

قرار محكمة النقض

رقم 18

الصادر بتاريخ 12 يناير 2023

في الملف التجاري رقم 2021/1/3/1058

مسؤولية الناقل - حصول عطب في السكة الحديدية - أثره.

بمقتضى المادة 479 من مدونة التجارة، إذا تأخر السفر فللمسافر الحق في التعويض عن الضرر، والمحكمة مصدرية القرار المطعون فيه لما ردّت تمسك الطالب بانتفاء مسؤوليته عن التأخير في وصول القطار في الوقت المحدد له بسبب قوة القاهرة أو حادث استثنائي المتمثل في حصول عطب بالسكة الحديدية وما ترتب عنه من ضرورة إصلاحه، بعله أنه لم يثبت أنه اتخذ من جانبه أو لجأ إلى وسائل نقل بديلة لتجنب التأخير، تكون قد طبقت صحيح أحكام المادة 479 أعلاه وجاء قرارها معللاً تعليلاً كافياً.

رفض الطلب

باسم جلالة الملك وطبقاً للقانون

بناء على مقال النقض المودع بتاريخ 2021/5/06 من طرف الطالب المذكور حوله بواسطة نائبه الأستاذ (م.ب)، الرامي إلى نقض القرار رقم 3438 الصادر بتاريخ 2020/12/10 عن محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء في الملف عدد: 2020/8232/2803.

وبناء على الأوراق الأخرى المدلى بها في الملف.

وبناء على قانون المسطرة المدنية المؤرخ في: 28 شتنبر 1974 كما وقع تعديله وتتميمه.

وبناء على الأمر بالتخلي والإبلاغ الصادر في: 2022/12/22.

وبناء على الإعلام بتعيين القضية في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ: 2023/01/12.

وبناء على المناذاة على الطرفين ومن ينوب عنهما وعدم حضورهم.

وبعد تلاوة التقرير من طرف المستشار المقرر السيد محمد رمزي والاستماع إلى ملاحظات

المحامي العام السيد رشيد بناني.

وبعد المداولة طبقا للقانون.

حيث يؤخذ من وثائق الملف والقرار المطعون فيه، أن المطلوب (ع.ع.أ) تقدم بمقال أمام تجارية الرباط، عرض فيه أنه بصفته عضوا بالشبكة المغربية لحماية المال العام، وجهت له دعوة لحضور فعاليات القمة العالمية للشراكة من أجل الحكومة المفتحة المنعقدة بأوتواوا بكندا ما بين 29 و31 ماي 2019، وأنه اقتنى تذكرة سفر من الخطوط الملكية المغربية للسفر يوم 28 ماي 2019 بالرحلة رقم (...). على الساعة الخامسة والنصف مساء من مطار محمد الخامس الدولي بالدار البيضاء، وأنه للانتقال إلى المطار استعمل القطار من محطة الرباط يوم 28 ماي 2019 على الساعة 12 و28 دقيقة، وكان مقررا الوصول إلى المطار على الساعة 14 و40 دقيقة. غير أنه بوصول القطار إلى محطة الدار البيضاء كان من المفروض تغييره والركوب في قطار آخر يؤمن الرحلة إلى المطار الدولي، وأنه بعد مدة طويلة من الانتظار علم أنه نتيجة ارتباك في ضبط الالتزام بتوقيت الرحلات أن القطار الذي ينتظره يعرف تأخرا في مواعده، مما اضطره إلى انتظار ساعة و15 دقيقة بالمحطة المذكورة، وأن ذلك حال دون وصول العارض إلى المطار في الوقت المحدد لإقلاع الطائرة شأنه شأن عشرات المسافرين، وأنه لم يتمكن من الوصول إلى المطار إلا حوالي الساعة الرابعة والنصف مساء أي بعد الوقت المحدد أي ساعة ونصف على الأقل قبل إقلاع الطائرة، مما حال دون سفره حسب البرنامج المقرر، وهو ما اضطره إلى العودة لمدينة الرباط من أجل تدبر اقتناء تذكرة سفر جديدة للسفر في اليوم الموالي، وتمكن بعد عناء طويل من إلغاء التذكرة الأولى وحجز تذكرة جديدة للسفر بمبلغ إضافي قدره 1000 درهم، وأنه اضطر إلى تأجيل سفره إلى غاية يوم 29/05/2019 على الساعة الخامسة والنصف، ولم يتمكن من الوصول إلى مونتريال بكندا إلا في الساعة الثامنة و50 دقيقة ثم بعد ذلك الانتقال إلى مدينة أوتواوا، وأنه ترتب عن تأخر القطار عن مواعده تحمله أعباء مالية إضافية فضلا عن أضرار معنوية وصحية، وكان من المفروض وصوله لأوتواوا المحتضنة للقمة العالمية ليلة 28/05/2019 للحضور والمساهمة في الأشغال خاصة ما يتعلق بالمجتمع المدني، وأنه بسبب تأخر القطار عن مواعده لم يتمكن من الحضور لتلك الأشغال إلا يوم 2019/05/30، مما أضع عليه فرصة المساهمة في أشغال القمة المذكورة بصفته أحد الممثلين الرسميين للمجتمع المدني، وهو ما ألحق به أضرارا جسيمة بسبب عدم تمكنه من متابعة العروض المقدمة والمساهمة في مناقشتها وإغنائها، وأن مسؤولية المدعى عليه في ذلك ثابتة، والتمس الحكم على المدعى عليه في شخص مديره العام بأدائه لفائدته تعويضا عن الضرر قدره 100.000.00 درهم وتحميله الصائر. وبعد الجواب وصدور حكم عارض قضى باختصاص المحكمة التجارية للبت في النزاع، وإدلاء المدعى عليه مذكرة مقرونة بمقال إدخال شركة التأمين (و) في الدعوى والتعقيب وتمام الإجراءات، قضت المحكمة على المدعى عليه بأن يؤدي للمدعي مبلغ 50.000,00 درهم وبإحلال شركة التأمين (و) محله في الأداء وتحميله الصائر ورفض باقي الطلبات؛ الحكم الذي

استأنفه كل من المدعى عليه وشركة التأمين. وبعد الجواب عدلته محكمة الاستئناف التجارية بخفض المبلغ المحكوم به إلى 30.000,00 درهم وأيدته في الباقي، بقرارها المطعون فيه بالنقض.

في شأن الوسيلتين مجتمعتين:

حيث يعيب الطالب القرار بضعف التعليل الموازي لانعدامه وخرق القانون المتخذ من خرق الفصل 485 من مدونة التجارة وعدم الارتكاز على أساس قانوني سليم، بدعوى أنه طبقا للفصل 345 من قانون المسطرة المدنية فإنه: "يجب أن تكون القرارات معللة ويشار إلى أنها صدرت في جلسة علنية وأن المناقشات وقعت في جلسة علنية أو سرية أو بغرفة المشورة"، كما ينص الفصل 125 من الدستور على أنه: "تكون الأحكام معللة وتصدر في جلسة علنية وفق الشروط المنصوص عليها في القانون. فاستنادا لمقتضيات الفصلين المذكورين يستوجب على المحكمة أن تعلق كافة القرارات الصادرة عنها تعليلا كافيا وأن تتناول كافة الدفوع المثارة أمامها وتجب عنها حتى تتمكن محكمة النقض من بسط رقابتها عليها. غير أن القرار المطعون فيه بالنقض جاء خارقا لمقتضيات الفصلين المذكورين. إذ أنه لم يجب عن الدفوع المثارة من قبل الطالب والتي تعد فاصلا جوهريا في النزاع، وهو الأمر الذي جعله ضعيف التعليل الموازي لانعدامه، ذلك أنه لم يقدم أي جواب عما سبق للطالب إثارته وخاصة ما ورد بمذكرته المؤرخة في 2020/12/2 والتي بمقتضاها أكد على كون التأخير الذي عرفه القطار كان نتيجة حادث فجائي لم يكن في استطاعته درئه أو تجنبه، لكون التأخير كان نتيجة انقطاع التيار الكهربائي للسكك الحديدية ما بين محطتي القطار الدار البيضاء المسافرين والصحور السوداء وهذا الانقطاع كان نتيجة عطب في أحد مكونات القاطرة (...). حسبما هو ثابت من التقارير الصادرة عن المصالح المختصة بالمكتب الوطني للسكك الحديدية ... الذي بالاطلاع عليه يتضح أن العطب الواقع بالقاطرة نتج عن خلل وقع في المصهر CCFE fusible والذي لم يكن بإمكان الطالب التنبؤ به، على اعتبار أن هذه القطعة تعد من قطع الغيار التي تم تصنيعها بشكل دقيق وفعال ليدوم استعمالها لمدة طويلة دون حدوث أي عطب إذ صممت لقطع القاطرة على الأقل مسافة 2.250.000 كلم ويتم استبدالها بأخرى مماثلة لها بعد قطع تلك للمسافة في إطار عملية مراجعة عامة لصندوق القاطرة ... وأنه في نازلة الحال وبعد استبدال القطعة المتضررة عند آخر عملية مراجعة صندوق القاطرة لم تقطع هذه الأخيرة وقت وقوع العطب سوى مسافة 945.920 كلم أي 42% من المسافة اللازمة لاستبدالها من جديد وهو الأمر الذي يستحيل معه التنبؤ بتضرر القطعة ووقوع العطب يوم الحادث، لكون القطعة لم تستوفي المسافة اللازمة لاستبدالها ولكون الطالب قام بجميع إجراءات الصيانة والعناية المتوجبة عليه من مراقبة دورية لجميع قاطراته، علما أن آخر معاينة للقاطرة وقعت يوم 2019/5/6 أي قبل 22 يوما من وقوع الحادث، وهو ما يؤكد على أنه لم يرتكب أي تقصير في مراقبة أجزاء القاطرة وأن الحادث وقع بسبب خارج عن إرادته عكس ما ذهب إليه القرار المطعون فيه الذي حمّله مسؤولية التأخير بدون أن يعير دفعه أي اهتمام وبدون أن يقدم أي جواب عنها لا نفيا ولا قبولا، بل

واستنادا إلى تعليل ضعيف لا يركز على أي أساس قانوني سليم جاء فيه: "أن الطاعن المكتب الوطني للسكك الحديدية باعتباره محترفا في مجال النقل فهو ملزم بتقوية الأسطول السككي من خطوط وناقلات وغيرها وكان عليه اتخاذ الاحتياطات وبدل العناية من أجل الحيلولة دون تأخر القطارات". وهو تعليل لا يركز على أساس قانوني سليم ويتبين منه أن المحكمة لم تطلع على مذكرة الطالب المؤرخة في 2020/12/2، التي لو اطلعت عليها لتثبت لديها بأن الطالب بدل العناية اللازمة في الاعتناء بقطارته، وأن الحادث حصل بفعل عطب لا يمكن التنبؤ به ويعتبر، بالتالي حادثا فجائيا وخارج عن إرادته ويستحيل دفعه، ومن ثم فلا يمكن أن ينسب للطالب فعل لم يكن في مقدوره تجنبه، والمحكمة مصدرة القرار لما حملته مسؤولية خطأ ناتج عن حادث فجائي، تكون قد أساءت تطبيق القانون وجعلت قرارها نتيجة لذلك ضعيف التعليل الموازي لانعدامه

كذلك فالمادة 485 من مدونة التجارة تنص على أن: "الناقل يكون مسؤولا عن المنقولين في حالة تعرضهم لحوادث داخل وسيلة النقل ولا يعفى من المسؤولية إلا بإثبات حالة الحادث الفجائي أو القوة القاهرة أو خطأ المتضرر"، فاستنادا للفصل المذكور، الناقل يعفى من أية مسؤولية في حال ثبوت الحادث الفجائي أو القوة القاهرة، وأن التأخير موضوع ملف النازلة كان نتيجة لحادث فجائي خارج عن إرادة الطالب فقد كان من المستحيل مواصلة الرحلة بالقطار الذي كان يستقله المطلوب لأنه يسير على نفس السكة التي توقف فيها السير السككي نظرا لما كان يتطلبه الأمر من إجراءات عملية وفورية للقيام بإصلاح العطب وتحرير السكة لسيير القطارات. كما أن الطالب لم يكن يتوقع وقوع هذا العطب المفاجئ ولم يكن باستطاعته تفادي هذا الحادث وبدل كل ما بوسعه من جهود لإصلاح العطب في أقصي وقت ممكن وتحرير السكة لسيير القطارات، وأن الحادث كان فجائيا وغير متوقع ولا يمكن تنبؤه وأدى إلى توقف العديد من القطارات وحذف أخرى، وأن توقف القطار موضوع التأخير كان للضرورة القصوى قصد درء اصطدام القطارات ببعضها من جهة، ومن جهة أخرى قصد القيام بالإصلاحات الضرورية والملحة، وذلك حرصا على سلامة المسافرين عبر القطارات التي تمر من الخط الحديد المتوقف في انتظار إصلاح التيار الكهربائي، وأنه تطبيقا لمقتضيات المادة 479 من مدونة التجارة فإن الناقل يعفى من المسؤولية إذا أثبت أن التأخير كان ناجما عن قوة القاهرة أو حادث فجائي وهو الحاصل في ملف النازلة. غير أن المحكمة مصدرة القرار لما حملت الطالب مسؤولية التأخير وقضت عليه بأداء تعويضات مغالا فيها لفائدة المطلوب في النقض رغم أن التأخير لا يرجع إلى خطأ العارض أو تقصير منه، بل والتي تنص على أنه حادث فجائي كان من المستحيل تجنبه، تكون قد أساءت تطبيق القانون وخاصة الفقرة الرابعة من المادة 478 من مدونة التجارة الناصة على أنه: "إذا توقف السفر بعد الإقلاع ولم يكن هناك اتفاق طبقت القواعد الآتية: - إذا توقف السفر بسبب حادث فجائي أو قوة القاهرة تتعلق بوسيلة النقل أو بشخص المسافر، فلا يستحق ثمن النقل إلا بمقدار المسافة المقطوعة ودون تعويض من أي طرف"، فتطبيقا لمقتضيات الفصل المذكور، فالمطلوب في النقض لا يستحق أي

تعويض والمحكمة مصدرة القرار لما قضت بخلاف بذلك وحملت الطالب أداء تعويض غير مستحق من جهة كما أنه مغالاً فيه من جهة أخرى، ولا ينسجم وحجم الضرر الذي يزعم المطلوب في النقض أنه تعرض له، خاصة وأن هذا الأخير أقر في سائر كتاباته أن التأخير كلفه مصاريف إضافية لم تتجاوز مبلغ 1000 درهم فقط فكيف يعقل أن تقدّر المحكمة مصدرة القرار التعويض في مبلغ 30.000 درهم على الرغم من أن المطلوب لم يثبت الأضرار المزعومة اللاحقة به ولا مدى تأثيرها على عمله أو شخصه. كما أن القرار المطعون فيه لم يبيّن الأسس التي اعتمدها في تحديد التعويض وبناء على أي أساس ارتأى أن مبلغ 30.000 درهم يناسب الأضرار المزعومة خصوصاً إذا أخذنا بعين الاعتبار قيمة التذكرة التي أداها للعارض والتي تبلغ فقط 90 درهماً أي 330 مرة أقل من المبلغ المحكوم به الذي يفوق الأرباح التي يجنيها المكتب من استغلال القطار موضوع التأخير... واعتباراً لكل ما ذكر أعلاه، فالقرار المطعون فيه لم يركز على أي أساس قانوني سليم، كما أنه جاء خارقاً للقانون وضعيف التعليل الموازي لانعدامه الأمر الذي يجعله عرضة للنقض.

لكن، حيث إن المحكمة مصدرة القرار المطعون فيه ردّت تمسك الطالب بانتفاء مسؤوليته عن التأخير في وصول القطار في الوقت المحدد له بسبب قوة القاهرة أو حادث استثنائي المتمثل في حصول عطب بالسكة الحديدية وما ترتب عنه من ضرورة إصلاحه بتعليل جاء فيه: "... بخصوص ما تمسك به الطاعنين معاً من وجود قوة القاهرة وحادث استثنائي تسببا في التأخير الذي عرفه القطار، تمثل في إصلاح السكة الحديدية الذي فرضته الضرورة القصوى، مردود عليه بأن القوة القاهرة والحادث الفجائي اللذين يعفيان الملزم من المسؤولية يتوقفان على تحقق شرطي استحالة التوقع واستحالة الدفع، وألا يكونا ناتجين عن فعل المدّين أو خطئه، بحيث يجب أن يكون الأمر غير متوقع الحصول عند التعاقد، والحال أن الطاعن المكتب الوطني للسكك الحديدية باعتباره محترفاً في مجال النقل فهو ملزم بتقوية وصيانة الأسطول السككي من خطوط وناقلات وغيرها، مما يتدخل في عملية النقل، وكان عليه اتخاذ الاحتياطات، وبدل العناية من أجل الحيولة دون تأخير القطارات عن مواعيدها، كما أن الطاعن لم يثبت أنه اتخذ من جانبه أو لجأ إلى وسائل نقل بديلة لتجنب التأخير..."، التعليل الذي يستشف منه أن المحكمة اطّلت على مذكرة الطالب المتضمنة الدفع بكون الحادث الذي أدى إلى تأخر القطار هو حادث فجائي وناتج عن عطب لا يمكن التنبؤ به ودرئه، كما أنها ناقشت من خلال تعليلها أعلاه الدفع المذكور وردّته به، والنعي بعدم الجواب بخلاف الواقع. كما أن التعليل أعلاه، اعتبرت فيه المحكمة أن تمسك الطالب بكون العطب الحاصل في الخط السككي كان السبب في التأخير الحاصل في الرحلة ليس من قبيل القوة القاهرة والحادث الفجائي، طالما كان بإمكانه توقع العطب وتجنب الضرر مطبقة صحيح أحكام المادة 479 من مدونة التجارة الناصّة على أنه: "إذا تأخر السفر فللمسافر الحق في التعويض عن الضرر"، علاوة على ذلك فهي لم تكتف باعتبار أن الطالب لم يقيم بتقوية وصيانة أسطوله وردّت تمسكه بكون العطب ناتج عن حادث فجائي بل اعتبرت أيضاً أنه لم يثبت أنه اتخذ من جانبه أو لجأ إلى وسائل

نقل بديلة لتجنب التأخير، وهذا الشق من التعليل لم ينتقده الطالب.

وبخصوص استحقاق المطلوب للتعويض فقد أوردت المحكمة بشأنه تعليلا جاء فيه: "... إن الثابت قانونا أن تأخير المسافر يعطيه الحق في التعويض عن الضرر المادي والمعنوي طبقا لأحكام الفصل 479 من مدونة التجارة وهو المنحى الذي كرسه المجلس الأعلى سابقا بمقتضى قراره عدد 1111 بتاريخ 10 أبريل 2003 في الملف المدني 2022/5/1/3971، وأن المستأنف بسبب إخلاله في تنفيذ عقد النقل، من حيث إيصال المسافر إلى الوجهة المقصودة في الأجل المتفق عليه، والمحدد بتذكرة السفر، ترتب عنه ضررا معنويا إضافة إلى المشاق التي تحملها المستأنف عليه وضياع الفرصة في حضوره اليوم الأول من المناظر المنعقدة بدولة كندا ابتداء من 29 إلى 31 ماي 2019، فضلا على أن هذا الأخير تكبد مصاريف إضافية تمثلت في اقتناء بطاقة ركوب طائرة ثانية بعد عدم تمكنه من الاستفادة من التذكرة الأولى لوصوله متأخرا إلى المطار حسب الثابت من صورة بطاقة ركوب الطائرة المؤشر عليها من أمن المطار بتاريخ 29 ماي 2019، علما أن أصل تذكرة السفر عبر الطائرة تسحب من المسافر عند وصوله إليها، وأنه تأسيسا على أن الضرر يجبر بالتعويض واعتبارا للعناصر المفصلة أعلاه سواء المادية والمعنوية، ولما للمحكمة من سلطة تقديرية في هذا الباب فإنها ترى أن التعويض المحكوم به مبالغ فيه لذلك وجب اعتبار الاستئناف جزئيا وتعديل المبلغ المحكوم به وذلك بخصفه إلى مبلغ ثلاثين ألف درهم، وتأييد الحكم المطعون فيه في الباقي."؛ التعليل الذي أبرزت فيه المحكمة العناصر التي اعتمدها لتحديد التعويض الذي قضت به والمتمثلة في أضرار معنوية ومادية: "المشاق التي تحملها المطلوب وضياع الفرصة عليه لحضور اليوم الأول من المناظرة المنعقدة بدولة كندا إضافة إلى تحمّله مصاريف إضافية بسبب اقتنائه بطاقة ركوب طائرة ثانية"، والنعي بعد بيان الأسس المعتمدة لتحديد التعويض خلاف الواقع علاوة على ذلك فالمحكمة بتعليلها أعلاه تكون قد استعملت سلطتها في تقدير التعويض المستحق للمطلوب والتي لا رقابة عليها فيها إلا من حيث التعليل، مبررة بذلك بمقبول منحها بعدما تبث لها أن مسؤولية الطالب قائمة عن عدم الوصول للوجهة المتفق عليها في الوقت المتفق عليه، وبذلك فالقرار المطعون فيه جاء مرتكزا على أساس قانوني سليم ومعلل كفاية وبشكل سليم ولم يخرق أي من المقتضيات المحتج بخرقها، والوسيلتان على غير أساس فيما عدا هو خلاف الواقع فهو غير مقبول.

لهذه الأسباب

قضت محكمة النقض برفض الطلب وتحميل الطالب المصاريف.

وبه صدر القرار وتلي بالجلسة العلنية المنعقدة بالتاريخ المذكور أعلاه بقاعة الجلسات الاعتيادية بمحكمة النقض بالرباط وكانت الهيئة الحاكمة مترتبة من السيد محمد القادري رئيسا، والمستشارين السادة: محمد رمزي مقررا ومحمد كرام ومحمد الصغير وهشام العبودي، أعضاء وبمحضر المحامي العام السيد رشيد بناني، وبمساعدة كاتب الضبط السيد نبيل القبلي.