

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع على ضوء  
الاتفاقيات الدولية

**Legal determination of the responsibility of  
the land carrier of the goods in the light of  
international agreements**

رقيق عبد الصمد\*

طالب دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر  
بلقايد، تلمسان، الجزائر.

عضو باحث بمخبر القانون البحري والنقل

samadreguig@gmail.com

رايس محمد

أستاذ التعليم العالي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو  
بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر.

rais2000@hotmail.fr

تاريخ الاستلام: 2021 / 09 / 15 تاريخ القبول: 2023 / 04 / 10 تاريخ النشر: 2023 / 04 / 13

المخلص :

يهدف التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع إلى تحقيق التوازن بين مصالح متلقي خدمة النقل في الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التي تلحق بهم، وبين مصالح الناقلين في تمكينهم من تحديد مسؤوليتهم تشجيعا للإستثمار في مجال النقل.

وحتى لا تؤدي قيمة التعويضات المطلقة التي يحكم بها على الناقلين إثر الحوادث إلى إعاقة الإستثمار في مجال النقل التجاري أو إعاقة تطوره وانتشاره، لذا كان لزاما

\* رقيق عبد الصمد

علينا البحث عن مدى تمكين الناقل البري من ميكانزمات لتحديد تعويض الضرر الذي يلتزم به حال هلاك أو تلف البضاعة أو وصولها متأخرة في ظل الإتفاقيات الدولية المنظمة لهذا المجال.  
الكلمات المفتاحية : مسؤولية، الناقل، البري، البضائع، اتفاقيات دولية.

### **Abstract:**

The legal regulation of the land carrier's responsibility aims to achieve a balance between the interests of the recipient of the transportation service in obtaining appropriate compensation for the damage caused to them, and between the interests of carriers in enabling them to define their responsibility in order to encourage investment in the field of transport.

And so that the value of the absolute compensation that is imposed on the carriers after the accidents does not hinder investment in commercial transport or impede its development and spread, we had to search for the extent of enabling the land carrier from mechanics to determine the compensation of the damage that is committed in the event of the loss or damage of the goods or It arrives late in light of the international agreements regulating this field.

**Keywords:** Liability, Carrier, Land, Goods, International Agreements.

### المقدمة :

لا ريب أن المسؤولية القانونية ظلت ولا تزال إلى اليوم تشغل رجال القانون وفقهاؤه و رجال القضاء، ذلك لأن دعاوى التعويض قد زادت زيادة مطردة. ومرد ذلك إلى انتشار المدنية

وزيادة النشاط الاجتماعي والاقتصادي الذي تزاومت فيه المصالح وتصادمت فيه الحقوق وتضاربت فيه المبتغيات في ظل هذه الحياة الحديثة المتسارعة.

إن موضوع المسؤولية المدنية يثير مشكلات قانونية ذات بال، استعصى أمرها على جهاذة القانون من فقهاء وكبار القضاة، و لعل من أعوص هذه المشكلات، مشكلة تنوع المسؤولية المدنية و ما إذا كانت نوعا واحدا كجزء للإخلال بالتزام عقدي أو مخالفة لواجب قانوني، أو كانت مسؤولية ثنائية، أي مسؤولية عقدية قوامها مخالفة التزام عقدي، وتقصيرية تقوم بمناسبة الإخلال بالتزام قانوني عام يوجب عدم الإضرار بالغير، أو أنها في بعض الحالات و الفروض مسؤولية مهنية .

وتمتاز المسؤولية المدنية للمحامي، بما لها من مكانة، خاصة في محيط القانون. والمسؤولية المدنية عموما هي محور القانون في كافة نواحيه، وهي الجذع الذي يدور عليه صراع الخصوم من منازعات أمام جهات القضاء، فهي تنفرد بالتطور والتجديد الذين يلاحقانها في مختلف العصور، لما يجد في شأنها من آراء ونظريات تتعدّد وتختلف، فثمة جنب النظرية التقليدية التي تجعل الخطأ أساسا للمسؤولية، نظريات أخرى تطرح الخطأ جانبا.

علما و أنّ هناك سرب من الفقه غير مقتنع، لا بفكرة المسؤولية العقدية للمهني، ولا بالمسؤولية التقصيرية له، ويعتقد بأن أمر مسؤولية المهني، مسألة أكثر تعقيدا من الطرح الذي جاء به أصحاب الرأيين الأولين، مما يستوجب تخطي الصعاب لإيجاد حلّ يتفق مع الطبيعة الخاصة لمسؤولية المهنيين التي تخضع

لقواعد أدبية صارمة من جهة، وللدور الحساس الذي تلعبه هذه المهنة في المجتمع من جهة أخرى<sup>1</sup>.

وقد دأب الناس على الانتقال من مكان لآخر سعياً وراء إشباع حاجياتهم المادية والمعنوية، وعلى ذلك فلا شك أن النقل قديم قدم البشرية، ولم يقتصر تنظيم النقل على المستوى الوطني فحسب، بل امتد إلى المستوى الدولي، مما أسفر عن إبرام إتفاقيات دولية عديدة تتضمن هذا التنظيم، وبتعدد طرق هذا النقل فقد يكون بطريق البر أو البحر أو الجو أو النهر. وقد يتخذ النقل صورة النقل المختلط بأن يقع جانب منه بطريق البر بينما يقع جانبه الآخر بطريق البحر أو الجو، وقد يتخذ طريقاً واحداً من هذه الطرق والذي هو موضوع دراستنا الحالية.

إن عقد النقل ينشئ في ذمة الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة معينة، وهي تسليم الشيء موضوع النقل في جهة الوصول كاملاً سالماً وبالحالة التي تسلمها به من المرسل وفي الميعاد المتفق عليه. وتبدأ هذه المسؤولية من وقت تسلمه الأشياء التي اتفق مع المرسل على نقلها ويكون مسؤولاً عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

ولما كانت مسؤولية الناقل البري للبضائع مرهقة لا سيما أنه يقع على عاتقه الجانب الأكبر من عبئ الاثبات، الذي يوضح من يلتزم بالتعويض في أغلب الحالات، لذلك ظهرت منذ وقت طويل دعوات إلى إدراج حدود قانونية لتخفيف مسؤولية الناقلين حفاظاً على مشروعهم التجاري، وذلك بوضع حد قانوني أقصى للتعويض حالة الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة أو التأخير في توصيلها في حالة النقل أحادي الوساطة، أين نظمت معاهدات النقل الدولي البري للبضائع ذلك من خلال المعاهدة

الخاصة بعقد النقل الدولي للبضائع بطريق البر المبرمة بجنيف و المسماة باتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر ( CMR ) لسنة 1956<sup>(1)</sup>، و كذا الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية ( COTIF - CIM ) بتاريخ 09 ماي 1980<sup>(2)</sup>.

وانطلاق مما سلف ذكره تطرح الإشكالية الأساسية المتمثلة في الحدود القانونية للتعويض التي إتخذها المشرع الدولي رفقا بالناقل البري على ضوء معاهدات النقل البري أحادي الواسطة؟

لدراسة التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع على ضوء اتفاقيات النقل أحادي الواسطة، إرتأينا التطرق في المبحث الأول إلى حدود مسؤولية الناقل البري للبضائع على ضوء اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR ، ثم في المبحث الثاني نتناول حدود مسؤولية الناقل البري على ضوء الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية COTIF-CIM ، على أن نقسم المبحث الأول الى مطلبين، الأول نبحت فيه نطاق تطبيق اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR، ثم نتناول حدود مسؤولية الناقل البري في اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR، أما المبحث الثاني قسمناه هو بدوره إلى مطلبين الأول نعرض فيه نطاق تطبيق الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية COTIF-CIM، ثم نتناول في المطلب الثاني حدود مسؤولية الناقل البري للبضائع عبر السكك وفقا للاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية COTIF-CIM، علما أننا اتبعنا في ذلك المنهج التحليلي والإستقرائي، للإحاطة بالمحاور المذكورة آنفا وإعطاء البحث أبعاده اللازمة، سواءا القانونية النظرية أو العملية المختلفة، خاصة مع قلة الدراسات إن لم نقل انعدامها على مستوى الوطن العربي، على أن ننهي بحثنا هذا بخاتمة نبين فيها أهم الإستنتاجات والتوصيات التي توصلنا إليها.

## المبحث الأول: حدود مسؤولية الناقل البري للبضائع على ضوء اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR:

كان الهدف من إبرام اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR هو وضع شروط نموذجية (STANDAR) لعقد نقل دولي للبضائع بطريق البر، مع توجيه الاهتمام بشكل خاص إلى القواعد المتعلقة بمستندات النقل وإلى أحكام مسؤولية الناقل. في ظل هذا العقد تم توقيع الاتفاقية بجنيف في 19 مايو 1956، ودخلت حيز النفاذ في 02 يوليو 1961 بعد استكمال النصاب القانوني المقرر لنفاذها بتصديق خمس (05) دول عليها، نجحت الاتفاقية في تحقيق سهولة وانسيابية في عمليات النقل البري بين الدول المنضمة إليها، مع تقليل حجم المطالبات وخفض تكلفة أقساط التأمين. كما ساهمت في العمل على تطوير حركة نقل البضائع، وبناء على هذا وجب التعرّيج على نطاق تطبيق الاتفاقية في مطلب أول ثم نحاول تبيان حدود مسؤولية الناقل البري للبضائع على ضوء أحكام اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR في مطلب الثاني.

### المطلب الأول: نطاق تطبيق اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR:

تنطبق أحكام الاتفاقية حسب نص المادة الأولى منها، على كل عقد لنقل البضائع برا على الشاحنات نظير أجرة متفق عليها، وذلك إذا كان المحل الذي أخذت فيه البضاعة، والمحل المخصص لتسليمها يقعان في دولتين مختلفتين، بشرط أن تكون إحدى هاتين الدولتين على الأقل طرفاً متعاقداً بالاتفاقية بصرف النظر عن محل إقامة وجنسية الطرفين.

يستفاد من ذلك أن نطاق تطبيق الاتفاقية قاصر على العلاقات الدولية أو النقل البري الدولي، أما النقل البري الداخلي فيسري عليه القانون الداخلي. وبذلك تكون الاتفاقية قد أخذت بضابط مادي كشرط لسريان أحكامها وهو دولية النقل، كما حرصت الاتفاقية على استبعاد عنصر جنسية أو محل إقامة الطرفين المتعاقدين<sup>(3)</sup>.

ويشمل النطاق الزمني لتطبيق الاتفاقية المدة من وقت تكفل الناقل بالبضاعة بتمام تسلمها من المرسل إلى الوقت الذي يسلمها فيه إلى المرسل إليه<sup>(4)</sup>، ومن ناحية أخرى يمكن أن تنطبق أحكام الاتفاقية لكي تشمل مراحل أخرى من النقل ليست برية، وهو ما أكدته المادة 02 فقرة أولى من الاتفاقية كقاعدة عامة<sup>(5)</sup>، وهي حالة نقل البضاعة بواسطة الشاحنات، خلال مرحلة النقل البري الأصلية عن طريق البحر أو السكك الحديدية أو الجو شريطة أن تبقى تلك البضاعة على ظهر الشاحنة وألا تفرغ منها في أي مرحلة من مراحل النقل.

غير أن الفقرة الثانية من المادة 02 من الاتفاقية جاءت بحكم استثنائي على القاعدة العامة، وقررت عدم سريان أحكام الاتفاقية على مسؤولية الناقل البري و جعلته يخضع للقانون الوطني، أو أحكام الاتفاقية الدولية الواجبة التطبيق على المرحلة التي وقع فيها هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها إذا توافرت إحدى الظروف الثلاث، أولها إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير وقع أثناء النقل بوسائل أخرى غير البرية<sup>(6)</sup>، و ثانيها ألا يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قد حدث نتيجة فعل أو إمتناع من جانب الناقل البري، و أخيرا أن يرجع الهلاك أو التلف أو التأخير إلى أسباب لا يمكن حدوثها إلا بمناسبة وأثناء نقل في مرحلة أخرى غير برية.

أما فيما يتعلق بمدى إنطباق الإتفاقية على النقل البري بالحاويات فنصوص الاتفاقية تنطبق بصريح العبارة على النقل البري بالشاحنات، ومصطلح الشاحنات يشمل الشاحنات الآلية والشاحنات المفصلية ولكنه لا يشمل الحاويات، بإعتبار أن الحاوية القياسية، تعتبر في الواقع من البضائع ولا يصدق عليها وصف الشاحنة، ومن ثم لا تنطبق عليها أحكام الإتفاقية. إلا أنه إذا جرى تحميل الحاوية على شاحنة وبقيت على ذلك الحال على عجلاتها طوال مراحل الرحلة، فلا شك أن تسري عليها أحكام الاتفاقية، إلا أنه بالرغم من هذا الحكم فإن الاتفاقية أخذت بمبدأ حرية الإرادة التعاقدية، فأجازت لذوي الشأن الحق في الإتفاق على إخضاع عقد النقل لأحكام معاهدة النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR على الرغم من عدم خضوعه بحسب الأصل لأحكامها<sup>(7)</sup>.

### المطلب الثاني: حدود مسؤولية الناقل البري في اتفاقية

النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR:

لا ريب أن دراسة موضوع حدود مسؤولية الناقل البري على ضوء اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR تبعا لحالة الضرر الذي يصيب البضاعة، يستلزم البحث عن الحد الأقصى للتعويض حالة تلف أو خسارة البضاعة في فرع أول، ثم نتعرض للحد الأقصى للتعويض حالة التأخير في ابصال البضاعة الى المكان المرسل اليه في فرع ثاني، ثم نختم ذلك بحالات سقوط الحق في التمسك بالحدود القانونية الواردة في إتفاقية CMR في فرع ثالث.

**الفرع الأول: الحد الأقصى للتعويض في حالة تلف أو**

**خسارة البضاعة محل النقل:**



المقصود بالحد الأقصى للتعويض أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن تعويض الهلاك أو التلف إلا في حدود مبلغ جزافي مهما بلغت قيمة الضرر، ويعتبر هذا المبلغ الحد الأقصى لمسؤولية الناقل (8).

وعلى أساس ذلك أقرت اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR جنيف 1956 في نسختها الأولى قبل تعديلها بموجب بروتوكول 1978، بوضع حد قانوني لمسؤولية الناقل في حالة ثبوت التلف أو الخسارة التي تصيب البضائع محل النقل بحد أقصى قدره 25 فرنكا ذهبياً لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي، والفرنك المقصود هنا هو فرنك الذهب الذي يزن 31/10 غرام من عيار 0,900 وهذا ما نصت عليه المادة 23 الفقرة الثالثة من اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR جنيف 1956 (9).

والأصل أن تكون قيمة البضائع مقدرة في وثيقة النقل (10)، وبحسب التعويض على أساس قيمة البضاعة التي تعرضت للضرر في وقت ومكان دخولها في حراسة الناقل وهو الحكم الذي جاءت به المادة 23 الفقرة الأولى من الاتفاقية (11)، ويتم حساب التعويض على أساس سعر السوق فإن لم يوجد، فتقدر على أساس القيمة المعتادة لسلعة من ذات النوع والصفة وهو ما نصت عليه المادة 23 الفقرة الثانية (12) من الاتفاقية.

إلا أنه بعد بروتوكول 05 جويلية 1978 المعدل لاتفاقية CMR والذي قضى في المادة 02 منه بتعديل المادة 23 من الاتفاقية وذلك باستبدال الفقرة الثالثة منها بالنص التالي " بيد أن التعويض لن يتجاوز 8.33 وحدة حسابية لكل كيلوغرام ناقص في الوزن الإجمالي ".

من هنا يلاحظ أن إتفاقية CMR بصيغتها المعدلة ببروتوكول 1978 عدلت الحد الأقصى للتعويض واستبدلت الفرنك الذهبي

بوحدة السحب الخاصة (DTS) و هي اختصار لمصطلح باللغة الفرنسية ( droit de tirage spéciaux ) و هي وحدة حساب وضعت من قبل صندوق النقد الدولي سنة 1969، و منه تتحدد مسؤولية الناقل بحد أقصى مقداره 8.33 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة التالفة أو المتضررة، إلا إذا كانت قيمة البضائع مدونة في وثيقة النقل، ففي هذه الحالة تحل القيمة المعلنة محل الحد المقدر<sup>(13)</sup>.

علما و أن البروتوكول المعدل لإتفاقية CMR عرف وحدة السحب الخاصة ضمن الفقرة السابعة من المادة 23 بأنها " الوحدة الحسابية المشار إليها في هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص وفقا لما هو محدد من قبل صندوق النقد الدولي " فيحول المبلغ المشار إليه في الفقرة الثالثة من هذه المادة إلى العملة الوطنية للدولة التي تتبع لها المحكمة الناظرة في القضية، على أساس قيمة تلك العملة بتاريخ صدور الحكم، أو بالتاريخ المتفق عليه من قبل الفرقاء هذا الحكم بالنسبة لدولة عضو في الصندوق الدولي، أما قيمة العملة الوطنية وفقا لحق السحب الخاص لدولة غير عضو في صندوق النقد الدولي فتحسب بطريقة محددة من قبل تلك الدولة وفقا لقوانينها.

غير أنه إذا كانت الدولة غير عضو في صندوق النقد الدولي ولا تسمح لها قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة السابعة من المادة 23 من إتفاقية CMR، فإنه يجوز لها عند الإقرار أو الدخول بملحق CMR أن تعلن بأن حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الثالثة المادة 23 التي تطبق في أراضيها ستكون 25 وحدة نقدية والتي تساوي نسبة 10/31 غرام من الذهب المسكوك، وتحول بعد ذلك إلى العملة الوطنية وفقا لقوانين الدولة المعنية، وهو ما تضمنته الفقرة الثامنة من

المادة 02 من البروتوكول المعدل اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR جنيف 1956. ويتم حساب التعويض المشار إليه في العبارة الأخيرة من الفقرة السابعة والتحويل المشار إليه في الفقرة الثامنة من المادة 23 من اتفاقية CMR بطريقة يعبر فيها بالعملة الوطنية للدولة بقدر الإمكان عن نفس القيمة الحقيقية للمبلغ المشار إليه في الفقرة الثالثة من المادة 23 كما هو معبر عنه في هذه الأخيرة بالوحدات الحسابية، وعلى الدول المعنية بهذه الحالات تبليغ الأمين العام للأمم المتحدة بطريقة الحساب عند إيداع الوثيقة المشار إليها في المادة 03 من ملحق CMR أو عند وقوع تغيير في أي منهما.

بالإضافة إلى التعويض المستحق عن التلّف أو الخسارة يلتزم الناقل بإعادة أجرة النقل والرسوم الجمركية، وأية مصاريف أخرى تكون قد أنفقت بمناسبة النقل إلى المرسل إليه كاملة، إذا كانت الخسارة كلية أو بالتناسب إذا كانت الخسارة جزئية وهو ما نصت عليه المادة 23 الفقرة الرابعة من اتفاقية CMR<sup>(14)</sup>.

الفرع الثاني: الحد الأقصى للتعويض في حالة تأخير في تسليم البضاعة محل النقل:

في حالة التأخير في تسليم البضاعة محل عقد النقل البري الدولي، تتحدد مسؤولية الناقل بمقدار أجرة النقل، فلا يتجاوز التعويض أجرة النقل الكلية، و هذا يعني أنه إذا تم النقل بعدة مركبات طريقية أين وصل بعضها في الميعاد المحدد، و تأخرت مركبات أخرى، فإنّ مبلغ التعويض يقدر في حدود أجرة خدمة النقل المقدمة من قبل كل المركبات و ليست المتأخرة منها فقط<sup>(15)</sup>، و لا يستحق التعويض عن التأخير في تسليم البضاعة إلا

إذا استطاع المرسل أو المرسل إليه إثبات الخسارة الحاصلة نتيجة لذلك التأخير، و في هذه الحالة الأخيرة يحدد التعويض بمقدار الضرر الحاصل و بما لا يتجاوز مجموع أجرة النقل<sup>(16)</sup>، و هذا هو الحكم الذي تضمنته المادة 23 الفقرة الخامسة من الاتفاقية<sup>(17)</sup>.

هذا وتجزئ اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR جنيف 1956 تعويضا أعلى من التعويض المحدد قانونا، وذلك إذا جاوز الضرر قيمة الحد القانوني وكان المرسل قد أعلن قيمة البضاعة وأدرجها في تذاكر النقل، إلا أنه للناقل عندئذ أن يحصل مبلغا إضافيا مقابل التزامه بالتعويض الكامل في حدود القيمة المعلنة.

الفرع الثالث: سقوط الحق في التمسك بالحدود القانونية الواردة في اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR جنيف 1956:

إن التحديد القانوني للمسؤولية الذي يستفيد منه الناقل بمناسبة خضوع عقد النقل البري اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR جنيف 1956، قد يسقط في حالة ما إذا نشأ الهلاك أو التآلف الذي أصاب البضاعة بسبب سوء السلوك الإرادي من الناقل أو من وكلائه أو تابعيه أثناء تأدية وظائفهم و هو الحكم الذي تضمنته المادة 29 من الاتفاقية<sup>(18)</sup>، و قد حكم القضاء الإنجليزي في قضية تصادم بين شاحنتين، بأن سائق إحدى الشاحنتين المتصادمتين كان قد تجاوز بشكل جسيم " التعليمات الخاصة بعدد ساعات تشغيل السائقين الصادرة عن الجماعة الأوروبية " مما يرجح معه غلبة النوم على السائق، و اعتبر القاضي هذا التصرف من قبيل سوء السلوك الإرادي الذي

يُحرم الناقل من الحق في التمسك بالحدود القانونية لمسؤوليته طبقاً لاتفاقية CMR<sup>(19)</sup>.

إذا كان هذا هو نطاق تطبيق اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR جنيف 1956 و كانت هذه هي حدود مسؤولية الناقل البري على ضوء الاتفاقية المشار إليها سابقاً، فما هو نطاق تطبيق الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية ( CIM - COTIF ) ؟ وما هي حدود مسؤولية الناقل البري للبضائع عبر السكك الحديدية على ضوء نفس الاتفاقية، للإجابة عن ذلك ننتقل الى المبحث الثاني لنتناول فيه تفصيل تلك التساؤلات.

### المبحث الثاني: حدود مسؤولية الناقل البري على ضوء الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك

الحديدية ( CIM - COTIF ) 1980:

تعد الإتفاقية الدولية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية من أوائل إتفاقيات النقل التي ظهرت إلى حيز الوجود، و يرجع تاريخ ظهور الصورة الأولى لهذه الإتفاقية إلى عام 1893 و كانت تعرف آنذاك باسم CIM أي الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية 1970، الأمر الذي يبرز مدى الاهتمام المبكر للدول الأوروبية بالنقل الدولي بالسكك الحديدية، و قد خضعت هذه الإتفاقية لتعديلات عديدة لكي تلائم الحاجات المتطورة للدول المتعاقدة، إلى أن استقرت في صورتها المعروفة باسم ( COTIF1980 )<sup>(20)</sup> المعدلة بروتوكول 03 يونيو سنة 1999<sup>(21)</sup>، و كذا الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية ( CIM - COTIF ) بمدينة بيرن 1980<sup>(22)</sup>.

المطلب الأول: نطاق تطبيق الاتفاقية الدولية المتعلقة  
بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية (COTIF - CIM)  
بيرن 1980:

تنص المادة 01 من الإتفاقية على إنطباق أحكامها على نقل البضائع بموجب تذكرة نقل بالسكك الحديدية يتم إصدارها بغرض نقل تلك البضائع على أراضي تابعة لدولتين اثنتين على الأقل من الدول المتعاقدة، بشرط أن يقتصر النقل على الخطوط الحديدية المبينة في القائمة الخاصة طبقاً لنص المادة 59 من الاتفاقية.

وكما هو الحال في إتفاقية CMR يجوز بسط أحكام إتفاقية COTIF لتغطي وسائل نقل أخرى غير السكك الحديدية، وهو الحكم الذي تضمنته المادة 02 الفقرة أولى من الإتفاقية، على أن خدمات النقل المنتظمة سواءا البري أو البحري، التي تتكامل مع خدمات النقل بالسكك الحديدية، والتي تستخدم لأغراض النقل الدولي، يمكن إضافتها إلى قائمة الخطوط المنوه عنها بالمادة الأولى من الاتفاقية.

وتنطبق الإتفاقية خلال الفترة من وقت أخذ الناقل البضاعة في حراسته بتمام تسليمها من المرسل إلى الوقت الذي يسلمها فيه إلى المرسل إليه، وذلك طبقاً لنص المادة 13 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية (COTIF - CIM) 1980 ، كما حددت المادة 27 من الإتفاقية مدى مسؤولية سكك الحديد عن تجاوز مهلة التسليم وعن الضرر الناجم عن فقدان الكلي أو الجزئي للبضاعة، وكذلك عما يصيبها من تلف ابتداء من قبولها للنقل لغاية التسليم<sup>(23)</sup>.

بناء عليه فإن خدمات النقل البري أو البحري يمكن أن تخضع لأحكام إتفاقية COTIF إذا توافرت الشروط أولها أن تتكامل الخدمات البرية أو البحرية مع خدمات السكك الحديدية

وثانيها أن تتضمن الخدمات البرية أو البحرية نقل دولي للبضائع وأخيرا أن تكون هذه الخدمات مدرجة ضمن قائمة الخطوط الحديدية.

يترتب على هذا الحكم السالف تفصيله اعتبار أن النقل يتم عبر واسطة واحدة، مع أنه في واقع الأمر يتم بالسكك الحديدية والطريق البري أو بالسكك الحديدية والبحر.

هذا و بعد دراسة النطاق المادي والزمني لسريان الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية ( COTIF - CIM ) حري بنا أن ننتقل الى دراسة الحدود القانونية التي تضمنتها الإتفاقية لتحديد مسؤولية الناقل البري بالسكك الحديدية.

المطلب الثاني: حدود مسؤولية الناقل البري للبضائع عبر السكك في الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية ( COTIF - CIM ) 1980 :  
وضعت الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية ( COTIF - CIM ) بيرن بتاريخ 1980 حدودا قانونية لمسؤولية الناقل السككي سواء في حالة فقدان البضاعة أو تعييبها وكذا في حالة تجاوز مهل التسليم المقررة كما سنبينه فيما يلي:

**الفرع الأول: الحد الأقصى للتعويض في حالة الفقدان:**

المقصود بفقدان البضائع أو تلفها هو اما اختفاؤها كليا سواء في وزنها أو في عددها المذكور في سند النقل، ويعرف هذا

الهلاك في هذه الحالة بالهالك الكلي<sup>(24)</sup>، علما وأن الاتفاقية وضعت حدا قانونيا لمسؤولية الناقل السككي للبضائع يقدر ب 17 وحدة حسابية<sup>(25)</sup> من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام ناقص من الكتلة القائمة، وهذا في حال فقدان الكلي أو الجزئي للبضاعة فيما عدى تعويضات العطل والأضرار الأخرى. و تعد هذه القيمة الأكثر سخاء مقارنة باتفاقيات النقل السطحي الأخرى<sup>(26)</sup>، أما إذا تم التصريح من قبل المرسل على سند النقل بقيمة البضاعة وهذا بعد اتفاق بين الناقل و المرسل، و تجاوز هذا التصريح الحد المنصوص عليه في المادة 30 الفقرة الثانية (17 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام) فإنه في هذه الحالة يحل المبلغ المصرح به محل التعويض و هو الحكم الذي تضمنته المادة 34 من اتفاقية COTIF – CIM Appendice B a la convention .

ويحسب هذا التعويض وفق سعر البورصة، وفي حال عدم وجود هذا الأخير وفق السعر المتداول في السوق، وعند عدم وجود لا هذا ولا ذلك، فيحسب وفق القيمة الاعتيادية للبضائع من ذات الطبيعة والنوعية وفي الأيام والمكان التي جرى فيها إستلام البضاعة.

بالإضافة إلى التعويض المستحق عن الهلاك أو التلف الجزئي أو الكلي يلتزم الناقل بإعادة أجرة النقل والرسوم الجمركية المسددة والمبالغ الأخرى المدفوعة والتي لها صلة بنقل البضائع المفقودة، بإستثناء رسوم الإنتاج الموضوعة على البضائع المنقولة فهو معفى من دفع هذه الرسوم وهذا طبقا لما نصت عليه المادة 30 الفقرة الرابعة من القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي السككي للبضائع CIM (الملحق " ب " من الاتفاقية)<sup>(27)</sup>.



كما حددت الإتفاقية مقدار التعويض حال فقدان مركبة سكرية تسير على دواليبها الخاصة وجرى تسليمها للنقل على أساس بضاعة، أو فقدان وحدة نقل متعددة الأنماط أو قطعها، بالقيمة الإعتيادية للمركبة أو وحدة النقل المتعددة الأنماط أو قطعها في أيام ومكان الفقدان، وإذا تعذر الكشف عن يــــوم ومكان الفقدان يحدد التعويض بالقيمة الإعتيادية في أيام ومكان التسليم (28).

الفرع الثاني: الحد الأقصى للتعويض في حالة التعيب:

بينت و أوضحت المادة 32 الفقرة الثانية من الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية ( COTIF – CIM ) 1980 المعدلة بروتوكول 1999 الحد الأقصى للتعويض الذي يلزم به الناقل البري بالسكك الحديدية على ألا يتجاوز:

- المبلغ الذي كان يمكن أن يبلغه في حال الفقدان الكلي إذا تدنت قيمة كامل الإرسالية بسبب التعيب.
- المبلغ الذي كان يمكن أن يبلغه في حال فقدان الجزء المتدني قيمته إذا كان جزء فقط من الإرسالية قد تدنت قيمتها بسبب التعيب.
- وفي حالة تعيب مركبة سكرية تسير على دواليبها الخاصة ومسلمة للنقل، على أساس بضاعة، أو تعيب وحدة نقل متعددة الأنماط أو قطعها، فيحدد التعويض بكلفة إصلاحها، ولا يتجاوز التعويض المبلغ المترتب في حال الفقدان.

علاوة على ذلك يجب على الناقل أن يعيد ضمن النسبة المحددة في الفقرة الأولى من المادة 32 (29) النفقات

المنصوص عليها في المادة 30 الفقرة الرابعة من إتفاقية COTIF-CIM المعدلة ببروتوكول 1999.

الفرع الثالث: الحد الأقصى للتعويض في حالة تجاوز مهل تسليم البضاعة محل النقل:

بالإضافة الى التعويض المستحق عن التعيبب أو التلف، يلتزم الناقل بالتعويض عن التأخير في تسليم البضاعة إلى المرسل اليه، إذ وضعت الإتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية ( COTIF - CIM ) بصيغتها المعدلة ببروتوكول 1999 ضمن الملحق " ب " حدا قانونيا أقصى للتعويض وهو ألا يتجاوز أربع (04) أضعاف أجره نقل البضاعة المتأخر وصولها، وهو الحكم الذي نصت عليه المادة 33 الفقرة الأولى من الإتفاقية المذكورة آنفا (30)، ويلزم الناقل بدفع التعويض عن التأخير ولو لم يؤدي إلى إلحاق الضرر بصاحب البضاعة (31). زيادة على ذلك تطرقت الإتفاقية لتنظيم مسألة جواز أو عدم جواز الجمع بين تعويض التأخير وتعويض حال فقدان أو التعيبب الحاصل للبضاعة وذلك على الشكل التالي:

- في حال فقدان الكلي للبضاعة لا يجمع التعويض المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة 33 مع التعويض المنصوص عليه في المادة 30 (32).
- في حال فقدان الجزئي للبضاعة لا يتجاوز التعويض المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة 33 أربعة أضعاف (04) أجره نقل الجزء غير المفقود من الإرسالية (33).

- في حال تعيب البضاعة غير الناجم عن تجاوز مهل التسليم يجمع التعويض المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة 30 إذا اقتضى الأمر مع التعويض المنصوص عليه في المادة 32 الخاصة بتعويض التعيب (34).

كما هو الشأن في إتفاقيات النقل الأخرى، يستطيع المرسل أن يزيد من الحد القانوني الأقصى لمسؤولية الناقل، وذلك بأن يشترط الحصول على تعويض كامل عن قيمة بضاعته إذا تعرضت للهلاك أو التلف (35) وهذا وفقاً لما نصت عليه المادة 35 من الإتفاقية، وهذا ما يؤدي الى الزيادة في أجرة النقل بالتبعية (36).

في الأخير ينبغي الملاحظة أن المادة 36 من الإتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية (COTIF - CIM) بصيغتها المعدلة ببروتوكول 1999 (37) بحرمان الناقل من الحق في التمسك بالحدود القانونية لمسؤوليته المنصوص عليها في المادة 15 فقرة الثالثة والمادة 19 الفقرتين السادسة و السابعة و كذا المواد 30-32 الى المادة 35، إذا ثبت بأن الضرر قد نجم عن فعل أو إهمال إرتكبه الناقل سواء بنية التسبب في مثل هذا الضرر أو بتهور وإدراك بأن هذا الضرر سيحدث على الأرجح جراء هذا النقل (38).

### الخاتمة:

نافلة القول أن كل من المعاهدة الخاصة بعقد النقل الدولي للبضائع بطريق البر جنيف (CMR) لسنة 1956 و كذا الإتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية COTIF - CIM بتاريخ 09

ماي 1980 وفتنا إلى حد ما في توفير الاطمئنان لناقلي البضائع عبر الطرق و منه المحافظة على استمرار مشروعهم في توفير خدمات النقل على كل المستويات، و ذلك بوضع حد أقصى للتعويض هذا من جهة، ومن جهة أخرى مكنت هاتان المعاهدتان أصحاب البضائع من إمكانية اشتراط الحصول على تعويض كامل في حالة ما إذا تم التصريح بالقيمة الحقيقية للبضائع في سند النقل، و ذلك بفتح باب حرية التعاقد بين الطرفين لرسم حدود المسؤولية حال وقوع الضرر أثناء فترة النقل.

### الهوامش:

- 1- H.FOSSE, La responsabilité civile des avocats, Thèse, 1936, Montpellier.
- 2- وهي اختصار باللغة الانجليزية ل ( convention on the contract for the international carriage of goods by road )
- 3- تم التوقيع على هذه الاتفاقية سنة 1980 في برن، ودخلت حيز التنفيذ اعتبارا من 01 ماي 1985 وذلك بعد ابرام اتفاقية (CIM) الدولية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بواسطة السكك الحديدية الموقع عليها في برن بتاريخ 07 فبراير 1970، وقد صادقة عليها الجزائر بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 264-91 المؤرخ في 10 أوت 1991، ج. ر رقم 38 لسنة 14 أوت 1991.
- 4- فاروق ملش، النقل متعدد الوسائط، الأوجه القانونية والتجارية، الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية 1996، ص. 309.
- 5- المادة 16 من الاتفاقية.
- 6- المادة 02 الفقرة الأولى من الاتفاقية.
- 7- بهذه المناسبة نسوق حكما أصدره القاضي الإنجليزي ( Mr. justice Neill in the Queen's Bench Division ) في شأن الدعوى التي أقامتها شركة ( Thermo Heat ex Engineers Ltd ) مطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بماكيينة ( changer masters Ltd ) المملوكة لها ، و ذلك أثناء نقلها بواسطة شركة النقل البري ( Ferry ) من مدينة أليزبوري في إنجلترا الى مدينة كوبنهاجن في الدانمارك، و قد شملت الرحلة نقل بري ثم نقل بحري ، و اتفق الشاحن و الناقل على خضوع النقل لأحكام اتفاقية CMR ، و تمت الرحلة البرية على أحسن وجه ، و عند الوصول الى رصيف الميناء و بإتباع الخط البحري الذي تم الاتفاق مع الناقل البري لإتمام الرحلة نيابة عنه ، و عند اجتياز الماكينة الجسر الموصل بين الرصيف و العبارة و شرعت في الدخول الى العنبر السفلي بها اصطدم الجزء العلوي من الماكينة بحافة بوابة العبارة ، فأصيبت الماكينة بتلفيات جسيمة ، و عند وصول العبارة الى كوبنهاجن رفض المرسل اليهم استلام الماكينة بعد اثبات حالتها ، و عليه قامت الشركة المالكة باستعادة الماكينة مرة أخرى الى مقرها ، ثم أقامت

## التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع على ضوء الاتفاقيات الدولية

- دعوى ضد الناقل لمطالبته بالتعويض عما لحقها من خسارة تقدر ب 17887 جنيه إسترليني
- وقد حكم بأن مسؤولية الناقل البري عن تلف الماكينة تتحدد طبقا لاتفاقية سندات الشحن لسنة 1924، ذلك أن التلف الذي حدث للماكينة كان على العبارة أي أثناء الرحلة البحرية، وطبقا للمادة الثانية الفقرة أ من CMR يتعين تطبيق اتفاقية احكام النقل البحري وليس CMR.
- 8- فاروق ملش، المرجع السابق، ص. 313.
- 9- حسني المصري، العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، مكتبة الصفار، الكويت، الطبعة الأولى، سنة 1990، ص. 34.
- 10- Article 23 -03 du CMR (Toutefois, L'indemnité ne peut dépasser 25 francs par kilogramme du poids brut manquant. Le franc s'entend du franc – or, d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900).
- 11- هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2014، ص. 67.
- 12- Article 23 -01 du CMR (Quand en vertu des dispositions de la présente convention, une indemnité pour perte total ou partielle de la marchandise est mise à la charge du transporteur, cette indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge).
- 13- Article 23 -02 du CMR (La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité).
- 14- قماز ليلي الدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2014/2013، ص. 397.
- 15- Article 23 - 04 du CMR (Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autre frais encourus a l'occasion du transport de la marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au prorata en cas de perte partielle ; d'autres dommages – intérêt ne sont pas dus).
- 16- قماز ليلي الدياز، المرجع السابق، ص. 386.
- 17- فاروق ملش، المرجع السابق، ص. 317.
- 18- Article 23 - 05 du CMR (En cas de retard, si l'ayant droit prouvé qu'un préjudice en est résulté, le transporteur et tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport).
- 19- Article 29 du CMR « 1. Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol.
2. Il en est de même si le dol ou la faute est le fait des préposés du transporteur ou de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce

- cas, ces préposés ou ces autres personnes n'ont pas davantage le droit de se prévaloir, en ce qui concerne leur responsabilité personnelle, des dispositions du présent chapitre visées au paragraphe 1).
- 20- فاروق ملش، المرجع السابق، ص. 318.
- 21- المرسوم الرئاسي رقم 91 - 264 المؤرخ في 10 اوت 1991، المتضمن مصادقة الجزائر مع التحفظ على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (كوتيف) و المبرمة في برن يوم 9 مايو سنة 1980 و كذا البروتوكول و الملحقين بما في ذلك مرفقاتهما، ج ر عدد 38 السنة الثامنة و العشرون الصادرة بتاريخ 14 أوت 1991 ، ص. 1453 .
- 22- المرسوم الرئاسي رقم 01 - 433 المؤرخ في 26 ديسمبر 1999، المتضمن مصادقة الجزائر على بروتوكول 03 يونيو سنة 1999 حول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالنقلات الدولية السككية (COTIF) والمؤرخة في 09 مايو 1980، ج ر العدد 82 سنة 2001، ص 03.
- 23- الأمر رقم 72 - 35 المؤرخ في 27 يوليو 1972 والمتضمن مصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة سكك الحديد (CIM) والموقع عليها في مدينة برن سنة 1970، ج ر العدد 84 السنة التاسعة، الصادرة بتاريخ 20 أكتوبر 1972، ص. 1296.
- 24- فاروق ملش، المرجع السابق، ص. 320.
- 25- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، 2009، ص. 132.
- 26- Article 30 - 02 du COTIF - CIM Appendice B a la convention( L'indemnité n'excède pas 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute) .
- 27- فاروق ملش، المرجع السابق، ص. 324.
- 28- Article 30 - 04 du COTIF - CIM Appendice B a la convention( Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits).
- 29- Article 30 - 03 du COTIF - CIM Appendice B a la convention( En cas de perte d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de l'unité de transport intermodal ou de leurs pièces, aux jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu de la prise en charge ).
- 30- Article 32 - 01 du COTIF - CIM Appendice B a la convention( En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 30, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination. § 2 L'indemnité n'excède).
- 31- Article 33 - 01 du COTIF - CIM Appendice B a la convention (Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas le quadruple du prix de transport).

- 32- فاروق ملش، المرجع السابق، ص. 325.
- 33- Article 33 - 02 du COTIF – CIM Appendice B a la convention.
- 34- Article 32 - 03 du COTIF – CIM Appendice B a la convention.
- 35- Article 32 - 04 du COTIF – CIM Appendice B a la convention.
- 36- ويتحقق ذلك بإضافة عبارة " Déclaration of interest in delivery " وذلك في الخاتمة رقم 30 من تذكرة النقل COTIF.
- 37- فاروق ملش، المرجع السابق، ص. 325.
- 38- Article 36 du COTIF – CIM Appendice B a la convention (Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, §§ 6 et 7 et aux articles 30, 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement).
- 39- هذا على عكس اتفاقية COTIF 1980 قبل تعديلها كانت تلزم الناقل بدفع ضعف التعويض القانوني الوارد بالاتفاقية.

### قائمة المصادر والمراجع المعتمد عليها:

#### الكتب:

- 1- حسني المصري، العقود التجارية في القانون الكويتي والمصري والمقارن، مكتبة الصفار، الكويت، الطبعة الأولى، سنة 1990.
- 2- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، 2009.
- 3- سوزان علي حسن، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، 2009.
- 4- فاروق ملش، النقل متعدد الوسائط، الأوجه القانونية والتجارية، الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية 1996.
- 5- هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.

#### المذكرات والرسائل والأطروحة:

- 1- قماز ليلي الدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2013/2014.

#### النصوص القانونية:

- 1- الأمر رقم 72 – 35 المؤرخ في 27 يوليو 1972 والمتضمن مصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة سكك الحديد (CIM) والموقع عليها في مدينة برن سنة 1970، ج ر العدد 84 السنة التاسعة، الصادرة بتاريخ 20 أكتوبر 1972.

- 2- المرسوم الرئاسي رقم 91 - 264 المؤرخ في 10 أوت 1991، المتضمن مصادقة الجزائر مع التحفظ على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية ( كوتيف ) و المبرمة في برن يوم 9 مايو سنة 1980 و كذا البروتوكول و الملحقين بما في ذلك مرفقاتهما، ج ر عدد 38 السنة الثامنة و العشرون الصادرة بتاريخ 14 أوت 1991 .
- 3- المرسوم الرئاسي رقم 01 - 433 المؤرخ في 26 ديسمبر 1999، المتضمن مصادقة الجزائر على بروتوكول 03 يونيو سنة 1999 حول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالنقلات الدولية السككية (COTIF) والمورخة في 09 مايو 1980، ج ر العدد 82 سنة 2001.