

مؤلف قطوف قضائية

- 27 -

إعداد مصطفى علاوي المستشار  
بمحكمة الاستئناف بفاس المغرب  
حاصل على الإجازة جامعة القرويين  
فاس المغرب



قرار محكمة النقض رقم 18 الصادر بتاريخ 12 يناير 2023 في الملف التجاري رقم  
1058/3/1/2021

مسؤولية الناقل - حصول عطب في السكة الحديدية - أثره.

بمقتضى المادة 479 من مدونة التجارة، إذا تأخر السفر فللمسافر الحق في التعويض عن الضرر والمحكمة مصدره القرار المطعون فيه لما ردت تمسك الطالب بانتفاء مسؤوليته عن التأخير في وصول القطار في الوقت المحدد له بسبب قوة قاهرة أو حادث استثنائي المتمثل في حصول عطب بالسكة الحديدية وما ترتب عنه من ضرورة إصلاحه بعلة 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

باسم جلالة الملك وطبقاً للقانون

رفض الطلب

بناء على مقال النقض المودع بتاريخ 06/5/2021 من طرف الطالب المذكور حوله بواسطة نائبه الأستاذ (م. ب)، الرامي إلى نقض القرار رقم 3438 الصادر بتاريخ 10/12/2020 عن محكمة الاستئناف التجارية بالدار البيضاء في الملف عدد: 2803/8232/2020. 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: 22/12/2022.

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

وبناء على المناداة 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 المنفتحة المنعقدة بأوتواو بكندا ما بين 29 و 31 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 و 28 دقيقة، وكان مقررا الوصول إلى المطار على الساعة 14 و 40 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 و 15 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 و نصف على الأقل قبل إقلاع الطائرة، مما حال دون سفره حسب البرنامج المقرر، وهو ما اضطره إلى العودة المدينة الرباط من أجل تدير 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 و 50 دقيقة ثم بعد ذلك الانتقال إلى المدينة أوتواو، وأنه ترتب عن تأخر القطار عن مواعده تحمله أعباء مالية إضافية فضلا عن أضرار معنوية وصحية، وكان من المفروض وصوله الأوتواو 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 30/05/2019، مما أضاع عليه فرصة المساهمة في أشغال القمة المذكورة بصفته أحد الممثلين الرسميين للمجتمع المدني، وهو ما ألحق به أضراراً 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 و صدور 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 وتحمله 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 طبقاً 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. فاستناداً لمقتضيات الفصلين المذكورين يستوجب على المحكمة أن تعلق كافة القرارات الصادرة عنها تعليلًا كافيًا وأن تتناول كافة الدفع المثارة أمامها وتجب عنها حتى تتمكن محكمة النقض من بسط رقابتها عليها. غير أن القرار المطعون فيه بالنقض جاء خارقاً لمقتضيات الفصلين المذكورين، إذ أنه لم يجب عن الدفع المثارة من قبل الطالب والتي تعد فاصلاً جوهرياً 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 2/12/2020 والتي بمقتضاها أكد على كون التأخير الذي عرفه القطار كان نتيجة حادث فجائي لم يكن في استطاعته درته أو تجنبه، لكون التأخير كان نتيجة انقطاع التيار الكهربائي للسكك الحديدية ما بين محطتي القطار الدار البيضاء المسافرين والصخور السوداء وهذا الانقطاع كان نتيجة عطب في أحد مكونات القاطرة (...). حسبما هو ثابت من التقرير الصادر عن المصالح المختصة بالمكتب الوطني للسكك الحديدية ... الذي بالاطلاع عليه يتضح أن الخطابة الواقع بالقاطرة نتج عن خلل وقع في المصهر والذي لم يكن بإمكان

CCFE fusible الطالب لتنبؤ به على اعتبار أن هذه القطعة تعد من قطع الغيار التي تم تصنيعها بشكل دقيق وفعال ليديم 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 6/5/2019 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 حملة مسؤولية التأخير بدون أن يعير دفعه أي اهتمام وبدون أن يقدم أي جواب عنها لا نفيًا ولا قبولًا، بل واستنادًا إلى تعليل ضعيف لا يرتكز على أي أساس قانوني سليم جاء فيه: "أن الطاعن المكتب الوطني للسكك الحديدية باعتباره محترفًا 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 يرتكز على أساس قانوني سليم ويتبين منه أن المحكمة لم تطلع على مذكرة الطالب المؤرخة في 2/12/2020، التي لو اطلعت عليها لثبت لديها بأن الطالب بدل العناية اللازمة في الاعتناء بقاطراته، وأن الحادث حصل بفعل عطب لا يمكن التنبؤ به ويعتبر، بالتالي حادثًا فجائيًا وخارج عن إرادته ويستحيل دفعه، ومن ثم فلا يمكن أن ينسب للطالب فعل لم يكن في مقدوره تجنبه، والمحكمة مصدرًا 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 مسؤولًا عن المنقولين في حالة تعرضهم لحوادث داخل وسيلة النقل ولا يعفى من المسؤولية إلا بإثبات حالة الحادث الفجائي أو القوة القاهرة أو خطأ المتضرر، فاستنادًا للفصل المذكور، الناقل يعفى من أية مسؤولية في حال ثبوت الحادث الفجائي أو القوة القاهرة وأن التأخير موضوع ملف النازلة كان نتيجة الحادث 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 نظرًا لما كان يتطلبه الأمر من إجراءات عملية وفورية للقيام بإصلاح العطب وتحرير السكة لسير القطارات. كما أن الطالب لم يكن يتوقع وقوع هذا العطب المفاجئ ولم يكن باستطاعته تفادي هذا الحادث وبدل كل ما بوسعه من جهود الإصلاح العطب في أقصى وقت ممكن . وتحرير السكة لسير القطارات وأن الحادث كان فجائيًا 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 حرصًا على سلامة المسافرين عبر القطارات التي تمر من الخط الحديدي المتوقف في انتظار إصلاح التيار الكهربائي، وأنه تطبيقًا لمقتضيات المادة 479 من مدونة التجارة فإن الناقل يعفى من المسؤولية إذا أثبت أن التأخير كان ناجمًا عن قوة القاهرة أو حادث فجائي وهو الحاصل في ملف النازلة. غير أن المحكمة مصدرًا 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

4

تعويض والمحكمة مصدره القرار لما قضت بخلاف بذلك وحملت الطالب أداء تعويض غير مستحق من جهة كما أنه مغالا 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 تقدر المحكمة مصدره 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 يبين الأسس التي اعتمدها في تحديد التعويض وبناء على أي أساس ارتأى أن مبلغ 30.000 درهم يناسب الأضرار المزعومة خصوصا إذا أخذنا بعين الاعتبار قيمة التذكرة التي أداها للعارض والتي تبلغ فقط 90 درهما أي 330 مرة أقل من المبلغ المحكوم به الذي يفوق الأرباح التي يجنيها المكتب من استغلال القطار موضوع التأخير ... واعتبارا لكل ما ذكر أعلاه، فالقرار المطعون فيه لم يركز على أي أساس قانوني سليم، كما أنه جاء خارقا للقانون وضعيف التعليل الموازي لانعدامه الأمر الذي يجعله عرضة للنقض.

لكن، حيث إن المحكمة مصدره 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 به الطاعنين معا وجود فوق بادت 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 الملتزم من المسؤولية يتوقفان على تحقق شرطي استحالة التوقع واستحالة الدفع، وألا يكونا ناتجين عن فعل المدين أو خطئه، بحيث يجب أن يكون الأمر غير متوقع الحصول عند التعاقد، والحال أن الطاعن المكتب الوطني للسكك الحديدية باعتباره محترفا 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 الحيلولة 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 اطلعت على مذكرة الطالب المتضمنة الدفع يكون 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 وردته به، والنعي بعدم الجواب خلاف الواقع. كما أن التعليل أعلاه، اعتبرت فيه المحكمة أن تمسك الطالب يكون 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 الناصة على أنه: "إذا تأخر السفر ف للمسافر الحق في التعويض عن الضرر، علاوة على ذلك فهي لم تكتف باعتبار أن الطالب لم يحم بتقوية وصيانة أسطوله وردت تمسكه بكون العطب ناتج عن حادث فجائي بل اعتبرت أيضا أنه لم يثبت أنه اتخذ من جانبه أو لجأ إلى وسائل

5

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 3971/1/5/2022، 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 بخفضه إلى مبلغ ثلاثين ألف درهم، وتأييد الحكم المطعون فيه في الباقي...". التعليل الذي أبرزت فيه المحكمة العناصر التي اعتمدها لتحديد التعويض له به والمتمثلة في أضرار معنوية ومادية: المشاق التي تحملها المطلوب وضياع الفرصة عليه لحضور اليوم الأول من المناظرة المنعقدة بدولة كندا إضافة إلى تحمله مصاريف إضافية بسبب اقتنائه بطاقة ركوب. طائرة ثانية"، والنعي بعد بيان الأسس المعتمدة لتحديد التعويض خلاف الواقع، علاوة على

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

6

مدونة التجارة

صيغة محينة بتاريخ 15 يونيو 2023

ظهير شريف رقم 1.96.83 صادر في 15 من ربيع الأول 1417 ( فاتح أغسطس 1996 )  
بتنفيذ القانون رقم 15.95 المتعلق بمدونة التجارة  
الباب الثالث: نقل الأشخاص

المادة 476

يجب على المسافر أن يحترم النظام الداخلي الذي تضعه السلطة الحكومية المختصة.

المادة 477

إذا تعذر السفر قبل الإقلاع طبقت القواعد الآتية:

- إذا لم يوجد المسافر في مكان الإقلاع في الوقت المعين حق له الركوب في الرحلة الموالية؛ وفي كل الأحوال، يجب عليه دفع الثمن كاملا؛
- إذا تعذر السفر بإرادة المسافر وجب عليه دفع الثمن كاملا؛ أما إذا تعذر السفر بسبب الوفاة

أو المرض أو أي عائق قاهر فيفسخ العقد بدون تعويض؛  
• إذا تعذر السفر بسبب فعل أو خطأ الناقل فللمسافر الحق في استرداد ثمن النقل وكذا التعويض عن الضرر؛

• إذا تعذر السفر بسبب حادث فجائي أو قوة قاهرة تتعلق بوسيلة النقل أو أي سبب آخر من شأنه أن يمنع السفر أو يجعله خطيرا وذلك دون أن يصدر الخطأ عن أي طرف، فسخ العقد بدون تعويض من أي طرف وألزم الناقل بإرجاع ثمن النقل إذا كان قد قبضه مسبقا.

#### المادة 478

إذا توقف السفر بعد الإقلاع ولم يكن هناك اتفاق طبقت القواعد الآتية:

- إذا توقف المسافر بإرادته في الطريق، وجب عليه دفع ثمن النقل كاملا؛
- إذا امتنع الناقل عن متابعة السفر أو إذا أرغم بخطئه المسافر على التوقف في الطريق فلا يلزم المسافر بدفع ثمن النقل ويحق له استرداده إن كان قد دفعه مسبقا، فضلا عن حقه في المطالبة بالتعويض عن الضرر؛
- إذا توقف السفر بسبب حادث فجائي أو قوة قاهرة تتعلق بوسيلة النقل أو بشخص المسافر، فلا يستحق ثمن النقل إلا بمقدار المسافة المقطوعة ودون تعويض من أي طرف.

#### المادة 479

إذا تأخر السفر فللمسافر الحق في التعويض عن الضرر.

إذا كان التأخير غير عادي أو إذا لم يبق للمسافر بسبب هذا التأخير فائدة في القيام بالسفر، حق له زيادة عن تعويض الضرر أن يفسخ العقد أو أن يسترجع ثمن النقل الذي دفعه.  
لا تعويض للمسافر إذا كان التأخير ناتجا عن حادث فجائي أو قوة قاهرة.

#### المادة 480

إذا توقف الناقل أثناء السفر في أماكن لم تكن معينة في برنامج السفر أو إذا سلك طريقا غير الطريق المحدد أو تسبب بأية وسيلة أخرى أو بفعله في تأخير الوصول، فللمسافر الحق في فسخ العقد والتعويض.

يجوز للناقل الذي ينقل زيادة عن المسافرين سلعا وأشياء أخرى أن يتوقف الوقت اللازم في الأماكن التي يجب عليه تفريغ هذه الأشياء فيها.

تطبق أحكام الفقرتين السابقتين ما لم يتفق على خلاف ذلك.

#### المادة 481

إذا تسبب في تأخير السفر فعل الأمير أو إجراء إصلاحات ضرورية على وسيلة النقل، أو خطر غير متوقع يجعل مواصلة السفر أمراً خطيراً ولم يكن هناك اتفاق بين الأطراف، طبقت القواعد الآتية:

- إذا لم يرد المسافر انتظار زوال المانع أو إتمام الإصلاحات، جاز له أن يفسخ العقد شريطة أن يدفع ثمن النقل في حدود المسافة المقطوعة؛
  - إذا فضل انتظار استئناف السفر فلا يلزم بدفع أي مبلغ إضافي على ثمن النقل، ويجب على الناقل أن يضمن له الإيواء والطعام طيلة مدة التوقف.
- يلزم الناقل بتسليم المسافرين، إذا طلب ذلك، شهادة تثبت التأخير في السفر إذا وقع.

#### المادة 482

يعتبر طعام المسافر داخلاً في الثمن أثناء الرحلات البحرية؛ وعند خلاف ذلك يجب على ربان السفينة أن يقدم الطعام للمسافر بالثمن التجاري المتداول.

#### المادة 483

لا يلزم المسافر بدفع أي ثمن إضافي عن الأمتعة واللوازم الشخصية ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك. ويسأل الناقل عن ضياع أمتعة المسافر أو هلاكها حسب القواعد المنصوص عليها في المواد 458 و 459 و 460 و 464؛ غير أنه لا يسأل عن الأمتعة التي يحتفظ بها المسافر.

#### المادة 484

للناقل حق الحبس على أمتعة المسافر ولوازمه لاستيفاء ثمن النقل والخدمات المقدمة أثناء السفر.

#### المادة 485

يسأل الناقل عن الأضرار اللاحقة بشخص المسافر خلال النقل. ولا يمكن إعفاؤه من هذه المسؤولية إلا بإثبات حالة القوة القاهرة أو خطأ المتضرر.

#### المادة 486

إذا توفي المسافر أثناء النقل وجب على الناقل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة لحماية مصالح الورثة من أجل المحافظة على الأمتعة واللوازم إلى حين تسليمها لمن له الحق فيها. إذا كان أحد ذوي حقوق الهالك حاضراً جاز له أن يتدخل في هذه العمليات لمراقبتها وله الحق في أن يطالب الناقل بتسليمه تصريحاً يثبت فيه أن الأمتعة واللوازم توجد بين يديه.

.....

.....

**ظهير شريف رقم 1.60.110 بشأن المحافظة على السكك الحديدية وأمنها ومراقبتها واستغلالها. الجريدة الرسمية عدد 2533 بتاريخ 12/05/1961.**

## الفصل 1

تجرى على السكك الحديدية المعد استعمالها لصالح العموم القواعد العامة المضمنة لأجل المحافظة عليها وأمنها ومراقبتها في ظهيرنا الشريف هذا الذي يجب أن تعلق فصوله 14 و 15 و 16 و 17 و 18 و 19 و 20 و 22 باللغتين العربية والفرنسية أو الإسبانية لتكون أمام أنظار العموم في جميع المحطات ومحلات توقفات القطار وكذا في جميع العربات المستعملة لنقل المسافرين.

الجزء الأول : التدابير المتعلقة بالمحافظة على السكك الحديدية

الجزء الثاني : في أمن السير على السكك الحديدية

الجزء الثالث : في مراقبة الاستغلال

الجزء الرابع : مقتضيات جنائية

الجزء الخامس : مقتضيات مختلفة

الجزء الأول : التدابير المتعلقة بالمحافظة على السكك الحديدية

## الفصل 2 : السياجات

تبين بموجب قرار لوزير الأشغال العمومية أقسام السكك الحديدية التي يجب أن تكون مسيجة من طرف المستغل وكذا كيفية وضع السياجات الواجب استعمالها.

## الفصل 3 : منع البناء بجوانب السكة الحديدية

لا يجوز تشييد أي بناء غير جدار التسييج داخل مسافة مترين اثنين من السكة الحديدية.

وتقاس هذه المسافة إما من الزاوية العليا الناتئة للردم المنزوع وإما من الزاوية السفلى الناتئة لمنحدر الردم المنقول، وإما من الجانب الخارجي لحفائر الطريق، وإلا فمن خط مرسوم على بعد متر ونصف من القضيبين الخارجيين للسكة الحديدية.

إن البناءات التي شيدت بجانب السكة الحديدية قبل إقامة السكة الحديدية لا يمكن أن تكون إلا موضوع أعمال بسيطة لأجل صيانتها.

#### الفصل 4 : منع الحفر بأنواعه بجوانب السكة الحديدية

يمنع على المجاورين أن يباشروا في الأماكن التي توجد فيها السكة الحديدية فوق ردم منقول يعلو الأرض الطبيعية بأكثر من ثلاثة أمتار مباشرة حفر أو حفر آبار داخلية في منطقة يساوي عرضها العلو العمودي للردم المنقول الذي يقاس من أسفل منحدر الردم المنقول ما عدا إذا كان صدر إذن سابق من وزير الأشغال العمومية وبعد الإنصات إلى الشركة صاحبة الامتياز.

#### الفصل 5 : الارتفاعات المجاورة

تطبق على الأملاك المجاورة للسكك الحديدية ارتفاعات التصفيف ومجرى المياه والمسافة التي ينبغي مراعاتها من أجل الأغراس وتشذيبها حسبما حددت تلك الارتفاعات في النصوص المعمول بها ويمكن فرض الارتفاعات لأجل ضمان الرؤية بكيفية أحسن على الأملاك المجاورة أو القريبة من ملتقى طريق عمومية وسكة حديدية في صعيد واحد، وذلك وفقا للظهير الشريف الصادر في 23 شعبان 1356 الموافق 29 أكتوبر 1937 بشأن ارتفاعات الرؤية.

#### الفصل 6 : السياجات والأغراس المجاورة

إن السياجات المغروسة في الأملاك المجاورة للسكك الحديدية داخل منطقة الخمسين سنتيمترا وكذا الأشجار المغروسة داخل منطقة المترين – تينك المنطقتين المقاستين من حدود السكك الحديدية – لا يمكن أبدا أن ترتفع أكثر من متر واحد فوق مستوى القضيب الحديدي في جوانب الممرات القاطعة للسكك الحديدية وعلى طول مائة متر من كل جانب لهذه الممرات، ويمكن أن يمدد هذا الطول في حالات خصوصية بموجب قرارات لوزير الأشغال العمومية.

وإن تشذيب الأعراس المنجز في الأراضي الواقعة بحاشية السكك الحديدية يتولاه ملاكو هذه الأراضي المذكورة، حيث لا يبرز أي غصن في الملك العمومي.

وعلاوة على ذلك يجب في أقسام المائة متر في كلا جانبي الممرات القاطعة حسبما حددت أعلاه تلك الأقسام - أن تشذب الأعراس الموجودة خارج منطقة المترين من حدود السكة الحديدية بكيفية لا يبقى معها في هذه المنطقة أي غصن بين متر واحد وثلاثة أمتار تقاس من أعلى مستوى القضيب.

## الفصل 7 : المستودعات على طول السكك الحديدية

يمنع إقامة ما يلي ما عدا إذا منح وزير الأشغال العمومية سابق رخصة تقبل دائما الإلغاء:  
إيداعات حجارة أو أشياء غير قابلة للالتهاب على مسافة تقل عن خمسة أمتار من حدود عرض السكة الحديدية.

أكوام تبن، وحزم السنابل أو الكأ وكذا مستودعات المواد الملتهبة على مسافة تقل عن مائة وخمسين مترا من حدود عرض السكة الحديدية، وتمتد هذه المقترضات إلى كل عمارة مشيدة أو مسقفة بمواد قابلة للالتهاب مثل التبن.

ويمكن إقامة ما يلي بدون رخصة:

في الأماكن التي توجد فيها السكة الحديدية فوق ردم منقول، مستودعات المواد غير القابلة للالتهاب التي لا يفوق علوها ارتفاع الردم المنقول للسكة الحديدية.

مستودعات مؤقتة للأسمدة وغيرها من الأشياء اللازمة للزراعة.

غير أن مستودعات المواد العفنة أو الغير الصحية لا يمكن إقامتها إلا على مسافة كافية في البعد عن المساكن والمباني التابعة للسكة الحديدية لكي لا تكون سبب مضايقة أو خطر على السكان.

## الفصل 8 : العقوبات

يعاقب عن مخالفات مقتضيات الفصل 3 وما يليه إلى الفصل 7 أعلاه بذعيرة يتراوح قدرها بين 40 و720 درهما، بصرف النظر عند الاقتضاء عن العقوبات الخاصة المقررة في القوانين الأخرى وفي الجزء الرابع من ظهيرنا الشريف هذه.

وفي حالة عدم مراعاة تنصيصات الفصلين 3 و4 أعلاه يرغم المخالفون على القيام بإعادة الأماكن لحالتها داخل الأجل المضروب في الحكم أو في قرار الإدانة، وإذا لم يستجب المخالفون لهذه الإدانة في الأجل المضروب فيعمل وزير الأشغال العمومية أو الأعوان المكلفون من طرفه على إنجاز التدابير المقررة على نفقة المخالف.

وفي حالة عدم مراعاة تنصيصات الفصل 5 وما يليه إلى الفصل 7 أعلاه تتابع الشركة صاحبة الامتياز في السكك الحديدية على نفقة المعننين بالأمر، وبعد إخطار يبلغ أجله خمسة عشر يوما إزالة السياجات أو الأغراس أو المستودعات المقامة أو المصونة بشروط غير قانونية.

ويباشر استيفاء تلك النفقات حسب الوجوه والشروط المقررة لاستخلاص ديون الدولة.

الجزء الثاني : في أمن السير على السكك الحديدية

## الفصل 9:

يعاقب بالسجن مع الأشغال الشاقة لمدة تتراوح ما بين خمسة وعشرة أعوام كل من قام عمدا بتدمير خطوط أو أجهزة السكة الحديدية أو بإحداث خلل فيها بوضعه في الطريق شيئا يحول دون السير أو باستعماله وسيلة كي تعرقل سير القطارات أو تزيغها عن القضيبين أو بالمس بأمن سيرها أو كسر أو إفساد أو نزع أجهزة الأمن، وخصوصا الأجهزة الكهربائية أو الهاتفية.

وإذا ما نجم عن ذلك قتل أو جرح، يعاقب المجرم في الحالة الأولى بالإعدام وفي الحالة الثانية بعقوبة السجن مع الأشغال الشاقة لمدة تتراوح بين عشرة أعوام وعشرين سنة.

## الفصل 10:

وإذا ما ارتكبت الجناية المنصوص عليها في الفصل التاسع حالة اجتماع ثوري مع تمرد ونهب، فتعزى هذه الجناية لرؤساء هذه الاجتماعات ومقيميها والموزعين بها والمحرضين عليها الذين يعاقبون معاقبة مرتكبي الجريمة، ويحكم عليهم بنفس العقوبات التي تصدر في

حق مرتكبي تلك الجناية شخصيا ولو لم يكن الاجتماع الثوري يهدف مباشرة وبصفة رئيسية إلى تدمير السكة الحديدية.

غير أنه إذا كانت عقوبة الإعدام في الحالتين الأخيرتين تطبق على مرتكبي الجناية، فإنها تعوض بعقوبة السجن مع الأشغال الشاقة في حق رؤساء تلك الاجتماعات وأصحابها والموعزين بها والمحرضين عليها.

## الفصل 11 :

إن كل من هدد - عن طريق مكتوب موقع أو غير موقع - بارتكاب إحدى الجنايات المنصوص عليها في الفصل 9، يعاقب بسجن تتراوح مدته بين ثلاثة أعوام وخمسة أعوام، وذلك في حالة ما إذا كان التهديد يتضمن أمرا بإيداع مبلغ مالي في مكان معين أو باستيفاء أي شرط آخر.

وإذا كان التهديد غير مصحوب بأي أمر أو شرط فتكون العقوبة بالسجن لمدة تتراوح بين ثلاثة أشهر وعامين اثنين، وبذعيرة يتراوح قدرها بين 240 درهما و1200 درهم.

وإذا كان التهديد شفاهيا بأمر أو شرط فيعاقب المجرم بسجن تتراوح مدته بين خمسة عشر يوما وستة أشهر، وبذعيرة قدرها بين 60 و720 درهما.

ويمكن للمحاكم في جميع الأحوال أن تصدر علاوة على العقوبات المبينة أعلاه - عقوبة الحرمان من المقام لمدة لا يمكن أن تقل عن عامين ولا أن تفوق خمسة أعوام.

## الفصل 12 :

يعاقب بسجن تتراوح مدته بين ثمانية أيام وستة أشهر وبذعيرة يتراوح قدرها بين 120 درهما و2400 درهم كل من تسبب عن غير قصد في حادثة بالسكة الحديدية أو بالمحطات على اختلافها أو في القطارات نتج عنها جراح بسبب تهوره أو عدم تبصره أو غفلته أو إهماله أو عدم مراعاته القوانين أو النظم.

وفيما إذا أفضت الحادثة إلى موت شخص أو عدة أشخاص تتراوح مدة السجن بين ستة أشهر وخمسة أعوام، وقدر الغرامة بين 720 درهما و7200 درهم.

## الفصل 13:

يعاقب بسجن تتراوح مدته بين ستة أشهر وعامين اثنين كل آتلي أو سائق حارس فرملة قد يترك بدون موجب مكانه أثناء سير الرتل ونجمت عن هذا الترك أضراراً بالأشخاص أو الأموال.

الجزء الثالث : في مراقبة الاستغلال

## الفصل 14:

يمنع على كل شخص أجنبي عن مصلحة السكة الحديدية:

– 1 أن يلج حظيرة السكة الحديدية دون أن يؤذن له في ذلك قانونياً أو الطريق أو المحطات والمرافق وأن يتجول أو يقف فيها ويستثنى من هذا المنع أعوان السلطة العمومية ورجال القضاء، وضباط الشرطة القضائية، ومأمورو الجمارك أثناء مزاوله مهامهم، وكذا الأشخاص الذين يأذن لهم في ذلك المستغل، نظراً لوظيفتهم ويجب على الأشخاص المسموح لهم على هذه الكيفية، بالدخول إلى حظيرة السكة الحديدية أن يمتثلوا تدابير الاحتياط التي قد تحدد من أجل اجتناب الحوادث.

– 2 أن يلقي فيها مواد أو أشياء كيفما كان نوعها أو يودعها فيها.

– 3 أن يدخل فيها خيلاً أو ماشية أو حيوانات من أي نوع كانت أو أن يترك الحيوانات الكائنة تحت حراسته تدخل إليها.

– 4 أن يسير أو أن يوقف فيها أية عربة أجنبية عن المصلحة.

– 5 أن يباشر سير الأجهزة التي ليست رهن إشارة العموم، أو أن يخل بها أو يمنعها من السير.

– 6 أن يتلف المعدات الثابتة أو المتحركة، والسيارات والحواجز والمنحدرات والمباني والمنشآت الفنية.

وكل شخص يدخل بدون موجب إلى حظيرة السكة الحديدية يجب أن يخرج منها حيناً أعوان السكة الحديدية، أو مرممو الطرق أو حراس الحواجز إلخ... الذين يمكنهم في حالة مقاومة يبيدها المخالفون أن يطلبوا مساعدة أعوان القوة العمومية بقطع النظر عن المتابعات القضائية التي يمكن إجراؤها ضد هؤلاء المخالفين طبقاً لمقتضيات ظهيرنا الشريف هذا.

أما الحيوانات التي توجد تائهة في حظيرة السكة الحديدية فتعقل وتوضع في المحجز.

## الفصل 15:

يمنع ترك العربات في حالة وقوف داخل نطاق مساحات الخطوط الحديدية لممر قاطع للسكة أو ترك الحيوانات فيه محروسة كانت أو غير محروسة أو مسايرة عربات خارجة عن مصلحة السكة الحديدية لقضبان الخط الحديدي.

وكل راجل أو فارس أو سائق عربة أو حيوانات يتعين عليه عند قرب مرور قطار أن يبارح حيناً ساحة الخط الحديدي في ممر قاطع للسكة وأن يبتعد عنه تاركاً المجال لسير المعدات الحديدية.

ولا يمكن لمنافع بالطريق أن يعبر ممراً قاطعاً للسكة غير متوفر على حواجز إلا بعد ما يتيقن من أنه لا يتراءى له أي قطار أو قاطرة وأنه لا يعلن عن قرب مرور قطار أو قاطرة، وأنه يمكن بدون خطر عليه وعلى الرتل أن يباشر ذلك العبور.

## الفصل 16:

يمنع ما يلي:

- 1- أخذ مقعد في قطار بدون توفر على تذكرة نقل تطبق على حاملها وعلى الأشخاص المسموح لهم بالسفر معه، وشغل مقعد من درجة تفوق الدرجة التي تحددها تذكرة النقل، وأخذ مقعد قد احتفظ به قانونياً مسافر آخر، وشغل أكثر مما تعينه تذكرة النقل من المقاعد.
- 2- دخول العربات أو الخروج منها من جانب غير الجانب الذي هو معين لاستخدام القطار.
- 3- المرور من عربة إلى أخرى من ممرات غير الممرات المعدة لهذا الغرض والبروز من النوافذ، وفتح الأبواب أو إبقاؤها مفتوحة إذا ما كان القطار في حالة سير، واحتلال مقعد غير معد للمسافرين أو المكث بدون موجب في جزء من العربات معد لغاية خاصة.
- 4- الصعود إلى العربات أو النزول منها في مكان آخر غير المحطات إلا بموافقة منافية من مستخدمي القطار، وفيما إذا كان القطار غير واقف بصفة نهائية.
- 5- تجاوز التدابير المنهية إلى علم العموم بواسطة إعلانات معلقة من طرف الإدارة من أجل نظافة وصحية أماكن المحطات وعربات القطارات.

6- استعمال علامات الخطر أو الوقوف بدون سبب صحيح تلك العلامات الموضوعة رهن إشارة المسافرين لاستدعاء أعوان الشركة.

7- إلقاء الثقاب والسجائر والتبغ أو كل مواد أخرى كانت أو تكون في حالة الاحتراق خارج العربات والقطارات أو القاطرات.

## الفصل 17

يمنح ولوج القطارات ومباني المحطات أو ساحاتها:

1- على كل شخص في حالة سكر.

2- على كل شخص يحمل سلاحا ناريا مشحونا إلا بأمر مخالف من القيادة فيما يخص الجنود.

3- على كل مسافر يحمل أشياء قد تضايق بسبب ماهيتها وحجمها ورائحتها المسافرين الآخرين أو تزعجهم.

4- على كل مسافر قد تكون قذارته أو بوّسه الفيزيولوجي الظاهر مبعث خطر على المسافرين الآخرين.

5- على كل مناد وبائع أو موزع أشياء مهما كانت، اللهم إلا إذا كان ذلك برخصة خاصة يسلمها وزير الأشغال العمومية.

## الفصل 18 :

إن كل محاولة ترمي إلى حرمان الشركة صاحبة الامتياز من حقها في قبض وجيبات النقل وخصوصا ما يلي تقضي- بصرف النظر عن العقوبات القضائية المنصوص عليها في الجزء الرابع من ظهيرنا الشريف هذا - بتطبيق العقوبات التي تحددها نظم وتعريفات السكك الحديدية.

كل تجاوز أو استعمال مدلس فيه تزوير لتذاكر النقل أو بطاقات التخفيض.

كل تصريح مزيف يتعلق بسن الأطفال المسافرين بثمان منخفض.

كل تصريح مدلس فيه يتعلق بتسجيل أو إيداع الأمتعة أو البضائع .

كل غش فيما يخص ماهية أو قيمة المواد والأشياء المسلمة للسكة الحديدية.

الجزء الرابع : مقتضيات جنائية

الفصل 19:

يعاقب بذعيرة يتراوح قدرها بين 40 درهما و7200 درهم عن المخالفات لمقتضيات:

1 - الفصول 14 و15 و16 و17 و18 من ظهيرنا الشريف هذا.

2 - القرارات والقوانين التي ستتخذ تطبيقا للفصل 26 من الجزء الخامس من ظهيرنا الشريف هذا.

3 - كنانيش التحملات والتعاريف وأنظمة الأشغال المصادق عليها قانونيا من طرف وزير الأشغال العمومية.

وفي حالة العود داخل إلى 365 يوما تضعف الذعيرة، ويمكن للمحكمة علاوة على ذلك أن تقضي بسجن تتراوح مدته بين ثلاثة أيام وشهر واحد.

الفصل 20:

يمكن أن تثبت الجنايات والجنح المنصوص عليها في ظهيرنا الشريف هذا بواسطة محاضر يحررها معا ضباط الشرطة القضائية وأعوان السلطة العمومية ومهندسو الأشغال العمومية، ومفتشو المراقبة للدولة، وأعوان الحراسة، والحراس المعينون أو المقبولون من لدن وزير الأشغال العمومية، والمحلّفون قانونيا.

ويوثق بمحاضر الجنح إلى أن يثبت خلاف مضمونها.

ويمكن لجميع أعوان الحراسة نظرا لليمين التي يؤديونها لدى المحكمة الابتدائية التابع لها محل سكنهم أن يحرروا محاضر في جميع الشبكة التي هم ملحقون بها.

الفصل 21:

إن المحاضر المحررة بموجب الفصل السالف يؤشر عليها من أجل التنبر وتسجل بتأجيل الأءاء؁ وتعفى من موجب التثبت فيما إذا كان هذا موجب مطلوباً نظراً لصفة الأعوان محرري المحاضر.

## الفصل 22:

إن كل مهاجمة أو مقاومة بعنف وبوسائل الضرب إزاء أعوان السكك الحديدية أثناء مزاولتهم مهام يعاقب عنها بالعقوبات المطبقة على التمرد حسب التميزات التي تبينها المقتضيات الجنائية المعمول بها.

أما الإهانة بالأقوال أو بالأفعال أو التهديدات لأي عون للسكك الحديدية أثناء أو بمناسبة مزاولته مهامه؁ فيعاقب عنها بسجن تتراوح مدته بين ستة أيام وشهر واحد؁ وبذعيرة يتراوح قدرها بين 40 و720 درهماً أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

## الفصل 23:

تطبق المقتضيات الجنائية المعمول بها والمتعلقة بمنح الظروف المخففة؁ على الإدانات التي تصدر تنفيذاً لظهيرنا الشريف هذا.

## الفصل 24:

تصدر أشد العقوبة وحدها فقط في حالة التيقن من تعدد جنایات أو جنح منصوص عليها في ظهيرنا الشريف هذا والمقتضيات الجنائية المعمول بها.

ويمكن جمع العقوبات الصادرة فيما يخص أفعالاً سابقة للمتابعة بصرف النظر عن عقوبات العود إلى ارتكاب الجريمة.

## الفصل 25 :

إن المحاكم المؤسسة بمقتضى الظهير الشريف المؤرخ في 9 رمضان 1331 الموافق 12 غشت 1913 تختص وحدها داخل دائرة نفوذ محكمة الاستئناف بالرباط بالنظر في جميع

الأحوال في المخالفات لمقتضيات ظهيرنا الشريف هذا ولموجبات القرارات التي ستتخذ تطبيقاً للفصل 26 الآتي بعده وكذا المنازعات التي يمكن أن تنتج عن تطبيق هذه المقتضيات والموجبات.

الجزء الخامس : مقتضيات مختلفة

الفصل 26 :

إن كفيات تطبيق ظهيرنا الشريف هذا تتخذ بموجب قرار لوزير الأشغال العمومية المختص أيضاً باتخاذ جميع التدابير التنظيمية المفيدة لضمان المحافظة على السكك الحديدية وأمن سيرها ومراقبتها واستغلالها.

الفصل 27:

تلغى النصوص الآتية:

الظهير الشريف الصادر في 22 جمادى الثانية 1340 الموافق 20 يراير 1922 بشأن المحافظة على السكك الحديدية وأمنها ومراقبتها حسبما وقع تغييره أو تتميمه بالظهيرين الشريفين المؤرخين في 21 جمادى الأولى 1360 الموافق 17 يونيو 1941، وفي 10 ربيع الأول 1361 الموافق 28 مارس 1942، وكذا الظهير الشريف الصادر في 23 شعبان 1356 الموافق 29 أكتوبر 1937 بشأن ملحق الظهير الشريف أعلاه المؤرخ في 22 جمادى الثانية 1340 الموافق 20 يراير 1922، والظهير الشريف الصادر في 8 شعبان 1362 الموافق 10 غشت 1943 بشأن التصريحات المزيفة فيما يخص الأمتعة المفقودة أثناء النقل بواسطة السكة الحديدية.

القانون الصادر في 8 دجنبر 1926 بشأن المحافظة على السكك الحديدية بمنطقة طنجة السابقة وأمنها ومراقبتها.

الظهير الخلفي الصادر في فاتح جمادى الأولى 1366 الموافق 24 مارس 1947 بشأن المصادقة على النظام المتعلق بالسكك الحديدية بالمنطقة السابقة للحماية الإسبانية بالمغرب.