

القرار عدد 2221
الصاوير بغرفتين بتاريخ 20 يوليوز 2005
(الملف المرني عدد 2003/5/1/3541)

مسؤولية الناقل الجوي - شروط تطبيق المسؤولية - حادث سقوط من كرسي متحرك في المطار - تحديد مكان الحادث - القانون الواجب التطبيق (اتفاقية وارسو أم مسؤولية المتبوع).

لتطبيق المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو المتعلقة بالنقل الجوي واعتبار مرور أجل سنتين عن الحادثة أجل سقوط يجب تطبيق مقتضيات الفصل 17 من الاتفاقية التي يشترط لتطبيقها أن يكون الحادث المتسبب للضرر قد وقع على متن الطائرة أو وقع أثناء عملية الصعود أو النزول التي يباشرها الناقل الجوي، أي أن يكون الضحية وقت وقوع الحادث معرضا لمخاطر الطيران وتحت إمرة الناقل الجوي أو تابعيه.

يكون القرار ناقص التعليل، اقتصره في جوابه على أن الحادثة وقعت داخل المطار، في حين يجب على المحكمة أن تبين وتحدد المكان الذي وقع فيه الحادث لتطبيق الاتفاقية أو مسؤولية المتبوع، وألا تقتيد بالتكييف الذي أعطاه الأطراف للدعوى، إذ أن من صميم اختصاصها تكييف الوقائع التكييف القانوني السليم وتطبيق القاعدة القانونية الواجبة.

باسم جلالة الملك

إن المجلس الأعلى

وبعد المداولة طبقا للقانون.

حيث يستفاد من وثائق الملف ومن القرار المطعون فيه الصادر عن محكمة الاستئناف بالدار البيضاء بتاريخ 2003/1/8 عدد 129 في الملف المدني رقم 97/5955 أن الطاعن محمد الطاهري الجوطي تقدم بمقال لدى المحكمة الابتدائية بالدار البيضاء يعرض فيه أنه بتاريخ 15 يوليوز 1994 عندما كان بمطار أورلي بباريس قصد العودة إلى المغرب تعرض لحادث سقوط عنيف من فوق الكرسي المتحرك الذي كان يتولى دفعه المستخدم والمسؤول عليه لنقله من داخل المطار إلى طائرة الخطوط الملكية المغربية التي كانت ستنقله في رحلتها رقم 781 إلى الرباط، وأن سقوطه هذا كان بسبب إهمال وإغفال المستخدم المسؤول عليه وعدم تبصره بتركه يتدحرج دون أن يستعمل الحصار في الوقت الذي كان فيه المدعي يستعد ليسلم الأوراق والوثائق لشرطة الحدود في المطار بعدما تم إجراء التسجيل واجتياز مركز الجمارك، وأن شركة الخطوط الملكية المغربية بصفتها ناقلا تتحمل كامل المسؤولية بسبب الأخطاء التي ارتكبتها المستخدم التابع لها الذي كان مكلفا بالكرسي المتحرك الذي خصص لنقله من داخل المطار إلى الطائرة، وأنه طبقا لمقتضيات الفصل 485 من القانون التجاري - ظهير 1996/8/3 - والفصل 17 من اتفاقية وارسو فإن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار اللاحقة بالمسافر خلال النقل ولا يمكن إعفاؤه منها إلا في حالة إثبات القوة القاهرة أو خطأ المتضرر، موضحا أنه سبق أن أقام دعوى في نفس الموضوع أمام المحكمة الابتدائية بباريس بفرنسا انتهت بالتصريح بعدم اختصاص المحاكم الفرنسية، طالبا تعويضه عما لحقه من ضرر من جراء ما ذكر وذلك في مواجهة شركة الخطوط الملكية المغربية ومؤمنتها شركة التأمين الأمان، فقضت بتحميل المدعى

عليها مسؤولية الحادثة تطبيقا للفصل 85 من ق.ل.ع وذلك بعدما ثبت لها عدم تبصر مستخدم المطلوبة، وبتعويض المدعي مع ضمان شركة التأمين الأمان بحكمين تمهيدي وقطعي استأنفتهما المطلوبتان أصليا، واستأنف الطاعن القطعي منهما فرعيا، فأصدرت محكمة الاستئناف قرارها بإلغاء الحكمين والحكم بسقوط الحق في الدعوى بعلّة : "أن المدعي أقام الدعوى على المدعي عليها بصفتها ناقلة وبعد مرور أكثر من أجل سنتين عن الحادثة الذي هو أجل سقوط المنصوص عليه في الفصل 29 من اتفاقية وارسو" وهو المطعون فيه بالنقض.

حيث يعيب الطاعن على القرار في وسيلة النقض الأولى خرق الفصول 3 و345 و359 من ق م م و85 و106 من قانون الالتزامات والعقود بسبب انعدام التعليل والسند القانوني وخرق إجراءات جوهريّة في المسطرة، ذلك أن المحكمة طبقت على النازلة اتفاقية وارسو في فصلها 29 معتبرة بأن حقوقه قد سقطت لعدم تقديم الدعوى داخل أجل سنتين، في حين من جهة أنه اعتمد في دعواه على مسؤولية المتبوع المنصوص عليها في الفصل 85 من ق.ل.ع التي لا تتقدم إلا طبقا لمقتضيات الفصل 106 من نفس القانون بمرور خمس سنوات "والتي تعتبر أجل تقادم لا أجل سقوط"، ومن جهة ثانية أنه كان على قضاة الموضوع مراعاة مقتضيات الفصل 3 من ق.م.م الذي يفرض على القاضي أن يبت في حدود طلبات الأطراف ولا يسوغ له أن يغير تلقائيا موضوع أو سبب هذه الطلبات.

ومن جهة ثالثة بما أن الضرر اللاحق بالطاعن يرجع إلى سقوطه من كرسي متحرك كان يتولى قيادته مستخدم تابع للناقل الجوي فكان يجب الاعتماد على مبادئ المسؤولية عن هذه الواقعة والتي هي مستقلة تمام الاستقلال عن عملية النقل الجوي وتخضع لمبادئ القانون العام، وقد أوضح

الطاعن في استئنائه الفرعي : "بأن الحكم التمهيدي الذي بت في المسؤولية لم يؤسس على كون الأضرار التي أصابته حصلت بمناسبة صعوده الطائرة وإنما أسس قضاءه على قاعدة المسؤولية الناشئة عن أخطاء التابع المكلف بالكرسي المتحرك والتي تتمثل في عدم تبصره وإهماله وقلة عنايته مما لا يكون معه ملزما بالبحث فيما إذا كانت اتفاقية وارسو قابلة للتطبيق أم لا" وأن هذا الاتجاه في اعتبار الضرر الذي أصاب الطاعن في قاعة المطار ولم يحصل له بمناسبة صعوده الطائرة هو الذي كانت تمسكت به المطلوبتان سواء في المرحلة الابتدائية أو في مقالهما الاستئنائي الأمر الذي يكون معه الحكم المستأنف قد صدر وفق السياق الذي حددته المطلوبتان وألحقا عليه بصفة متواصلة، وأن الشخص المكلف بنقل الطاعن من قاعة المطار إلى الطائرة لو كان ماليا قدرا من الانتباه والعناية للكرسي حين التوقف أمام شرطة الحدود لإدلاء الطاعن بأوراق هويته لما انقلب الكرسي ولما أصيب، وأن المطلوبتين استبعدتا بدورهما في مقالهما الاستئنائي المسؤولية الناتجة عن النقل الجوي بالعبارات الصريحة التالية : "إن مسؤولية الناقل الجوي بمقتضى الفصل 17 من اتفاقية وارسو ينحصر نطاقها الزمني فيما يلي : إذا كان الحادث المولد للضرر قد وقع على متن الطائرة أو وقع أثناء عملية الصعود أو النزول التي يباشرها الناقل الجوي" والثابت أن الحادث الذي تعرض له المدعي وقع أثناء عملية مراقبة شرطة الجو والحدود فهو إذن سابق وخارج عن النطاق الزمني لتنفيذ عقد النقل الجوي، والثابت أيضا أن الحادث وقع بمركز الحدود التابع للسلطات الجمركية الفرنسية وخاضع لمراقبتها وحدها ولا يمكن بالتالي تدخل أي ناقل جوي في شأنه ما دام ليس من حقه ولا من صلاحيته مراقبة نقطة العبور بمركز الحدود ولا مباشرة أي نشاط يدخل في صلاحيات السلطات الجمركية وبالتالي لا يمكن إطلاقا البحث عن مسؤولية الناقل وعن عواقب الحادث

الذي تعرض له المدعي لحظة إجراء المراقبة الجمركية بمركز الحدود، وأن الطرفين معا كانا متفقين على استبعاد اتفاقية وارسو وكل ما يتعلق بالنقل الجوي، وأن هذه النقطة من الأهمية بمكان وكان على المحكمة الانتباه إليها في حين أنها اعتبرت تلقائيا أن الحادثة تخضع لاتفاقية وارسو فخرقت بذلك الفصل 3 من ق.م.م، وكان عليها أن تراعي بصفة خاصة المادة 17 من الاتفاقية التي فرضتها على الطرفين والتي تقتصر على الحوادث التي تقع داخل الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو النزول منها وهذا ما يؤكده المشرع المغربي نفسه في المادة 189 من مرسوم 10 يوليوز 1962 والمحكمة بعدم مراعاتها للمبادئ السالفة الذكر تكون قد عرضت قرارها للنقض.

حيث إنه لتطبيق المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو وبالتالي اعتبار أجل السقوط المنصوص عليه في الفصل التاسع والعشرين منها يجب تطبيق مقتضيات الفصل السابع عشر من نفس القانون الذي يشترط لتطبيق الاتفاقية أن يكون الحادث المسبب للضرر قد وقع على متن الطائرة أو وقع أثناء عملية الصعود أو النزول التي يباشرها الناقل الجوي أي أن يكون الضحية وقت وقوع الحادث معرضا لمخاطر الطيران وتحت إمرة الناقل الجوي أو تابعيه، وأن ذلك يقتضي أن تبحث المحكمة وأن تبين وتحدد ما إذا كان المكان الذي وقع فيه الحادث بسبب الأخطاء التي يدعي الطاعن ارتكابها من طرف المستخدم التابع للمطلوبة معرضا لمخاطر الملاحة الجوية والاستغلال الجوي وألا تنقيد بالتكليف القانوني الذي أعطاه الأطراف للدعوى إذ من صميم اختصاصها تكليفها التكليف القانوني السليم وإخضاعها للقاعدة القانونية الواجبة التطبيق، وعليه فإن اكتفاءها بالقول "ورد بمقال المدعي أن الحادثة وقعت داخل المطار" لا يفي بالدقة والتحديد المطلوبين لتطبيق الاتفاقية المشار إليها خصوصا وأن كلمة المطار كلمة عامة تشمل صرحه وقاعة الانتظار وغيرها من

مرافقه وأن الطاعن حدد في مقاله بوضوح بأنه أصيب عند نقطة شرطة الحدود بعدما اجتاز مركز الجمارك وبذلك جاء قرارها ناقص التعليل الموازي لانعدامه والموجب لنقضه.

ويصرف النظر عن باقي ما استدل به الطاعن.

وحيث إن من حسن سير العدالة ومصلحة الطرفين إحالة القضية على نفس المحكمة لتبت فيها بهيئة أخرى طبقا للقانون.

لهذه الأسباب

قضى المجلس الأعلى بنقض وإبطال القرار المطعون فيه وإحالة القضية على نفس المحكمة للبت فيها من جديد طبقا للقانون وهي مترتبة من هيئة أخرى مع تحميل المطلوبين الصائر.

كما قرر إثبات حكمه هذا في سجلات المحكمة المذكورة إثر القرار المطعون فيه أو بطرته.

المملكة المغربية
المجلس الأعلى للسلطة القضائية
محكمة النقض

وبه صدر القرار وتلى بالجلسة العلنية المنعقدة بالتاريخ المذكور أعلاه بقاعة الجلسات العادية بالمجلس الأعلى بالرباط. وكانت الهيئة الحاكمة متركبة من السيدة رئيسة الغرفة بديعة ونيش والسيدة الباتول الناصري والمستشارين السادة: رضوان المياوي مقرا وعائشة القادري ومحمد اوغريس ومحمد فهميم وزبيدة تكلانتي وعبد الرحمان المصباحي والطاهرة سليم ونزهة جعكيك وبمحضر المحامي العام السيدة سعيدة بومزراك وبمساعدة كاتب الضبط عبد اللطيف رزقي.

الكاتب

المستشار المقرر

الرئيس



المملكة المغربية
المجلس الأعلى للسلطة القضائية
محكمة النقض