

محاضرات القانون الجوي المحاضرة الرابعة المطارات والارتفاعات الجوية

تتميز الطائرة، كالسفينة، عن حاجتها إلى مكان محدد ومنشآت ومبانٍ لمزاولة نشاطها إقلاعاً أو هبوطاً .

وتتمثل هذه المنشآت أو المباني بشبكة من الطرق أو الممرات الأرضية، وحظائر لإيواء الطائرات وورش لإصلاحها أو صيانتها، ومحطات للركاب ومبانٍ للحجر الصحي أو الكمارك أو الجوازات، وأخرى لشحن وتفريغ البضائع. فضلاً عن أجهزة التوجيه أو الإرشاد، كإشارات أو الأنوار وأجهزة الاتصال، وغير ذلك. ويطلق على مجموع المنشآت أو المباني وما تضمه من مرافق أو أجهزة تسمية المطار .

وفضلاً عن ذلك، فإن تشغيل الطائرات وسلامة عمليات هبوطها أو إقلاعها يتطلب وجود مناطق تمكّن الطائرة من مباشرة الإقلاع أو الهبوط والقيام ببعض الحركات بشكل آمن، ويطلق عليها بالارتفاعات الجوية .

ونبحث في الأحكام المتعلقة بالمطارات (مبحث أول) والارتفاعات الجوية (مبحث ثانٍ).

المبحث الأول المطارات

أولت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ والقوانين الوطنية أهمية كبيرة لموضوع المطارات بوصفها ليست الأمكنة أو المنشآت اللازمة لتشغيل الطائرة، التي بدونها يتعذر تشغيلها فحسب، وإنما لما يتوافر فيها من مواصفات أو شروط تؤمن سلامة حركة الملاحة الجوية .
ونبين التعريف بالمطار وأنواعه (مطلب أول) وإنشأؤه وإدارته (مطلب ثانٍ) .

المطلب الأول التعريف بالمطار وأنواعه والأوصاف الواجب توافرها فيه

عرّف الملحق الرابع عشر من اتفاقية شيكاغو المطار بأنه " مسطح من اليابس أو المياه معد بطريقة خاصة لإقلاع الطائرات وهبوطها وتحركها عليه " .

أما قانون الطيران المدني العراقي، فقد عرّف المطار في الفقرة (١٠) من المادة (١) بأنه " مساحة محددة على سطح الأرض أو الماء . بما فيها من مبانٍ ومنشآت ومعدات . مخصصة كلياً أو جزئياً لوصول ومغادرة وتحرك الطائرات " ، وقد أخذت الفقرة (١٥) من قانون الطيران المدني المصري بذات هذا التعريف .

ويتضح مما تقدم، أن وصف المطار يتوافر بوجود شرطين:

أولهما: وجود مساحة من اليابسة أو الماء تضم منشآت ومبانٍ ومعدات .
وثانيهما: أن تخصص هذه المساحة لغرض إقلاع أو هبوط أو تحرك الطائرات، إذ لا يكفي وجود المكان لوحده بوصفه مطاراً، وإنما ينبغي أن يخصص هذا المكان لإقلاع وهبوط الطائرات^(١)، بمقتضى إذن من السلطات العامة^(٢).

أنواع المطارات :

تبدو المطارات على أنواع عدّة تختلف باختلاف المتطلبات الفنية في إنشائها والأغراض المخصصة لها .

فمن الناحية الفنية هنالك المطار المخصص للطائرات العمودية، وهو ذو أبعاد تختلف عن المطارات المخصصة لإقلاع الطائرات الأفقية، وهنالك المطار المخصص لإقلاع الطائرات الأفقية وهو يتطلب مواصفات قياسية وأبعاد معينة لغرض هبوط وإقلاع الطائرات الأفقية التي يتطلب صعودها وهبوطها ممرات أرضية طويلة^(٣).

إلا أن أبرز أنواع المطارات هو ما يطلق بالمطار الدولي والمطار المحلي. والمطار الدولي وفقاً لما عرّفته الفقرة (١١) من المادة (١) من قانون الطيران المدني العراقي هو " مطار تعينه الدولة في إقليمها للحركة الجوية دخولاً وخروجاً وتتخذ فيه الإجراءات المتعلقة بالكمارك والهجرة والصحة والحجر الصحي للحيوانات والنباتات وغيرها من الإجراءات المشابهة "، فالمطارات الدولية تخصص لأغراض الملاحة الجوية الدولية، أما المطارات الداخلية فهي تخصص للملاحة الجوية داخل إقليم الدولة .

وفضلاً عما تقدم، فهنالك مطارات مدنية وأخرى عسكرية ، والأولى تخصص لنقل البضائع والأشخاص مقابل أجر بدون ذلك، أما المطارات العسكرية فهي المخصصة للأغراض العسكرية، كنقل العتاد الحربي أو الأسلحة.

وعلى أية حال فإنّ تحديد أنواع المطارات، لاسيّما ما يُعدُّ مطاراً دولياً هو أمر تحدده سلطات الطيران المدني في الدولة، إذ قررت المادة (١٩) من قانون الطيران المدني بأنه " تحدد سلطات الطيران المدني أنواع المطارات وعلى الأخص المطارات الدولية منها بعد استشارة السلطات ذات العلاقة " .

وكذلك أشارت المادة (١٩) من قانون الطيران المدني المصري إلى أنه " يحدد وزير الطيران المدني أنواع المطارات المختلفة ودرجة كل مطار " .

(١) يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٧٥.

(٢) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١١١.

(٣) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١١١.

المطلب الثاني إنشاء المطار وإدارته

نظمت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ وكذلك القوانين الوطنية بعض الأحكام التنظيمية المتعلقة بإنشاء المطارات وإدارتها، ونبين هذين الأمرين تباعاً في فقرتين :

الفقرة أولاً: إنشاء المطار

نظراً لأهمية نشاط النقل الجوي وتعلقه بسيادة الدولة أو أمنها، وكذلك ما للمطارات من أهمية، بوصفها مراكز لحركة النقل الجوي، فقد تطلب الأمر وجوب إشراف الدولة على المطارات إشرافاً دقيقاً محكماً لتراقب النواحي الاقتصادية والفنية والعسكرية^(٤). وعدم جواز إنشاء المطارات أو استعمالها أو استغلالها إلاّ بترخيص من السلطات العامة، وهذا ما قرره قانون الطيران المدني العراقي في المادة (١٦) التي نصت على أن " لا يجوز إنشاء وإعداد المطارات المدنية في الدولة أو استعمالها أو استثمارها إلاّ بترخيص مسبق من سلطات الطيران المدني بالتنسيق مع بقية الدوائر المعنية على أن يؤخذ بنظر الاعتبار برامج التخطيط وتوسيع المدن " .

وكذلك قررت المادة (١٦) من قانون الطيران المدني المصري ذات هذا الحكم، إذ نصت على أنه " لا يجوز إنشاء وإعداد المطارات وأراضي النزول في الجمهورية، أو تشغيلها أو استثمارها إلاّ بترخيص مسبق من وزير الطيران المدني " .

ويتضح مما تقدم، إن إنشاء المطارات . فضلاً عن استعمالها أو استثمارها . هو حكر على الدولة، والدولة عند مزاولتها حق الترخيص بإنشاء المطارات، فهي لا تكتفي بالاعتبارات المتعلقة بأمنها وسلامتها فحسب، وإنما تأخذ باعتبارات أخرى، ومنها المخاطر الناشئة عن حركة الطيران وما يمكن أن ينشأ عنها من تهديد لسلامة المباني أو المزارع المجاورة للمطار^(٥). وكذلك ينبغي أن تضع بالحسبان ما تحدثه حركة الطائرات من ضوضاء تقلق راحة الأفراد^(٦)، وذلك بالعمل على اختيار مواقع لإنشاء المطار بعيدة بحدود ما عن التجمعات السكانية أو العمرانية .

ونظراً لتعلق نشاط النقل الجوي الدولي بالمصلحة الدولية لمجموع الدول، هذه المصلحة التي تقتضي وجود شبكة من المطارات والمنشآت الجوية التي تؤمن حاجات الملاحة الجوية الآمنة^(٧)، فقد قررت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ في المادة (٢٨) بأنه " تتعهد كل دولة متعاقدة في حدود الإمكان بالآتي :

(٤) الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٥.

(٥) المصدر نفسه، ص ١٣٥.

(٦) المصدر نفسه، ص ١٣٥.

(٧) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٨٣.

- أ- أن تتشيء طبقاً للنماذج الدولية والإجراءات التي يوصي بها أو أن تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية . إنشاء مطارات ومواصلات لاسلكية ومحطات أرصاد جوية وكافة التسهيلات الأخرى التي من شأنها مساعدة الملاحة الجوية الدولية .
- ب- أن تقرر وتنفذ النماذج الدولية المقررة في شأن إجراء المواصلات والشفرة والعلامات والإشارات والأضواء وكل العمليات الأخرى وقواعد التشغيل التي قد يوصى بها... " .
- وبمقتضى هذا النص فإن المنظمة الدولية للطيران المدني تملك اتخاذ توصيات ونماذج للمطارات التي يمكن إنشاؤها من الدول المتعاقدة، إلا أن هذه التوصيات غير ملزمة، وإنما يترك أمر الأخذ بها لكل دولة طبقاً لإمكاناتها. ولمجلس إدارة المنظمة المذكورة الصلاحية في التدخل في حال عدم كفاية أو عدم صلاحية منشآتها الجوية المخصصة للملاحة المدنية الآمنة. فيقدم المشورة والمقترحات لمعالجة الوضع القائم لديها، وتستفاد هذه الأحكام من نص المادة (٣٧) التي أجازت لمنظمة الطيران المدني أن تقرر أو توصي بشأن الإجراءات المقررة بشأن الكثير من المسائل، ومنها (ب - مميزات المطارات وأراضي الهبوط " ^(٨) . وقد خولت المادة (٦٩) من اتفاقية شيكاغو المنظمة الدولية للطيران المدني الحق في متابعة مدى التزام الدول بمراعاة الحد الأدنى الواجب توافره في المطارات .

الفقرة ثانياً: إدارة المطار

لما كانت المطارات والمنشآت والمباني والأجهزة والمعدات كافة الموجودة فيه تُعد من قبيل المرافق العامة بمقتضى ما قرره المادة (١٧) من قانون الطيران المدني العراقي، وكذلك المادة (١٧) من قانون الطيران المدني المصري، لذا قررت المادة (١٨) من قانون الطيران المدني العراقي بأنه " تتولى سلطات الطيران المدني إدارة المطارات التابعة لها والإشراف على المطارات الأخرى عدا العسكرية " .

والوضع الغالب إن إدارة المطار قد يوكل إلى هيئة أو جهة تابعة للدولة تشرف على إدارته وتراقب حركة الطيران، وتقدم التسهيلات الضرورية لضمان أمن وسلامة هذا المرفق. وهذه الجهة قد تتولى تشغيل واستثمار المطار مباشرة. وقد تأذن لأي شخص طبيعي أو معنوي استثمار المطار وإدارته سواء بنفسه أو بواسطة تابعيه، وهذا ما أشارت إليه الفقرة (١٣) من المادة (١) من قانون الطيران المدني العراقي .

ويذهب بعض الفقه إلى أنه يمكن تصنيف طرق إدارة المطار إلى ثلاثة أنظمة هي:

(٨) وللتفصيل يُنظر: المصدر نفسه، ص ٨٣.

أولاً: نظام الريجي laregie

بمقتضى هذا النظام يتولى موظفو الدولة إدارة المطار وذلك باستعمال الوسائل والأساليب المقررة للسلطات العامة. ويعاب على هذا النظام أن الإجراءات التي تتخذها الهيئة التي تتولى إدارة المطار، وبوصفها من السلطات العامة، قد تتميز بالبطء والتعقيد وغير متلائمة مع طبيعة الاستغلال التجاري للمطار الذي يتطلب السرعة في اتخاذ الإجراءات^(٩).

ثانياً: نظام الامتياز

بمقتضى هذا النظام تتخلى الدولة عن إدارة المطار إلى شخص طبيعي أو معنوي يتخذ شكل الشركة التجارية وفقاً لعقد امتياز يمنحه حق إدارة المطار واستثماره. ويتيح هذا النظام للمستثمر حرية اختيار الوسائل التي يتم بمقتضاها استغلال المطار^(١٠).

ثالثاً: نظام الشخص المستقل

وفقاً لهذا النظام يُعدُّ المطار من قبيل المؤسسات العامة التي يوكل إدارتها إلى شخص معنوي عام^(١١).

وأياً كانت الطريقة التي يُدار فيها المطار، فإن إدارة المطار مسؤولة عن أخطائها في إدارته أو أخطاء تابعيها وذلك عند إخلالها بواجباتها، وهذه المسؤولية - كما يرى الفقه - هي مسؤولية تقصيرية قائمة على خطأ واجب الإثبات^(١٢).

إلا أن مسؤولية إدارة المطار هي مستقلة عن مسؤولية مستثمر أو مستغل الطائرة، فهي تخضع إلى قواعد القانون الإداري بما تعرفه من تفرقة بين ما يسمى بالخطأ الشخصي أو الخطأ المرفقي^(١٣).

ومع ذلك ذهب القضاء إلى تقرير المسؤولية المشتركة للمستثمر وإدارة المطار وذلك بسبب انقطاع التيار الكهربائي فجأة في المطار، في أثناء هبوط الطائرة مما أدى إلى تحطمها على الصخور؛ لأن كان على إدارة المطار أن تتخذ التدابير السريعة لإنارة المطار بتيار كهربائي ثانٍ أو مجموعة مستقلة استعداداً لكل طارئ^(١٤).

(٩) يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٨٥-٨٦.

(١٠) المصدر نفسه، ص ٨٦.

(١١) المصدر نفسه، ص ٨٦.

(١٢) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١١٥.

(١٣) المصدر نفسه، ص ١١٥-١١٦.

(١٤) القاضي المنفرد في بيروت رقم ٣٥٥ تاريخ ١٩٥١/٨/٢٢، عفيف شمس الدين، الجزء الأول، مصدر

سبق ذكره، ص ٦٥٦.

المبحث الثاني الارتفاعات الجوية

سبقت الإشارة أن تأمين حركة وسلامة الطائرات يتطلب وجود مناطق آمنة مجاورة للمطار لغرض القيام بما تستلزمه عمليات هبوط وإقلاع الطائرات، ولا يكون هذا ممكناً إلا بإيجاد منطقة خالية من العوائق أو الموانع سواء أكانت طبيعية أم صناعية من صنع الإنسان، كالأشجار أو الأعمدة أو الأسلاك أو المباني التي تحيط بالمناطق المجاورة للمطار التي قد تشكل ارتفاعاتها ما يهدد باصطدام الطائرة. وقد عرّفت هذه المناطق بالارتفاعات الجوية^(١٥).

ونظراً لأهميتها على حركة وسلامة الملاحة الجوية، فقد نظمتها اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ في الملحق الرابع عشر، وكذلك نظمتها القوانين الوطنية، ومنها قانون الطيران المدني العراقي الذي خصص لها المواد ٢٢-٢٧، إذ أشارت المادة (٢٢) بأنه "تتشأ حقوق ارتفاع خاصة تسمى حقوق الارتفاع الجوية لتأمين سلامة الملاحة الجوية وحسن سير عمل الأجهزة المتعلقة بها وتقضي بالآتي :

- ١- إزالة أو منع إقامة أية مبانٍ أو منشآت أو أغراس أو أية عقبة مهما كان نوعها أو تحديد ارتفاعها وذلك في المناطق المجاورة للمطارات ومنشآت الأجهزة الملاحية .
 - ٢- مد أو تثبيت الأسلاك أياً كان نوعها .
 - ٣- الإرشاد عن العوائق التي تشكل خطراً على سلامة الملاحة الجوية " .
- ونبحث أولاً في نطاق الارتفاعات الجوية (مطلب أول) واستملاك العقارات أو المنشآت والجزاءات المقررة بشأن الارتفاعات الجوية (مطلب ثان).

المطلب الأول نطاق الارتفاعات الجوية

لم يحدد قانون الطيران المدني العراقي نطاق ومدى الارتفاعات الجوية، وإنما أحال في ذلك إلى أحكام اتفاقية شيكاغو، إذ قررت المادة (٢٣) من هذا القانون بأنه " يحدد نطاق ومدى حقوق الارتفاع الجوية والمناطق التي تفرض فيها في ضوء أحكام الملحق (١٤) لاتفاقية شيكاغو وما تقرره سلطات الطيران المدني لتأمين سلامة الملاحة الجوية" .

ويتضح مما تقدم، أن تحديد نطاق ومدى الارتفاعات الجوية هو أمر يتم بالرجوع إلى الملحق (١٤) لاتفاقية شيكاغو، وكذلك ما تقرره سلطات الطيران المدني بهدف تأمين سلامة الملاحة الجوية. وفيما يتعلق بالملحق المذكور، فقد حدد الارتفاعات الجوية بثلاث مناطق وبالشكل الآتي :

(١٥) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١١٧ .

أولاً: منطقة الأمان

وهي منطقة ملاصقة مباشرة لأرض المطار وممراته ويمنع فيها إقامة مبانٍ أو غراس أو أشجار أو حفر أو إقامة مانع من الموانع كإقامة أعمدة أو أسلاك أو صواري أو منارات جوية^(١٦).

ثانياً: المنطقة التالية لمنطقة الأمان

وهي المنطقة التي تلي المنطقة الأولى، ويحظر فيها إقامة أي بناء بارتفاع معين يهدد باصطدام الطائرة عند قيامها بحركاتها الحلزونية اللازمة للهبوط، أو عند الإقلاع^(١٧)، وكذلك يحظر فيها إجراء أي تغيير في طبيعة البناء القائم إلا بموافقة سلطات الطيران المدني^(١٨).

ثالثاً: منطقة ارتفاع أنوار الملاحة الجوية

يحظر في هذه المنطقة استحداث أنوار تبهر النظر فتجبب إشارات وأنوار المطار^(١٩)، أو تؤدي إلى إحداث اللبس لدى الطيار مع الأجهزة المستعملة للإنارة الجوية أو تمنع الرؤية^(٢٠). وقد قرر قانون الطيران المدني العراقي لسلطات الطيران المدني العديد من السلطات التي تباشرها بشأن الارتفاقات الجوية ومنها :

أولاً: عدم جواز إجراء أي تحويل في طبيعة أو جهة استعمال الأراضي الخاضعة للارتفاع إلا بموجب ترخيص مسبق من السلطات المذكورة، وهذا ما قرره (٢٤) من قانون الطيران المدني العراقي .

ثانياً: وكذلك قررت المادة (٢٥) من القانون المذكور بعدم جواز إنشاء أية منارة ضوئية إلا بعد موافقة سلطات الطيران المدني، وكذلك بجواز إزالة أو تعديل أي جهاز ضوئي قد يحدث التباساً مع الأجهزة الضوئية المساعدة للملاحة الجوية، وكذلك بجواز فرض ما يلزم من قيود على المنشآت التي يتصاعد منها دخان، أو كل ما من شأنه أن يؤثر على الرؤية في جوار المطارات أو على تأمين سلامة الملاحة الجوية، وكذلك ألزمت المادة المذكورة كل من يملك أو يستعمل تجهيزات كهربائية أو منشآت معدنية ثابتة من شأنها أن تحدث تداخلاً يعرقل عمل الأجهزة اللاسلكية أو الأجهزة المساعدة للملاحة الجوية أن

(١٦) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١١٨-١١٩.

(١٧) المصدر نفسه، ص ١١٩.

(١٨) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٧٩.

(١٩) المصدر نفسه، ص ٧٩.

(٢٠) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١١٩.

يتقيد بالتدابير التي تحددها السلطات المختصة لإزالة هذا التدخل، فضلاً عن حق السلطات المذكورة في الطلب من ذوي الشأن الامتناع عن استعمال التجهيزات الكهربائية المذكورة .

المطلب الثاني استملاك العقارات أو المنشآت والجزاءات المقررة بشأن أحكام الارتفاقات الجوية

لما كانت الارتفاقات الجوية من شأنها أن تشكل قيوداً تمنع ملاك العقارات أو الأموال من الانتفاع بها، أو قد تلحق الضرر بهم، إلا أن مع ذلك قررت تأميناً لسلامة مرفق النقل الجوي^(٢١)، بوصفه أحد المرافق المهمة في حياة الشعوب أو الأفراد، ولما كانت بعض الارتفاقات قد تتطلب استملاك بعض العقارات سواء لإقامتها أو بقصد توسيع منشآت المطار، لذا أجازت المادة (٢٦) من قانون الطيران المدني العراقي لسلطات الطيران المدني " استملاك العقارات اللازمة لإنشاء المطارات العامة التابعة لها أو توسيعها أو ربطها بطرق المواصلات أو اللازمة لمحطات الأجهزة الخاصة بالملاحة الجوية طبقاً للقوانين النافذة بهذا الشأن " .

ومقابل ذلك ألزمت المادة (٢٧) من القانون المذكور السلطات المتقدم ذكرها بدفع تعويض مناسب طبقاً للقواعد العامة مقابل فرض حقوق الارتفاقات الجوية .

الجزاءات المقررة بشأن مخالفة أحكام القانون بشأن الارتفاقات الجوية:

أشارت المادة (٢٥) من قانون الطيران المدني إلى جواز قيام سلطات الطيران المدني بإزالة المنشآت المعدنية الثابتة أو المتحركة التي من شأنها أن تحدث تداخلاً يعرقل عمل الأجهزة اللاسلكية أو الأجهزة المساعدة للملاحة الجوية .

(٢١) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٧٨.