدة المقتضيات الأمنية التي نتجت عن ضرورة توفير السلامة لخدمة النقل الجوي في ظل التزام الدولة بمعاهدة شيكاغو للطيران المدني الدولي، وهو ما يجعل السلطات المكلفة بالطيران المدني تنشئ ارتفاعات ذو

¹ - صالح أحمد اللهبي، المرجع السابق، ص 295.

² - المرسوم 64-76 المؤرخ في 02 مارس 1964 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لاتفاقية روما لسنة 1952 المتعلقة بالأضرار الملحقة على الغير باليابسة من طرف مراكب جوية أجنبية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 30، مؤرخة في 10 أبريل 1964، ص 438.

³ - حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 86.



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

طبيعة إدارية لفائدة المطارات ويتم فرضها في حدود الأحكام القانونية المقررة في قانون التعمير، ورغم الآثار السلبية التي تترتب على مستوى الأملاك العقارية المتاخمة للمطارات إلا أن الدولة تلتزم بضمان تعويض مقابل فرض هذه الارتفاعات لصالح أصحاب الحقوق العينية، وختاماً لهذه الدراسة نستعرض النتائج التي توصلنا إليها مع طرح لبعض الاقتراحات وفقاً لما يلي :

- المشرع الجزائري لم يستقر على تسمية الارتفاعات الجوية، فأحيانا يستعمل تسمية الارتفاعات الجوية وأحيانا أخرى يستعمل تسمية ارتفاعات الطيران، لأن الأصل في صياغة النصوص القانونية هي توحيد المصطلحات القانونية المستعملة من أجل إضفاء الشمولية والدقة عليها، ما يجعلنا نقترح على المشرع استخدام المصطلح الأعم والأشمل وهو؛ الارتفاعات الجوية- الارتفاعات الجوية الخاصة بالتوسعة -الارتفاعات الجوية الخاصة بالإرشاد، وذلك في جميع النصوص القانونية والتنظيمية المتعلقة بفرض هذه الارتفاعات.

- الإرتفاعات الجوية هي ارتفاعات إدارية، وتختلف عن حقوق الارتفاع المدنية التي تستمد مصدرها من القانون المدني، رغم أن الأثر المترتب عنهما ينتهي إلى نفس المضمون وهو تقييد حق الملكية العقارية.

- تتمتع سلطات الطيران المدني بصلاحيات متعددة في مجال الارتفاعات الجوية، فمن جهة فهي تتمتع بسلطة الترخيص الإداري المسبق في إقامة منشآت لا تتعارض مع مخطط الطيران، ومن جهة ثانية فهي تتمتع بحقوق ارتياد مناطق الارتفاع والممر والارتكاز وإزالة العوائق وكذا تركيب أجهزة الملاحة الجوية على الجدران والأسقف، بل ويتعدى الأمر إلى اعتبار المشرع للأفعال المتضمنة عدم الامتثال للأفراد للوائح الإدارية



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

المتعلقة بالارتفاعات الجوية أفعال ذو طابع جزائي يترتب عنها عقوبة الحبس والغرامة المالية.

- إن رقابة القضاء تلعب دورا جوهريا في حماية الأفراد من تعسف الإدارة في مجال فرض الارتفاعات الجوية، ويتعاضم هذا الدور في القانون الفرنسي الذي يخضع إنشاء الارتفاعات الجوية إلى مصادقة مجلس الدولة بعد إجراء تحقيق عمومي، بينما في القانون الجزائري فإن مجرد المصادقة على مخطط ارتفاعات الطيران بقرار صادر من الوزير المكلف بالطيران يجعل منه ساري المفعول تجاه الأفراد، لذلك ومن أجل دعم الحماية القانونية لحقوق الملاك الخاضعين للارتفاعات الجوية ومن جهة أخرى تفعيل دور القضاء الإداري في مراقبة أعمال الإدارة التي تمس بالحقوق الأساسية للأفراد، كان على المشرع الجزائري أن يحدو حدو نظيره الفرنسي و إخضاع مخطط ارتفاعات الطيران لمصادقة مجلس الدولة باعتباره جهة قضائية عليا في المواد الإدارية.

- إن اهتمام المشرع بالارتفاعات الجوية يظهر من خلال تنظيمها بمرسوم مستقل عن قانون الطيران المدني، ورغم ذلك فإن هذا المرسوم أغفل العديد من الأحكام القانونية والتقنية للارتفاعات الجوية؛ فمن جهة لم يحدد نطاق ومدى الارتفاعات الجوية في مختلف مناطقها، بحيث ينص فقط على القيود التي تترتب عن كل منطقة، ما يجعل أصحاب الحقوق العينية على العقارات المثقلة بارتفاعات جوية يرجعون إلى اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي كأساس قانوني يعتمدون عليه للطعن في محتوى مخططات الطيران والمخططات العمرانية المتضمنة فرض ارتفاعات جوية، ومن جهة أخرى لم يحدد آليات الطعن في قرارات التعويض مقابل فرض الارتفاعات الجوية أو حتى الإحالة على نصوص تنظيمية تاركا ذلك للقواعد العامة في مجال المنازعة الإدارية، رغم الأهمية البالغة التي يكتسبها موضوع التعويض في مجال تقييد حق الملكية، كما أن المشرع لم يؤكد أو ينص



النظام القانوني للارتفاقات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

على ضمانات لاستحقاق هذا التعويض، ما يجعلنا ندعو المشرع لتعديل المرسوم التنفيذي 02-88 المتعلق بارتفاقات الطيران، وإضافة الأحكام التقنية المتعلقة بالارتفاقات الجوية وذلك من خلال تحديد مختلف الأبعاد والمسافات الخاصة بالتوسعة أو الإرشاد، دون اغفال الجانب المتعلق بالمنازعات الناشئة عن فرض هذه الارتفاقات والاختصاص القضائي فيها والضمانات المتعلقة باستحقاق التعويض.

- لقد ألزم المشرع الفرنسي على الإدارة أن تبين في الاتفاق الودي الذي تبرمه مع الملاك الخواص، شروط وعناصر التعويض عن فرض الارتفاقات الجوية المتعلقة بالتوسعة ومختلف الأضرار التي تسببت فيها، فضلا على وجوب تحديد مواعيد وكيفيات تنفيذ الأشغال المرتبطة بإنشاء هذه الارتفاقات، وهو الأمر الذي اغفله المشرع الجزائري، لذلك كان عليه ان يتدارك ذلك ويحدد محتوى الاتفاق الودي الذي يجب ان يشمل على الأقل مكونات التعويض والعناصر المعتمد عليها في التقييم ومختلف الشروط الأخرى لتنفيذ الاشغال المرتبطة بإنشاء هذه الارتفاقات، وهذا في حد ذاته يعتبر ضمان لأصحاب الأملاك العقارية المجاورة للمطارات باعتبار ان ضبط محتوى الاتفاق الودي من حيث الشكل والمضمون يشكل قيلاً على الإدارة من التعسف في تقييم التعويض.

- المشرع لم يتطرق إلى التعويض الناتج عن الضرر غير المألوف للضحيج الذي تتسبب به الطائرات والآثار الناتجة عن ذلك، تاركا ذلك للقواعد العامة في القانون المدني ولاتفاقية روما لسنة 1952 والمتعلقة بالأضرار التي تسببها الطائرات للغير على السطح رغم أن التشريعات الغربية وخاصة الانجلو-سكسونية منها تعير ذلك أهمية بالغة حفاظا على صحة الإنسان والمحيط، ما يجعلنا نناشد المشرع بالتأكيد على التزامه الفعلي بأحكام هذه الاتفاقية وذلك بالنص على هذا الصنف من الأضرار، وتعيين العناصر التي يعتمد



النظام القانوني للارتفاقات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

عليها القاضي في تقدير التعويض وأهمها تحديد عتبة دنيا للضجيج يتم قياسها بوحدة "الديسيل" واعتبارها كمرجع في تحديد قيمة التعويض .

- إن الموازنة بين الارتفاقات الجوية وحق الملكية العقارية، هي فكرة تجد أساسها في الوظيفة الاجتماعية لحق الملكية، لأن ملاك الأراضي المجاورة للمطارات يمارسون حق الملكية لصالح سلامة وأمن الملاحة الجوية، وذلك في حدود القيود التي تقتضيها النصوص القانونية المتعلقة بالطيران المدني.

قائمة المراجع:

النصوص القانونية:

- 1- الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 78، مؤرخة في 30 سبتمبر 1975
- 2- القانون 90-30 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 والمتضمن قانون الأملاك الوطنية المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 52، مؤرخة في 02 ديسمبر 1990
- 3- القانون 90-29 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتعلق بالتهيئة والتعمير المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 52، مؤرخة في 02 ديسمبر 1990
- 4- القانون 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة للطيران المدني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 48، مؤرخة في 28 جوان 1998
- 5- القانون 12-07 المؤرخ في 21 فيفري 2012 المتعلق بالولاية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 12، مؤرخة في 29 فيفري 2012
- 6- المرسوم 63-84 المؤرخ في 05 مارس 1963 المتعلق بانضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لمعاهدة الطيران المدني الدولية الموقع عليها بشيكاغو في 07



النظام القانوني للاتفاقات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

ديسمبر 1944 والمكملة بالبروتوكول الموقع بمونتريال في 27 ماي 1947 والبروتوكولين الموقعان بمونتريال في 21 سبتمبر 1962، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 14، مؤرخة في 19 مارس 1963.

7- المرسوم التنفيذي 91-175 المؤرخ في 28 ماي 1991 المحدد للقواعد العامة للتهيئة والتعمير، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 26 مؤرخة في 01 جويلية 1991

8- المرسوم التنفيذي 02-88 المؤرخ في 02 مارس 2002 المتعلق باتفاقات الطيران، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 17، مؤرخة في 06 مارس 2002

9- المرسوم التنفيذي 15-19 المؤرخ في 25 جانفي 2015، المحدد لكيفيات تحضير عقود التعمير وتسليمها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 07، مؤرخة في 12 فيفري 2015

المراجع باللغة العربية:

- المؤلفات:

10- إيقولي أولد رابح صافية، قانون العمران الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2014

11- حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، الأفكار والقواعد الأساسية، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2014

12- عمار بوضياف، القرار الإداري، جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007

13- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، حق الملكية، الجزء 08، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، دون سنة نشر

14- محمد فريد العريبي، جلال وفاء محمد بن القانون الجوي، الملاححة الجوية والنقل الجوي، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998



- النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية
- 15- منصورى نورة، قواعد التهيئة والتعمير وفقا للتشريع، دار الهدى، عين
مليلة، 2010
- 16- مسعود شيهوب، المبادئ العامة للمنازعات الإدارية، نظرية الاختصاص،
الجزء الثالث، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003
- 17- محمد فاروق عبد الحميد، التطور المعاصر لنظرية الأموال العامة في القانون
الجزائري، دراسة مقارنة في ظل قانون الأملاك الوطنية، ديوان المطبوعات الجامعية،
الجزائر 1988
- 18- شوقي بناسي، نظرية الحق في القانون الوضعي الجزائري، دار الخلدونية،
الجزائر، 2010
- 19- فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت،
لبنان، 2017
- 20- طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع،
عمان، 2013
- 21- رضا عبد الحليم عبد المجيد، الوجيز في الملكية والحقوق العينية التبعية، دار
النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2012

- المذكرات الجامعية:

- 22- بوكموش سرور، النظام القانوني لاستغلال النقل الجوي في الجزائر، أطروحة
لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2015 - 2016
- 23- رباحي مصطفى، الارتفاعات الإدارية في التشريع الجزائري، أطروحة
دكتوراه للعلوم، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2014-2015



النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

24- عربي باي يزيد، استراتيجية البناء على ضوء قانون التهيئة والتعمير الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون العقاري، كلية الحقوق، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2014-2015.

- المقالات العلمية:

25- صالح أحمد اللهبي، الإشكالات القانونية للملكية الطائرة والقيود القانونية للعقارات المجاورة للمطار، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، المجلد 10، عدد 02، ديسمبر 2013

- الملتقيات:

26- أحمد مرهون المعموري، التنظيم القانوني لحقوق الارتفاعات الجوية وأثرها على مسؤولية المطارات عن التلوث، المؤتمر العلمي الوطني الموسوم بالإصلاحات التشريعية أساس للنهوض بالواقع العراقي، كلية القانون جامعة البصرة بالاشتراك مع كلية شط العرب الجامعة، العراق، 04 ماي 2017. (غير منشور).

Bibliographies En Français :

Les Revues :

27-Savoie Henri. Sécurité du trafic aérien. Plan de servitudes aéronautiques de dégagement. : Revue Juridique de l'Environnement, n°1, 1999, Publié sur le site : <https://doi.org/10.3406/rjenv.1999.3611>

28-Pierre Bijou, Servitudes aéronautiques et urbanisme aux abords des aérodromes, La Revue Administrative, Volume 54, Numéro 322, Aout 2001, Publié sur le site : https://www.jstor.org/stable/40772819?read-now=1&seq=1#page_scan_tab_contents

29-Kristin L.Falzon, Airport Noise Pollution Is There A Solution In Sight, Boston College Environmental Affairs Law Review, Volume



مجلة جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية - قسنطينة الجزائر -

رت م د: 4040-1112، رت م د إ: X204-2588

المجلد: 35 العدد: 03 السنة: 2021 الصفحة: 1210-1250 تاريخ النشر: 2021-12-20

النظام القانوني للارتفاعات الجوية ----- ط. محمد أمين غلاش و. د. سميحة حنان خوادجية

26, Issue 04, 08 January 1999, published in the web site:
<http://lawdigitalcommons.bc.edu/ealr/vol26/iss4/8>

Les Sites Internet:

30-INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION, on the web site of OACI: <https://store.icao.int/products/annex-14-aerodromes?variant=30214662783064>

31-Code de l'aviation civile Français, Partie législative et réglementaire, Codes Dalloz sur le site web :
<https://www.dalloz.fr/documentation/Document?id=AVIA>