

ماستر 01 القانون البحري و النقل

مقياس: النقل متعدد الوسائط

ماي 2025- الإجابة النموذجية

1- في حالة نقل بالسكة الحديدية تتخلله مرحلة بحرية، عدم توافر شروط المادة 82 من قواعد روتردام يؤدي إلى استفادة الناقل من الحد الأقصى للتعويض الوارد في اتفاقية COTIF-CIM.(04ن)

خطأ: أن الظروف المبينة في المادة 82 من قواعد روتردام تخرج عن نطاق انطباق الاتفاقية، و تخضع النقل لقاعدة صلاحية انطباق اتفاقية أحادية غيرها، حيث لا تطبق قواعد روتردام وفق الفقرة ج على عقد النقل الخاضع لاتفاقية COTIF/CIM و المتمثل في عقد النقل السككي الذي يضم مرحلة بحرية مكتملة للنقل بالسكك الحديدية، وهذا طبقا للمادة 2 فقرة 1 من اتفاقية COTIF/CIM شرط أن يتم النقل البحري على الخطوط المودعة في قائمة ال OTIF طبقا للمادة 1 فقرة 4 من اتفاقية COTIF المعدلة بموجب بروتوكول 1999، و بالتالي استفادة الناقل من 17 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلكت. فإن لم تتوافر الشروط أدى ذلك إلى تطبيق النظام الموحد و بالتالي تطبيق أحكام المسؤولية البحرية الواردة في قواعد روتردام ومنها الحد الأقصى للتعويض المقرر في المادة 59 من الاتفاقية في حالة هلاك البضائع وهو مبلغ 875 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو 3 وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع أيّ المبلغين أكبر.

2-يسأل الناقل البري منظم المرحلة البحرية عن أفعاله الشخصية، بقدر مسؤولية الناقل البحري تابعه.(04ن)

خطأ: تنظيم الناقل البري للمرحلة البحرية في نقل من الباب إلى الباب و تمتعه كوكيل بالعمولة للنقل بقدر كبير من الحرية في اختيار تابعيه من الناقلين هو سبب في مسؤوليته عن الناقل البحري تابعه على أساس الضمان من لحظة تسلم الناقل البضاعة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه فيكون ملزما بتحقيق نتيجة وصول البضاعة سليمة دون تأخير. فتكون مسؤوليته عن النقل كمسؤولية الناقل البحري تماما، و حينها فقط يسأل بقدر مسؤولية الناقل البحري دون أن يتعدى حدودها و في نفس ظروفه. إلا أنه لا يستطيع الاستفادة من ظروف مسؤولية الناقل البحري و لا حدودها -أي الحد الأقصى للتعويض- عند إثارة مسؤوليته الشخصية من قبل الموكل كما لو أساء اختيار الناقل البحري أو عدم فحص صلاحية الشاحنة أو اختيار حاوية معيبة أو غير ملائمة، فالأمر يتعلق فقط بالحالة التي يكون فيها الناقل البري بصفته وكيلا بالعمولة للنقل مسؤولا كضامن.

3- بتطبيق أحكام النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري في قواعد روتردام، تتحدد مدة مسؤولية الناقل بتحديد الإتفاقية المطبقة على مرحلة الضرر المعروفة. (04ن)

خطأ : مدة مسؤولية الناقل من الباب إلى الباب الواردة في المادة 12 من قواعد روتردام لا تعينها المادة 26 المنظمة للنقل السابق أو اللاحق للنقل البحري سواء عرفت مرحلة الضرر أم لا. حيث تسري اتفاقية روتردام على عقد النقل الدولي منذ استلام الناقل للبضائع في مكان الاستلام، حتى تسليمها في نهاية الرحلة، ، أيا كانت واسطة النقل، طالما أن هناك جزءا قد تم بالبحر، فإذا أصيبت البضاعة بتلف أو فقد أو تأخر وصولها إلى المكان المتفق عليه،

التزم الناقل بتعويض أصحاب الحق على البضاعة عن الضرر الذي أصابهم. إلا أن قواعد المسؤولية تختلف حسب ما إذا وقع الضرر في المرحلة البحرية أم قبلها أو بعدها. فإذا وقع الضرر في المرحلة البحرية تسري القواعد المنصوص عليها باتفاقية روتردام. أما إذا كان الضرر قد تحقق قبل شحن البضائع بالسفينة أو بعد تفريغها منها، فطبقاً للمادة 26 لا تكون اتفاقية روتردام غلبة على ما تتضمنه الاتفاقية الدولية المطبقة على مرحلة الضرر من أحكام.

4- في نقل جوي متعدد الوسائط خاضع لأحكام اتفاقية روتردام، تطبيق اتفاقية مونتريال هو نهج قواعد 2008 لحل النزاع بين الإتفاقيتين في حالة عدم معلومية مرحلة الضرر.(04ن)

صحيح- النقل الجوي متعدد الوسائط ذي المرحلة البحرية هو النقل الخاضع لأحكام قواعد روتردام طبقاً للمادة الأولى فقرة أولى من الاتفاقية . وفي حالة عدم التعرف على مرحلة الضرر في نقل بحري جوي، تطبيق اتفاقية مونتريال هو نهج قواعد روتردام لحل النزاع بين الإتفاقيتين. في هذا الإطار تستخدم قواعد روتردام نهج المسؤولية الشبكية لمعالجة أوجه التنازع المحتملة بين اتفاقيات النقل فتتبع المادة 82 من قواعد روتردام فلسفة إعطاء الأولوية والأسبقية للاتفاقية الأحادية غير البحرية الواجبة التطبيق لتوافر شروطها، في نقل يتضمن الوساطة التي تحكمها إضافة إلى الوساطة البحرية على قواعد روتردام عند التنازع بين الإتفاقيتين . و هذا حتى في حالة عدم معلومية مرحلة الضرر في نقل دولي متعدد الوسائط. و هو الحال بالنسبة لنقل بحري جوي حيث تعطي المادة 82 الأسبقية لاتفاقية مونتريال إذا توافرت شروط الاتفاقية لتطبيقها على نقل جوي متعدد الوسائط ، إذ تهدف الفقرة (أ) إلى منع القواعد من أن تكون لها الغلبة على أي اتفاقية بشأن نقل البضائع جوا بقدر ما تنطبق تلك الاتفاقية، وفقاً لأحكامها، على أي جزء من عقد النقل. و بالرجوع إلى اتفاقية مونتريال نجد أنها من خلال المادة 18 فقرة 4، تنص على مبدأ عدم تطبيق نصوصها على أي مرحلة من مراحل النقل التي تمت خارج المطار ، فاعتبرت أنه إذا تم تسليم البضائع إلى الناقل الجوي، وكان يتعين عليه نقلها بحراً لشحنها على متن الطائرة في مطار القيام، أو لتسليمها للمرسل إليه بعد هبوط الطائرة أو لنقلها من طائرة لأخرى، تنفيذاً لعقد النقل الجوي، فإن اتفاقية مونتريال لا تنطبق على النقل البحري الذي يسبق عملية النقل الجوي وكذلك الذي يتخللها أو يتبعها. وإنما تطبق في هذه الحالة القواعد الخاصة بالنقل البحري وعلى الرغم من أن اتفاقية مونتريال لا تحكم النقل عن طريق البحر إلا أن هناك استثناء يقع ضمن تغطية الاتفاقية، و هو حالة ما إذا حدث النقل تنفيذاً لعقد نقل جوي، فيفترض أن الضرر، ما لم يثبت العكس، كان نتيجة لحدث وقع أثناء النقل الجوي. و بالتالي فإن تطبيق قواعد روتردام يكون بدحض القرينة لتبني اتفاقية روتردام بذلك نظام مسؤولية شبكي محدود.

5- في نقل بالوساطة الطرقية و البحرية، يخضع الناقل البري وفق اتفاقية النقل الطرقي لـ 1956 لنظام المسؤولية الوارد في اتفاقية بروكسل عن الضرر الذي يصيب المركبة الطرقية بسبب الشحن القانوني على سطح السفينة . (04ن)

خطأ: تؤكد اتفاقية CMR في مادتها الثانية على أن حدوث ضرر للبضاعة في مرحلة غير طرقية بصورة مستقلة عن خطأ الناقل البري الطرقي يؤدي إلى مساءلته وفق الأحكام المنظمة لهذه المرحلة متى كانت ملزمة. فإن لم تكن أمرة طبقت اتفاقية النقل الطرقي CMR. لذلك في حالة النقل على سطح السفينة، و مادام أن اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لـ 1924 تستبعد من نطاق تطبيق أحكامها "الشحنة التي يذكر في عقد النقل، أن نقلها يكون على سطح السفينة، وتكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة، دون أن تبين الإتفاقية النظام المطبق. وبذلك فإن النص يجسد الحرية عند الشحن القانوني على السطح . و عليه، إذا تعلق الأمر بمركبة طرقية مشحونة على سطح السفينة، فإن اتفاقية بروكسل لا تتميز بالطابع الأمر الذي تشترطه اتفاقية CMR لتطبيق أحكامها في حال تضرر البضاعة بمناسبة النقل البحري. و بالتالي تطبق اتفاقية CMR

أستاذة المقياس : قماز