

القرار عدد 20
الصادر بتاريخ 14 يناير 2016
في الملف الإداري عدد 2014/2/4/1965

مسؤولية الشركة الوطنية للطرق السيارة - شروط قيامها.

إن مسؤولية الشركة الوطنية للطرق السيارة عما يقع من حوادث للسيارات العابرة للطرق السيارة تتحدد انطلاقاً من طبيعة الحادثة وملاساتها ومدى تدخل عنصر من العناصر المرتبطة بالطريق السيارة سلباً أو إيجاباً أو من خلال قيام عنصر أجنبي عن المركبات ذات محرك بعبور هذه الطريق سواء كان راجلاً أو حيواناً أو كذلك من خلال تواجد جسم وسط الطريق، ولا يشكل عدم وجود سياج إسنتي وسط الطريق يفصل بين جهتيها خطأ مرفقياً إلا إذا ثبت بقطع أن لوجوده تأثير مباشر على مستعملي الطريق كما هو الحال في المقاطع التي لا تتوفر فيها مساحة أرضية فاصلة بين الاتجاهين المتقابلين.

نقض وإحالة

باسم جلالة الملك وطبقاً للقانون

في شأن طلب ضم الملفين 2014/2/4/1965 وعدد 2014/2/4/2081:

المجلس الأعلى للسلطة القضائية

بناء على طلب ضم الملفين المذكورين المقدم من طرف الشركة الوطنية للطرق السيارة بمقتضى مذكرة دفاعها المودعة بكتابة الضبط بتاريخ 2014/10/20.

وبناء على مقتضيات الفصل 110 من قانون المسطرة المدنية والتي تنص على أنه: "تضم دعاوى جارية أمام محكمة واحدة بسبب ارتباطها بطلب من الاطراف أو من أحدهم وفقاً لمقتضيات الفصل 49".

ونظراً لكون الطعن بالنقض في الملفين المذكورين منصب على نفس القرار عدد 5056 المطعون فيه الصادر عن محكمة الاستئناف الإدارية بالرباط بتاريخ 2013/12/26 في الملفين المضمومين 6/13/362 و 6/13/439 وباعتبار الارتباط القائم بين الطعنين بالرغم من اختلاف الوسائل فيهما ومن أجل حسن سير العدالة وتجنباً لإصدار قرارين متعارضين فقد قررت محكمة النقض ضم الملف رقم 2014/2/4/2081 إلى الملف 2014/2/4/1965 وشمولهما بقرار واحد.

وحيث يستفاد من أوراق الملفين المضمومين، والقرار المطعون فيه رقم 5056 الصادر عن محكمة الاستئناف الإدارية بالرباط بتاريخ 2013/12/26 في الملف عدد 6/13/362 وملف عدد

6/13/439 أن المدعين (الطالبين ذوي حقوق الهالك فيصل (م) في الملف 14/1965 والمطلوبين في الملف 14/2081) سبق لهم بتاريخ 27 يناير 2010 أن تقدموا بمقال أمام المحكمة الإدارية بالدار البيضاء عرضوا فيه أن موروثهم قد توفي بتاريخ 2002/09/17 بالطريق السيار الرابطة بين الرباط وفاس جراء اصطدام سيارة من نوع (...) والتي كان على متنها الهالك مع سيارة من نوع (...). رقم لوحاتها (...). المملوكة للمسمى جميل (ع) والمؤمنة لدى شركة (...) وأن سبب الحادثة يرجع إلى كون مكان الحادثة لا يتوفر على حاجز واقى يفصل بين الاتجاهين للطريق السيار بذلك تكون شركة الطرق السيارة بالمغرب مسؤولة عن الحادثة وأن الطرف المدعي تضرر من ذلك ضررا ماديا ومعنويا ملتجئين لتحمل المتسبب في الحادثة كامل المسؤولية والحكم للأب بتعويض إجمالي مبلغ 120.000,00 درهم ولفائدة الأم بتعويض مبلغه 110.000,00 درهم مع الفوائد القانونية والنفاد المعجل وإحلال شركة التأمين محل مؤمنها في الأداء. فأجاب نائب الشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب والتمس التمس التصريح بعدم الاختصاص المكاني للبت في الدعوى وفي الموضوع برفض الطلب كما التمس نائب شركة التأمين (...) التصريح بتقادم الدعوى لمرور أكثر من 5 سنوات على وقوع الحادثة واحتياطيا عدم قبول الدعوى لعدم سلوك مسطرة الصلح طبقا للفصل 18 من ظهير 1984/10/02 والتمست وزارة التجهيز والنقل إخراجها من الدعوى. وبتاريخ 24 يناير 2012 أصدرت المحكمة الإدارية بالدار البيضاء الحكم القاضي بعدم الاختصاص المكاني للبت في الطلب. وبعد تبادل المذكرات، أصدرت المحكمة الإدارية بالرباط بتاريخ 2012/12/25 حكم عدد 4794 في الملف عدد 2012/12/320 والقاضي على الشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب في شخص ممثلها القانوني بأدائها لفائدة المدعين مبلغا إجمالي قدره 100.000,00 درهم ورفض باقي الطلبات وتحميلها الصائر فاستأنف هذا الحكم من طرف ذوي الحقوق وكذا شركة الطرق السيارة أمام محكمة الاستئناف الإدارية بالرباط التي قضت بضم الملف 6/13/439 إلى الملف عدد 6/13/362 وبقبول الاستئنافين فيهما معا وفي الموضوع بتأييد الحكم المستأنف وهو القرار المطعون فيه بالنقض من طرف ذوي حقوق الهالك فيصل (م) بمقتضى مقال الطعن المفتوح له الملف رقم 2014/2/4/1965 ومن طرف الشركة الوطنية للطرق السيارة بمقتضى مقال الطعن بالنقض المفتوح له الملف رقم 2014/2/4/2081.

في وسائل الطعن بالملف 2014/2/4/2081 لأسبقيتها:

في شأن الوسيلة الثانية:

حيث تعيب الطاعنة القرار المطعون فيه بعدم الارتكاز على أساس قانوني في تحميلها مسؤولية حادثة وقعت إثر انفجار العجلة الأمامية، ذلك أن تعليل المحكمة مصدرته بأن الشركة ملزمة بأن تنجز حاجزا على طول الطرق السيارة بالمغرب وأنها يجب عليها أن تتعهد بما تلتزم به إزاء

مستعملي الطرق السيارة حينما تعرض عليهم في إشارتها الالكترونية استعمال الطرق مقابل ضمان سلامتهم وأنها تستخلص من زبنائها أموالا طائلة ولا يعقل أن لا تتحمل مصاريف إنجاز الحواجز... وهو ما تبناه القرار الاستثنائي وضمنه ضمن تعليلاته بتحميل الطاعنة المسؤولية عن الحادثة... وهي كلها ادعاءات بعيدة كل البعد على الواقع فالقرار لا يستند على أساس قانوني سليم إذ أن المشرع عرف الطرق السيارة في الفصل الأول من القانون رقم 4.89 (الجريدة الرسمية عدد 4164 بتاريخ 19/08/1992 على أنها: "... طرق ذات غرض خاص لا تتقاطع مع غيرها وينفذ منها وإليها من منافذ معدة لذلك ويقتصر المرور على المركبات التي تكون مجهزة بمحرك آلي وخاضعة للتسجيل مع مراعاة أحكام المواد 12 و 13 و 14 من القانون." وأن الطرق السيارة تتوفر فيها هذه المواصفات فهي لا تتقاطع مع غيرها وتتوفر على مسالك خاصة للولوج إليها ومسالك خاصة للخروج منها وكذلك على حواجز على جانبيها لمنع الراجلين والحيوانات من الدخول إليها ومحاولة قطعها وجسور معلقة لتمكين الراجلين والسيارات من المرور من أحد جانبيها إلى الآخر... وأن المساحة الترايبية الفاصلة بين اتجاهي الطريق السيار على مستوى النقطة التي وقعت فيها الحادثة موضوع الدعوى الحالية مساحة عريضة وقد مكنت سائق السيارة (...) من أن يسير فيها لمسافة 46 مترا قبل أن تنقلب السيارة بفعل السرعة التي كانت تسير بها وتخرج لجانب الطريق المعاكس وخلاف ما ورد في حيثيات القرار المطعون فيه بأن مكان وقوع الحادث لا يتوفر على أي حاجز من تراب أو من غيره فإنه بالرجوع إلى محضر الضابطة القضائية في الصفحة الثالثة منه تحت عنوان حالة الأماكن تم شرح بأن الحادثة وقعت نتيجة انفجار العجلة الأمامية ثم زاغت السيارة يسارا عابرة الأرض التي تفصل الاتجاهين للطريق السيار فتعليل المحكمة قد اعتبر خطأ الطاعنة بأنها ملزمة بضمان سلامة مستعملي الطريق السيار وهو أمر غير صحيح لأنه مستحيل أن يتحقق فالسبب الرئيسي لوقوع الحادثة هو الحالة الميكانيكية والهيكلية لسيارة (...) والتي يظهر أنها دخلت إلى المغرب وشرع في استعمالها منذ سنة 1986 أي منذ ما قبل 16 سنة وأنها لا تسمح بالسير بسرعة 120 كلم في الساعة بالليل فالحكم قضى بتعويض عن ضرر غير ثابت فلم يركز على أساس قانوني مما يتعين نقضه.

حيث إن مسؤولية الشركة الوطنية للطرق السيارة عما يقع من حوادث للسيارات العابرة للطرق السيارة تتحدد انطلاقا من طبيعة الحادثة وملاساتها ومدى تدخل عنصر من العناصر المرتبطة بالطريق السيارة سلبا أو إيجابا أو من خلال قيام عنصر أجنبي عن المركبات ذات محرك بعبور هذه الطريق سواء كان راجلا أو حيوانا أو كذلك من خلال تواجد جسم وسط الطريق، ولا يشكل عدم وجود سياج إسمنتي وسط الطريق يفصل بين جهتيها خطأ مرفقيا إلا إذا ثبت بقطع أن لوجوده تأثير مباشر على مستعملي الطريق كما هو الحال في المقاطع التي لا تتوفر فيها مساحة أرضية فاصلة بين الاتجاهين المتقابلين. وأن الخطأ المرفقي لا يكون له وجود إلا إذا تحققت

إحدى الحالات المذكورة، وبالتالي فإن الحوادث التي تقع بالطريق السيار خارج هذا الإطار لا مجال لأن تتحمل الشركة الطاعنة المسؤولية عن الأضرار الناتجة عنها. والمحكمة مصدرة القرار المطعون فيه لما حملتها مسؤولية الأضرار اللاحقة بالمطولين في النقض عن فقد ابن الأولين وأخ الثالث نتيجة الحادثة التي تعرض لها الهالك بعلة أنه: "بالاطلاع على عناصر المنازعة ومعطياتها وما تم الإدلاء به من وثائق ومستندات، وبصفة خاصة محضر الضابطة القضائية، يتبين أن الحادثة التي تعرض لها موروث المستأنفين - ورثة فيصل (م) - والتي أودت بحياته قد وقعت فعلا بالطريق السيار الرابط بين الرباط وفاس على بعد 30 كلم من سيدي علال البحراوي وبأنها نتجت عن انفجار العجلة الأمامية للسيارة التي كان يقودها بعدما فقد التحكم فيها وزاغت به نحو الطريق المخصصة للاتجاه المعاكس فاصطدم بسيارة كانت قادمة من وجهته المعاكسة مما أدى إلى إصابته بجروح خطيرة أودت بحياته. وبأن المكان الذي وقعت فيه هذه الحادثة وبحسب ما هو ثابت بالرسم البياني المرفق بمحضر الضابطة القضائية لم يكن هناك فاصل إسمتي أو خندق أو غير ذلك من الوسائل التي تحول دون عبور السيارة نحو الاتجاه المعاكس وتمكن من التخفيف من آثار واقعة انفجار العجلة. وهو الأمر الذي لم تثبت المستأنف عليها خلافاً... وانطلاقاً من هذه المعطيات والعناصر... يتبين أن مسؤولية الشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب عن الأضرار المادية والمعنوية التي لحقت بالمستأنفين جراء وفاة موروثهم على إثر الحادثة التي تعرض لها بالطريق السيار هي مسؤولية كاملة... لأن خطأها بعدم جعل الفاصل لمنع تصادم السيارات المتقابلة بينها قد استغرق خطأ الهالك المتمثل في عدم تحكمه في مركبته بعد وقوع انفجار العجلة الأمامية لسيارته لأنه إذا كان هذا الأخير قد فقد التحكم في سيارته بدون قصد فإن عدم قيام الشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب قبل ذلك باتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لتفادي وقوع الاصطدام بين السيارات المستعملة للطريق السيار المكلفة بصيانتها وتديرها عبر إقامة فاصل إسمتي أو خندق على طول هذه الطريق قد استغرق خطأ الغير الذي هو الهالك..."، فإنها تكون قد أوردت تعليلاً فاسداً لم يأخذ بعين الاعتبار وضعية الطريق وملابس الحادث وأسبابه الحقيقية وما إذا كان ناتجاً عن عنصر مرتبط بتلك الطريق كحالتها التقنية ومدى صلاحيتها الكاملة للسير والجولان وليس بوجود حاجز إسمتي بين الاتجاهين باعتبار أن وجود أرض فارغة بين الاتجاهين هو في حد ذاته حاجز واقعي من وقوع اصطدامات متقابلة بين السيارات، فلم تجعل لما قضت به من أساس قانوني سليم فجاء قرارها فاسد التعليل عرضة للنقض.

في شأن الوسائل المثارة في الملف 2014/2/4/1965:

حيث يعيب الطاعنون القرار المطعون فيه بخرق القواعد العامة والخاصة بالتعويض عن الضرر في المسؤولية لأنها لم تفعل ما كان يجب فعله فمحضر الضابطة القضائية الذي أثبت الضرر ووقوع

الحادثة بالطريق السيارة وقرب سيدي علال البحراوي بتاريخ 17 شتنبر 2002 في مكان لا يوجد به أي حاجز بين اتجاهين متعاكسين وهذا ما يجعل الشركة الوطنية للطريق السيارة بالمغرب مسؤولة مسؤولية كاملة فالقرار المطعون فيه لا يغطي حتى قيمة السيارة المدمرة فحسب الاجتهاد المالكى فإن التعويض المناسب شرعا 4.000.000,00 درهم فالقرار المطعون فيه لم يراع ما لحق من ضرر مادي لورثة الهالك فقد جاء ضعيف التعليل وأن السلطة التقديرية التي استند عليها تتنافى مع النصوص القانونية والشرعية إعمالا للفصول 77 و78 من ق.ل.ع والفقه المالكى والاجتهاد القضائي القار، مما يتعين معه رفع التعويض الممنوح لذوي حقوق الهالك إلى المبلغ المناسب.

حيث إنه بالنظر لما آل إليه الطعن بالنقض في الملف 14/2081 من نقض القرار المطعون فيه للأسباب المبينة أعلاه وارتباطها بأساس المسؤولية الموجبة للتعويض فإن الطعن بالنقض المقدم ضد نفس القرار في الملف 14/1965 يكون مآله بالضرورة النقض التبعي.

لهذه الأسباب

قضت محكمة النقض بضم الملف 2014/2/4/2081 إلى الملف 2014/2/4/1965 وشمولهما بقرار واحد وبنقض القرار المطعون فيه فيهما معا.



وبه صدر القرار وتلي في الجلسة العلنية المنعقدة بالتاريخ المذكور أعلاه بقاعة الجلسات العادية بمحكمة النقض بالرباط، وكانت الهيئة الحاكمة متركة من رئيس الغرفة الإدارية (القسم الثاني) السيد سعد غزيول برادة رئيسا، والمختشرون السادة: سلوى الفاسي الفهري مقررة وسعاد المديني ومحمد بوغالب والمصطفى الدحاني أعضاء ومحضر المحامي العام السيد حسن تايب، وبمساعدة كاتب الضبط السيد منير العفاط.