

التَّحْدِيدُ الْقَانُونِي لِـمَسْئُولِيَّةِ النَّاقلِ الْبَحْرِي الدَّوْلِي فِي اتِّفَاقِيَّةِ بْرُوكْسِل فِي الْقَضَاءِ الْكُوَيْتِي ”حُكْمُ الْأَسْتِنَافِ الْعُلْيَا فِي ٢١ مَارَسَ ١٩٧٨م“

الدكتور علي جمال الدين عَوْض
استاذ القانون التجاري والقانون البحري
بجامعة القاهرة والكوييت والمطاي.

١ — من اسباب وضع المعاهدة الدولية ، الخاصة بسندات الشحن في بروكسل ١٩٢٤ ، الرغبة في القضاء على شكوى الشاحن من شروط الاعفاء من المسؤولية في عقود النقل البحري ، كما ان شروط تحديد المسؤولية كانت ايضا مثار شكوى الشاحن ، بل انها كانت تضر بهم اكثر من شروط الاهمال وذلك لان شروط الاهمال كانت لا تسرى الا بالنسبة لخطأ التابعين البحريين بينما شرط التحديد كان يسرى حتى بالنسبة لخطأ الناقل الشخصي وخطأ التابعين البريين ، ولذلك كان الناقلون يفيدون من شرط التحديد اكثر مما يفيدون من شرط الاعفاء ، بل وكانوا يسترون الشرط الاخر تحت شرط تحديد المسؤولية بمبالغ تافهة ، وكان القضاء في دول كثيرة ، مع تسليمه بصحة شرط الاهمال وشرط التحديد ، يحاول الحد منهما بطريقتين : فكان يهدرها اذا تبين له ان الخطأ المسبب للضرر ارتكب بقصد تحقيق مصلحة للناقل ، تطبيقا لفكرة الخطأ المربح ، ويهدرها كذلك اذا ترتب الضرر على غش او خطأ جسيم منه او من تابعيه .

وارادت المعاهدة الدولية وضع نهاية لمبحث الناقلين ، فوضعت حدا أدنى لشرط التحديد لا يمكن الاتفاق على أقل منه ، فهو حد أدنى بالنظر الى ما يمكن الاتفاق عليه ، وهو حد أقصى لما يمكن أن يحكم به القاضي ، وقد راعت في تحديده أن يكون في الوقت نفسه غير مجحف بمصلحة الناقل ، وبذلك اندمج شرط التحديد في نصوص المعاهدة . ولذلك نصت المادة ٥/٤ على أنه : لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الاحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو المتعلق بها بمبلغ يزيد على مائة جنيه استرليني عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى . « وأضافت المادة ٩ « يراد بالوحدات النقدية الواردة بهذه المعاهدة القيمة الذهبية » .

ويقوم وراء هذا التحديد للتعويض اعتبارات أخرى هامة ، منها أن التعويض كاملا بدأ للناقلين عسيرا بسبب جهلهم محتويات الطرود المنقولة وقد تكون قيمتها كبيرة ، كما يصعب على الناقلين التأمين من مسئوليتهم عن طرود مجهولة المحتويات والقيمة ، لذا فرض التحديد على مقدار التعويض تسهila لهذا التأمين ، وتكينا للناقلين من حساب احتمالاتهم ، وهو ما يفيد الشاحنين في نهاية الامر وعلى الاجل الطويل اذ يجنبهم أعباء الاجور الباهظة التي يؤدي اليها الحكم بتعويض كامل .

٢ — وقد انضمت الكويت الى اتفاقية بروكسل بالقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ المنشور في ٨ يونية ١٩٦٩ ، ولكنها تحفظت — في نص هذا القانون ذاته — فيما يتعلق بالحد الأقصى للتعويض ، فقالت المادة الاولى من القانون : « ووفق على انضمام دولة الكويت الى المعاهدة الدولية ، المرفقة بنصوصها ، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحري والموقعة ببروكسل في ٢٥ اغسطس سنة ١٩٢٤ مع التحفظ فيما يتعلق بالحد الأقصى المنصوص عليه بالفقرة خامسا من المادة ٤ من تلك المعاهدة » .

وبهذا التحفظ اراد واضع القانون تعطيل النص الخاص بالحد الأقصى للتعويض — مائة جنيه انجليزي ذهب عن كل طرد أو وحدة — ولكنه لم يبين الحد الذي يريده أو الحكم الذي ينطبق بديلا لحكم المعاهدة الذي عطله بهذا النص . لكن المذكرة التفسيرية لهذا القانون عبرت عن أن قصد المشرع من هذا التحفظ هو رغبته في رفع الحد الأقصى للتعويض الى ٢٥٠ دينار كويتي بدلا من المائة جنيه استرليني » .

واول ما يلاحظ على ما ورد بهذه المذكرة هو أن واضع القانون قد ظن

— خطأ — أن الحد الأقصى للتعويض هو مائة جنيه استرليني فأراد أن يرفعه الى ٢٥٠ ديناراً ، والصحيح أن المعاهدة تقضي في نص آخر من نصوصها هو المادة ٩ أن المقصود بالمائة جنيه استرليني مائة جنيه استرليني «ذهبا» أي قيمتها ذهباً ، ولهذا فإن الحد الوارد بالمعاهدة هو أعلى بكثير مما أراد المشرع الكويتي الوصول اليه بالمائتين وخمسين ديناراً كويتياً . ولو كان قد أدرك ما يضمنه نص المادة ٩ لما أورد هذا التحفظ .

٣ — على كل حال فقد صدر القانون ٢١ لسنة ١٩٦٩ معطلاً — في نصوصه — الحكم الخاص بالحد الأقصى للتعويض الوارد بالمعاهدة ، ولم يرد ذكر للحد البديل إلا في المذكرة الإيضاحية ، فثار السؤال عما يكون الحد الأقصى للتعويض في النقل البحري الدولي في ظل النصوص النافذة ، وعرض الموضوع على القضاء ، وفصلت فيه محكمة الاستئناف العليا (دائرة تجارية) بحكمين ، أحدهما في ٢٩ أبريل ١٩٧٣ ، والثاني (دائرة التمييز) في ٣٠ نوفمبر ١٩٧٧ ، والحكمان متعارضان كما سنرى .

وقد صدر حكم في الموضوع من محكمة الاستئناف العليا الكويتية في ٢١ مارس ١٩٧٨ ، يؤكد المعنى الذي أخذ به حكم الاستئناف الصادر في عام ١٩٧٣ ، ونعتقد أن الأمر سيعرض مرة ثانية على دائرة التمييز ، وأنها ستعدل عما ورد بحكمها الصادر في نوفمبر ١٩٧٧ .

ونعرض فيما يلي للمبادئ التي قررها كل من الحكمين ، قبل أن نبدي بعض الملاحظات على كل منها .

ونشير من الآن وبصفة عامة أن حكم سنة ١٩٧٣ عطل ما ورد بالمذكرة التفسيرية للقانون وحكم المعاهدة وطبق القواعد العامة الواردة في قانون التجارة .

أما حكم سنة ١٩٧٧ فقد أعمل ما أراده المشرع وإن لم يرد في القانون، أي قضى بتطبيق الحد الأقصى الذي أشار إليه في المذكرة التفسيرية .

ثم عاد حكم سنة ١٩٧٨ الى ما ورد في حكم ١٩٧٣

٤ — أولاً — حكم ٢٩ أبريل سنة ١٩٧٣ (محكمة الاستئناف العليا الدائرة التجارية) .

استبعدت المحكمة ما ورد في المذكرة التفسيرية للقانون ٢١ لسنة

١٩٦٩ وطبقت ما ورد في قانون التجارة بوصفه القاعدة العامة في تحديد التعويض عما يسببه الناقل — عموماً — في تنفيذ عقد النقل من ضرر .
ومما تالته المحكمة :

وحيث انه من المقرر في فقه القانون الدولي العام أن التصديق على المعاهدة لا يعد صحيحاً إذا كان معلقاً على شرط أو أن كان مقصوراً على بعض أحكام المعاهدة دون البعض الآخر أو أن كان يحمل معنى تعديل بعض أحكام المعاهدة ذلك لأن هذا كله يعد بمثابة عروض جديدة يعوزها اتفاق الدول المتعاقدة لكي تحدث أثراً قانونية غير أن الدولة تملك أن تقرن تصديقها على المعاهدة بما يدل على وجهة نظرها في تفسير بعض أحكام المعاهدة أو أن تبدي عليها بعض التحفظات فإن أقرتها الدول الأطراف على وجهة نظرها شمل الأثر القانوني لذلك التفسير أو التحفظ جمع أطراف المعاهدة والا فإن الأثر لا يحتج به إلا بالنسبة لمن أبداه ومن وافق عليه — ومؤدى ذلك، ولزومه هو أن التحفظ الذي أبدته دولة الكويت ليس من شأنه أن يؤثر على اعتبار الكويت من بين الدول المنضمة إلى المعاهدة وتلتزم بسائر أحكامها فيما عدا ما تحفظت عليه فهي وقد صدقت على المعاهدة أصبحت منضمة إليها — إلا أنه كان يجب بعد إيداع وثيقة التصديق أن تجرى مفاوضات بين دولة الكويت — صاحبة التحفظ — وباقي الدول الموقعة والمنضمة إلى المعاهدة حول تحديد الحد الأقصى لمسئولية الناقل البحري حتى إذا نجحت الكويت فيما أرادت من التحفظ ووافقت الدول الأخرى على وجهة نظرها في هذا الشأن من رفع الحد الأقصى للمسئولية إلى أكثر من مائة جنيه — سرى هذا الاتفاق الجديد على جميع أطراف المعاهدة وأصبح ملزماً لهم — أما ولم يثبت حتى الآن — أن اتفاقاً في هذا الشأن قد تم بين دولة الكويت وباقي الدول أطراف المعاهدة — فإن هذا التحفظ من جانب دولة الكويت الوارد بوثيقة الانضمام يغدو ولا أثر قانوني له بالنسبة لتلك الدول خصوصاً وأن هذا التحفظ فضلاً عن أنه يحمل معنى تعديل نص من نصوصها — فإنه — على ما يبدو من القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ جاء خلواً من تحديد ما تراه الكويت أن يكون هو الحد الأقصى .

وحيث انه يجب بادئ ذي بدء استبعاد تطبيق ما اتجهت إليه رغبة المشرع في المذكرة التفسيرية للقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ من رفع الحد الأقصى للتعويض إلى مبلغ ٢٥٠ ديناراً كويتياً وذلك للأسباب الآتية :

أولاً — أن العبرة والمعول عليه في القوة الإلزامية لحكم أو لقاعدة ما هي

بما جاء بشأنها بنص القانون نفسه دون المذكرة التفسيرية فاذا تعارض النص مع ما جاء بالمذكرة فإن التطبيق يكون للنص دون المذكرة — هذا وقد جاء نص المادة الاولى من القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ خاليا من تحديد اي مبلغ ما كحد اقصى لمسئولية الناقل — ومن ثم لا يجوز قانونا التعويل على ما جاء في هذا الشأن في المذكرة التفسيرية .

ثانيا — ان الذي جاء بالمذكرة التفسيرية لا يعدو ان يكون توضيحا للفرض من التحفظ ولم يكن هذا الفرض الا رغبة من المشرع في ان يصل الى اتفاق مع الدول المتعاقدة والمنظمة الى المعاهدة في رفع هذا الحد الاقصى الى مبلغ ٢٥٠ دينارا كويتيا . وقد ثبت مما سبق انه بعد ان اودعت دولة الكويت وثيقة تصديقها على المعاهدة لم تحصل اية مفاوضات بينها وبين باقي الدول وان هذه المفاوضات قد اسفرت عن اتفاق ما على تعديل الحد الاقصى المنصوص عليه في المعاهدة . ومن ثم أصبحت هذه الرغبة غير منتجة لاي اثر قانوني ما بالنسبة للدول الموقعة أو المنظمة الى المعاهدة .

ثالثا — ومع ذلك — فان مع الفرض الجدلي — بأن هذه المفاوضات قد اسفرت عن اتفاق معدل لنص المعاهدة في هذا الشأن — لوجب حتى يلتزم قاضي الدعوى بهذا الاتفاق الجديد ان يصدر به قانون وذلك عملا بالمادة ٢/٧٠ من الدستور وهو ما لم يصدر حتى الان .

رابعا — ان الزام الناقل البحري بمبلغ ٢٥٠ دينارا لا يمكن ان يكون مفهوما الا على أساس ان ما نص عليه في قانون المعاهدة قد عدل باتفاق جميع الدول وهو ما لم يثبت حصوله حتى الان .

ه — ثانيا — حكم ١١ نوفمبر ١٩٧٧ (محكمة الاستئناف العليا — دائرة التمييز)

طبق هذا الحكم ما أورده المذكرة التفسيرية من جعل الحد الاقصى ٢٥٠ دينارا ، استنادا منه — لا الى كون هذه المذكرة لها قوة النص القانوني — وانما الى ان وزارة الخارجية الكويتية ارسلت مذكرة منها (في معنى المذكرة التفسيرية للقانون) الى الحكومة البلجيكية واتخذت الاجراءات التي ادت — في نظر المحكمة — الى جعل رغبة المذكرة التفسيرية جزءا من المعاهدة وناظرة بهذا الوصف .

وتفصيل ذلك ، مع ملاحظاتي عليه ، كالآتي :

١ — قالت المحكمة العليا انه بعد صدور القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ في ٣١ مايو ١٩٦٩ ونشره في ٨ يونيه ١٩٦٩ صدر أمر أميري في ١٥ يونية سنة ١٩٦٩ باعلان وثيقة الانضمام الى المعاهدة وفي هذه الوثيقة التحفظ المشار اليه ، وهو تحفظ لا تمنع منه المعاهدة بل هو يتفق تماما مع غرضها .

وبهذه الخطوة أصبحت المعاهدة نافذة في الكويت ، فيما عدا الحكم الخاص بالحد الأقصى للتعويض وهو المائة جنيه استرليني حيث تحفظ القانون بالنسبة اليه .

٢ — الحد الأقصى الجديد — اي ٢٥٠ دينارا — ما دام قد ورد في وثيقة الانضمام الى المعاهدة وقد تم ايداعها بسجلات المعاهدة لدى الحكومة البلجيكية فقد أصبح (!) جزءا لا ينفصم عن احكامها التي أحال اليها قانون الانضمام رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ ومن ثم يعتبر تعديل التعويض بزيادته على الوجه الثابت بالوثيقة في حكم التشريع .

وهذا قول غريب اذ هو يقدم شكلا او صورة جديدة للتشريع لم يسبقه اليها أحد ، ولم يرد في اي دستور من دساتير العالم أن مذكرة من وزارة الخارجية تكون لها قوة التشريع .

٣ — اضاف الحكم أن من المقرر بقواعد القانون الدولي العام ان قبول التحفظ كما يقع صراحة فانه يقع ضمنا بعدم اعتراض الدول الاخرى الاطراف في المعاهدة عليه ، وقد صار تقنين هذه القواعد باتفاقية فيينا المعقودة في ١٩٦٩ بشأن سن وتطوير مبادئ القانون الدولي المتعلقة بالمعاهدات والتي انضمت اليها الكويت مؤخرا بالقانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٧٥ .

وهذا القول يثير ملاحظات عدة :

— اما ان من المقرر بقواعد القانون الدولي العام ان قبول التحفظ كما يقع صراحة فانه يقع ضمنا ، فهو قول لا دليل عليه ، بل ان المقرر هو عكس ذلك تماما .

— واما الاحكام التي وردت باتفاقية فيينا فهي قواعد جديدة وليست تقنينا لقواعد مستقرة ، ولم تدون النصوص الخاصة بهذه المسألة الا بعد مناقشات طويلة .

— فضلا على أن الاستناد الى اتفاقية فيينا هو استناد في غير موضعه لانه وقت صدور القانون الكويتي بالانضمام الى المعاهدة (سنة ١٩٦٩) ومسألة التحفظ لم تكن الكويت طرفا في هذه الاتفاقية (اتفاقية فيينا) لانها لم تنضم اليها الا في سنة ١٩٧٥ ، فلم يكن للكويت اذن في سنة ١٩٦٩ أن تفيد من اتفاقية دولية لم تكن طرفا فيها وقتئذ .

— واخيرا ، فان كل هذه المناقشة وكل هذه الحجج ليست لها قيمة اطلاقا في خصوص الموضوع محل البحث . فكون التحفظ قد قبلته الدول الاخرى أو لم تقبله ليس هو المقصود ، فالثابت أن التحفظ — بمعنى استبعاد حكم المادة ٥/٤ من اتفاقية بروكسل — يرنب اثره في الكويت بنص القانون الكويتي . وانما النقاش يدور حول الحكم الجديد الذي يضيف الى اتفاقية بروكسل حدا أقصى لا تعرفه هو الـ ٢٥٠ ديناراً كويتياً . فاستبعاد المائة جنيه استرليني حكم لا خلاف عليه .

اما تقرير الـ ٢٥٠ ديناراً كويتياً فهو حكم لا نص عليه ، لا في التشريع الكويتي ، ولا في اتفاقية بروكسل ، فلا يبقى الا تطبيق قانون التجارة بوصفه القاعدة العامة التي تسرى على جميع صور النقل ، وهو ما انتهى اليه حكم ١٩٧٣ .

٤ — وعلى كل حال ، وايا كانت الحجج التي ساقته المحكمة في حكمها الصادر سنة ١٩٧٧ فان النتيجة التي انتهت اليها لا تحقق غرضها من رفع مقدار التعويض الى ٢٥٠ ديناراً كويتياً ، اذ يظل الحد الوارد باتفاقية بروكسل ، وهو مائة جنيه استرليني ذهباً ، أعلى بكثير ، ولو كان رافع الدعوى على الناقل قد تنبه الى نص المادة ٩ من اتفاقية بروكسل لما كان قد دافع المحكمة الى الطريق الذي سلكته ولاستفاد هو ولجانب المحكمة بثينة المناقشة التي لا تنتهي الى شيء .

٥ — والى القاريء الكريم نورد نص الاحكام ، لاكتمال الفائدة :

● **اولا — محكمة الاستئناف العليا الكويتية (الدائرة التجارية في ١٧-٦-١٩٧٣) :**

« ... وحيث ان المادة المذكورة نصت على ما يأتي « ووفق على انضمام دولة الكويت الى المعاهدة الدولية المرفقة بنصوصها الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتصلة بسندات الشحن البحري والموقعة ببروكسل في ٢٥ اغسطس

سنة ١٩٢٤ مع التحفظ فيما يتعلق بالحد الأقصى المنصوص عليه بالفقرة خامسا من المادة ٤ من تلك المعاهدة » ، وجاء بالمذكرة التفسيرية في هذا الشأن ما يأتي : « ولما كانت الدراسة قد اثبتت أن المعاهدة تعود بالفائدة على من ينضم اليها فقد استقر الرأي على الانضمام الى تلك المعاهدة مع ضرورة التحفظ فيما يتعلق بالحد الأقصى لقيمة التعويض المنصوص عليه في المادة ٤ فقرة خامسا بقصد رفع هذا الحد الأقصى الى ٢٥٠ ديناراً كويتياً بدلاً من المائة جنيه استرليني المذكورة في الفقرة المشار اليها وسوف يراعى اثبات هذا التحفظ بالطرق الدولية المعتادة عند ايداع وثيقة الانضمام الى تلك المعاهدة لدى الحكومة البلجيكية ببروكسل والاعلان عن ذلك بالوسائل المتاحة ولكي يمكن ادخال القواعد التي تقررها هذه المعاهدة في التشريع الوطني الكويتي ومن أجل الالتزام بها ونظراً لتعلق احكامها بالتجارة والملاحة فقد أعد للموافقة عليها مشروع القانون عملاً بنص الفقرة الثانية للمادة ٧٠ من دستور البلاد . »

« وحيث أن المادة ١٢ من المعاهدة الدولية لسندات الشحن تنص على انه تستطيع الدول التي لم توقع على المعاهدة الحالية أن تنضم اليها سواء أكانت قد مثلت أم لم تمثل في المؤتمر الدولي ببروكسل — وعلى الدولة التي ترغب في هذا الانضمام أن تعلن هذه الرغبة كتابة الى الحكومة البلجيكية فترسل اليها وثيقة الانضمام لتودع في محفوظات الحكومة المودعة اليها وتبلغ الحكومة البلجيكية مباشرة جميع الحكومات الموقعة على الاتفاقية أو المنضمة اليها صورة مطابقة للاعلان ولوثيقة الانضمام مبينا فيها التاريخ الذي وصل فيه الاعلان ومفاد ذلك فيما استقر عليه العرف والفقه في القانون الدولي العام — أن المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن هي معاهدة مفتوحة وليست مغلقة الأمر الذي يجيز لاية دولة — ليست متعاقدة من الاصل — الانضمام اليها فيما بعد — ويتم ذلك باخطار رسمي أو بوثيقة رسمية ترسل الى الدولة التي تعينها المعاهدة وهي بلجيكا — وهذه الوثيقة الرسمية ما هي في الواقع من الأمر الا اجراء التصديق على المعاهدة Ratification من السلطة الدستورية التي تملك عقد المعاهدات عن الدولة وهو اجراء جوهري بدونه لا تتقيد الدولة بالمعاهدة التي وقع عليها مندوبها وجرى العمل على أن يثبت التصديق في وثيقة مكتوبة تحوي نص المعاهدة أو الإشارة اليها وتوقع من رئيس الدولة ومن وزير خارجيتها . » والتصديق على المعاهدة امر واجب سواء بالنسبة للدولة المتعاقدة أو الدولة المنضمة « يراجع المادة ١١ من معاهدات سندات الشحن » ويجب التمييز بين التصديق على المعاهدة Ratification واصدارها Promulgation

فالتصديق اجراء دولي يثبت التزام الدولة قبل الدول الاخرى الموقعة على المعاهدة ، أما الاصدار فقد تم بالقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ .

« ... ومتى كان ذلك — وكان من الثابت حسبها سبق البيان ان كلا من احكام قانون التجارة واحكام قانون المعاهدة مجال تطبيقه المستقل عن الاخر ومن ثم فليس هناك تعارض او تناقض بين القانونين . على أنه قد يقال ان هناك تعارضا بين القانونين في شأن تحديد الحد الاقصى للمسئولية، فبينما تنص المعاهدة على ان هذا الحد الاقصى لا يزيد باي حال من الاحوال عن مائة جنيه استرليني نجد نص المادة ٥١ من قانون التجارة تحدد المسئولية بقيمة البضاعة في ميناء الوصول مهما بلغت هذه القيمة حتى ولو زادت عن مائة جنيه استرليني وهذا القول — في رأي المحكمة — مردود بانه ليس ثمة تعارض على الاطلاق لان المشرع الكويتي بقانون اصدار المعاهدة رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ قد تحفظ على هذا النص من المعاهدة ومقتضى ذلك في التطبيق بالنسبة لقاضي الدعوى — باعتبار انه قانون داخلي — ان يلتزم قاضي الدعوى بهذا التحفظ مما مؤداه ولزومه الا يطبق القاضي هذا النص من المعاهدة الذي ورد التحفظ عليه من جانب المشرع وذلك بصرف النظر عن اثر هذا التحفظ دوليا بالنسبة للدول الموقعة او المنضمة الى المعاهدة وذلك تأسيسا على ان قاضي الدعوى لم يكن من الاصل ملتزما بتطبيق احكام المعاهدة الا اذا اصدرها المشرع بقانون وذلك طبقا للمادة ٧٠/٢ من الدستور . اما وقد صدر هذا القانون متحفظا على تحديد الحد الاقصى للمسئولية فقط دون باقي نصوص المعاهدة — فمفاد ذلك ان المشرع بقانون الاصدار وافق على تطبيق نصوص المعاهدة جميعها كأنها نصوص في قانونه الداخلي فيما عدا ما تحفظ عليه بشأن الحد الاقصى للمسئولية المنصوص عليها بالمعاهدة ومن ثم يصبح القانون الواجب التطبيق في هذا الشأن هو قانون التجارة باعتبار انه هو القانون الوحيد القائم في هذا الشأن أمام قاضي الدعوى وليس هناك من قانون اخر امامه واجب التطبيق على هذه المسألة بالذات » .

« وحيث انه — وفي مجال احكام قانون التجارة الواجبة التطبيق في شأن تحديد مسئولية الناقل — فانه وان كان نص المادة ٥١ منه يقضي على أنه « اذا ضاع الشيء او تلف دون ان تكون قيمته مبينة في وثيقة النقل قدر التعويض على اساس القيمة الحقيقية لما ضاع او تلف في جهة الوصول وفي اليوم المحدد له طبقا للسعر السائد في السوق فاذا لم يكن للشيء سعر معين حددت قيمته بمعرفة خبير يعينه قاضي الامور المستعجلة الا ان المادة ١٦٤ من ذات القانون

نصت على ان « يجوز للمتعاقدین ان یحددوا مقدما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد او في اتفاق لاحق . . . » اما اذا جاوز الضرر قيمة التعويض الاتفاقي فلا يجوز للدائن ان يطالب باكثر من هذه القيمة الا اذا اثبت ان المدين قد ارتكب غشا او خطأ جسيما وتنص المادة ٥٧٤ في شأن عقد النقل على انه « فيها عدا حالتي الخطأ العمدي والخطأ الجسيم من الناقل او من تابعيه يجوز للناقل :

أ — ان یحدد مسؤوليته في الهلاك او التلف بشرط الا يكون التعويض المشروط تعويضا سوريا .

ب — ان یشرط اعفاءه من المسؤولية عن التأخير — ويجب ان يكون شرط الاعفاء من المسؤولية او تحديدها مكتوبا وان يكون الناقل قد اعلم به المرسل « ومفاد ذلك انه في ظل احكام قانون التجارة واجب التطبيق يجوز الشاحن والناقل ان يتفقا مقدما على تحديد مسؤولية الناقل او اعفائه من المسؤولية عن التأخير بشرط الا يكون التعويض المتفق عليه تعويضا سوريا — وعلى القاضي ان يلتزم هذا الاتفاق وحدوده وذلك في غير حالتي الخطأ العمدي والخطأ الجسيم — اما اذا لم يتم اي اتفاق بين الشاحن والناقل في سند الشحن او في أي اتفاق لاحق على تحديد مسؤولية الناقل او على مقدار التعويض الذي يلتزم به هذا الاخير في حالة فقد البضاعة او تلفها فان القاضي هو الذي يتولى تقدير هذا التعويض طبقا للفقرة الاولى من المادة ١٦٣ من قانون التجارة وتنص على انه « اذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد او بنص في القانون فالمحكمة هي التي تقدره » ويكون التقدير عندئذ على مقتضى نص المادة ٥١٤ من قانون التجارة . »

● ثانيا : محكمة الاستئناف العليا — دائرة التمييز في ١٩٧٧/١١/٣٠

استندت الطاعنة ضمن ما استندت اليه في استئنافها الى ان معاهدة بروكسل التي تحكم واقعة النزاع تقضي بتحديد الحد الاقصى للتعويض عن البضاعة التي تهلك او تتلف اثناء الرحلة البحرية بمبلغ ١٠٠ جنيه استرليني عن كل طرد وبعدم التزام الناقل بالقيمة الفعلية للبضاعة الا اذا كان قد بين نوعها وقيمتها بسند الشحن ، وان الثابت ان الطرفين قد حددا بسند الشحن قيمة التعويض عن كل طرد بمبلغ ٥٠٠ دولار ومن ثم فانه لا يجوز الزام الطاعنة بما يزيد عن ذلك القدر ، وبجلسة ٧٦/٦/٢٦ قضت محكمة الاستئناف العليا بتأييد الحكم المستأنف ، وطعن الطاعنة في هذا الحكم بطريق التمييز للاسباب المبينة بصحيفة الطعن ، ولدى نظر الطعن صممت الطاعنة على طلب تمييز الحكم المطعون فيه وطلبت المطعون ضدها رفض الطعن واحالت النيابة

الى المذكرة التي انتهت فيها الى طلب رفض الطعن .

» وحيث انه مما تنعاه الطاعنة باسباب طعنها على الحكم المطعون فيه خطأ في القانون الواجب التطبيق على واقعة النزاع وتؤسس هذا النعي على ان الحكم قضى في الدعوى استنادا الى احكام قانون التجارة الوطني ، بان حكم للمطعون ضدها بالتعويض مقدرا بقيمة كامل ثمن الطردين اللذين فقدوا اثناء الرحلة البحرية ، واهدر الشرط المدون في سند الشحن بتحديد مسئولية الطاعنة بوصفه ناقلا بمبلغ ٥٠٠ دولار عن كل طرد ، متذعرا فيما ذهب اليه بانه لم يتوفر في ذلك الشرط احد الاركمان الاساسية اللازمة لصحته عملا بالمادة ٥٧ من قانون التجارة وهو وجوب اعلام الشاحن به اعتبارا بان الطاعنة لم تقدم ما ينبىء عن علم الشاحن بتدوين الشرط ضمن بيانات سند الشحن، وكذلك في حين ان القانون الذي يحكم واقعة النزاع اصلا هو معاهدة بروكسل في شأن سندات الشحن البحري التي انضمت اليها الكويت بموجب القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ والتي تقضي في المادة ٤ بند خامسا منها على تحديد الحد الاقصى للتعويض الذي يلزم به الناقل بمبلغ ١٠٠ جنيه استرليني عن كل طرد يتلف اثناء الرحلة البحرية ، وان الاتفاق بين الطرفين على زيادة التعويض عن ذلك الحد جائز دون الاتفاق على انقاصه عنه ، وان الناقل لا يلزم في أية حال بقيمة البضاعة الا اذا كان الشاحن قد بين نوعها وقيمتها بسند الشحن، ورتب الطاعن على ذلك انه لا يكون ملزما بالتعويض الا في حدود الاتفاق الثابت بسند الشحن وهو ٥٠٠ دولار عن كل طرد من الطردين المفقودين ، ومع ذلك فانه يستدرك بالقول بان القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ المشار اليه وان جرى بالتحفظ على الحكم المقرر بالمادة ٤ بند خامسا من المعاهدة في تعيين الحد الاقصى للتعويض الا ان هذا القانون لم ينص على الفاء ذلك الحكم من احكام المعاهدة او تعديله فيكتسب الحكم المشار اليه قوة التشريع كسائر الاحكام الاخرى في المعاهدة التي احال اليها قانون الانضمام المذكور ، وانه لا يعتبر مع ذلك شيئا ان المذكرة التفسيرية لهذا القانون قد ورد بها ان المقصود بالتحفظ هو رفع الحد الاقصى للتعويض المنصوص عليه بالمادة ٤ بند خامسا من المعاهدة من مبلغ ١٠٠ جنيه استرليني الى مبلغ ٢٥٠ دينارا كويتيا لان هذا البيان وان كان قد اعلن الى الدول الاخرى الاطراف في المعاهدة الا ان سريانه يستلزم موافقة تلك الدول عليه كتابة وبخاصة انه لا يتمشى مع الغاية من المعاهدة ، في تحقيق التوازن بين حقوق الشاحنين والناقلين البحريين ، وان دولتين من دول المعاهدة قد اعترضتا عليه ، وانه حتى اذا قيل بان المذكرة التفسيرية تنطوي على الافصاح

عن قصد المشرع بزيادة الحد الأقصى للتعويض عن القدر المعين اصلا في المعاهدة فانها بذلك المفهوم لا تمنع الاتفاق بسند الشحن على تقدير التعويض بقدر ادنى من ذلك الحد وبذلك يجوز انقاصه الى ١٠٠ جنيه استرليني عن كل طرد وفقا للمنصوص عليه في المعاهدة ، واذ لم يلتزم الحكم المطعون فيه بهذا النظر فانه يكون معيبا لمخالفته القانون مما يوجب تمييزه .

« وحيث ان هذا النص صحيح في اساسه ذلك انه من المقرر في المادة ٧ من الدستور ان القانون هو الاداة الشرعية لتنفيذ المعاهدات المتعلقة بحقوق المواطنين ومعاهدات التجارة والملاحة والاقامة والمعاهدات التي تحمل الخزانة العامة نفقات لم ترد في الميزانية او تلك التي تتضمن تعديلا للقوانين وبالبناء على ذلك الحكم صدر القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ بانضمام الكويت الى معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن وهو ينص في مادته الاولى على انه « ووفقا على انضمام دولة الكويت الى المعاهدة الدولية المرفقة بنصوصها الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحري والموقعة ببروكسل في ٢٥ اغسطس سنة ١٩٢٤ مع التحفظ فيما يتعلق بالحد الأقصى المنصوص عليه بالبند خامسا من المادة الرابعة من تلك المعاهدة » ومن ثم فانه اعتبارا من التاريخ المعين لتطبيق هذا القانون تسري احكام المعاهدة التي احوال اليها مجرى التشريعات الداخلية فيلتزم القاضي باعمال القواعد التي وردت بها على الروابط التي تقع في النطاق الذي تسري فيه دون النصوص القانونية السابقة التي كانت تحكمها في الاصل ، فيما عدا الحكم المقرر بنص المادة ٤ بند خامسا بتحديد حد اقصى للنصوص والذي استثناه قانون الانضمام بالتحفظ الذي اورده بشأنه ، فان صفة القانون تنحدر عنه ولا تشملها وبالتالي فلا يصح الالتزام الا بالقدر المحدد فيه او النزول على مقتضاه .

« وحيث انه استطرادا لما تقدم فان معاهدة بروكسل اذ تنص بالمادة الرابعة (خامسا) بفقرته الاولى والثالثة على انه « لا يلزم الناقل او السفينة في اي حال من الاحوال بسبب الهلاك او التلف اللاحق بالبضاعة بمبلغ يزيد على مائة جنيه انجليزي عن كل طرد او وحدة او على ما يعادل هذه القيمة بعملية اخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وان يكون هذا البيان قد دون في سند الشحن ... ويجوز للناقل او الربان الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد اقصى يزيد عن الحد الأقصى المنصوص عليه سابقا على شرط الا يكون الحد الأقصى المتفق عليه اقل من المبلغ السابق ذكره وارتأى المشرع الكويتي عدم ملائمة التعويض المقدّر بذلك الحكم فتحفظ عليه

في قانون الانضمام بعبارة عامة مطلقة وجاء بشأنها في المذكرة التفسيرية ما يلي « استقر الرأي على الانضمام الى تلك المعاهدة مع ضرورة التحفظ فيما يتعلق بالحد الأقصى لقيمة التعويض بقصد رفع هذا الحد الأقصى الى ٢٥٠ ديناراً كويتياً وبدلاً من المائة جنيه استرليني المذكورة في الفقرة المشار إليها وسوف يراعى اثبات هذا التحفظ بالطرق الدولية المعتادة عند ايداع وثيقة الانضمام الى تلك المعاهدة .

« وكذلك فانه اذ توجب المادة ١٢ من المعاهدة على الدول التي ترغب في الانضمام إليها ان تعلن رغبتها كتابة الى الحكومة البلجيكية وان ترسل إليها وثيقة الانضمام لايداعها بمحفوظاتها واعلانها الى حكومات الدول الموقعة على المعاهدة والدول التي انضمت إليها ، واعمالاً لهذا الحكم من المعاهدة وتنفيذاً لمقتضى قانون الانضمام رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ بعد أن تم نشره بتاريخ ١٩٦٩/٦/٨ فقد صدر الامر الامري المؤرخ ١٩٦٩/٦/١٥ باعلان وثيقة الانضمام بالنص التالي : نعلن بموجب هذه الوثيقة انضمامنا الى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل بتاريخ ٢٥ اغسطس سنة ١٩٢٤ ونعد بمراعاتها والامر بمراعاتها دون انتهاك حرمتها مع التحفظ الاتي — يرفع الحد الأقصى للالتزام الناقل او السفينة الوارد في البند الخامس من المادة الرابعة الى ٢٥٠ جنيه بدلاً من ١٠٠ جنيه » ، وبتاريخ ٢٥ يوليو سنة ١٩٦٩ اتمت وزارة الخارجية ايداع تلك الوثيقة لدى جهة الاختصاص بالحكومة البلجيكية ثم عادت الوزارة وطلبت من تلك الحكومة بتاريخ ١٩٧١/٣/٣٠ تصحيح ما وقع في وثيقة الانضمام من خطأ مادي في بيان نوع العملة التي يقدر بها الحد الأقصى للتعويض يحصلها بالدينار الكويتي وليس بالجنيه ، وقد جاء ذلك التحفظ متفقاً مع قواعد القانون الدولي العام التي تحل للدول التي تشترك في ابرام المعاهدة الدولية او التي تنضم فيها بعد أن تبدي عدم ارتباطها ببعض احكام المعاهدة بطريق التحفظ عليها سواء برفض تلك الاحكام او باعطائها تحديداً معيناً على خلاف المنصوص عليه في الاصل وذلك ما دام ان المعاهدة لا تحظر التحفظ وما دام أن التحفظ يتلاءم مع الغرض الذي وضعت من اجله وهي ذات القواعد التي اخذت بها اتفاقية فيينا المعقودة في سنة ١٩٦٩ بشأن تقنين وتطوير مبادئ القانون الدولي المتعلقة بالمعاهدات والتي انضمت إليها الكويت فيما بعد بالقانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٧٥ ، والثابت بمعاهدة بروكسل انها لم تمنع التحفظ ، ومن المسلمات أن اغراضها تتوافق الجماعة الدولية على ضرورة الحد من الشروط التي جرى الناقلون على ادراجها

بسند الشحن البحرية باعفائهم من المسؤولية او التخفيف منها الى ما يقل عن القدر المناسب لها ، وانه ليتفق مع تلك الغاية التحفظ الكويتي بقصد زيادة المبلغ المقدر حدا للتعويض ، ومن ثم فانه اذا ما ضمن التحفظ القبول لدى دولة من دول المعاهدة انعقدت له الولاية القانونية على العلاقات التي يكون فيها عنصر ينتمي بجنسيته الى تلك الدولة ، وانما يكون التحفظ عاطلا من كل اثر بالنسبة للعلاقات المرتبطة باية دولة اخرى تثير اعتراضا عليه لعدم قبولها

الارتباط به ، ولا يستلزم العمل بمضمون ذلك التحفظ والاخذ بالحد الاقصى للتعويض الوارد فيه بالنسبة للعلاقات بالدول التي قبلت اصدار تشريع جديد بزيادة اقصى التعويض الى القدر المعين بالتحفظ ، وذلك ان المذكرة التفسيرية لقانون الانضمام الى المعاهدة افصحت عن ان المقصود بالتحفظ الوارد في نص القانون على الحد الاقصى للتعويض الوارد في المادة ٤/٥ من المعاهدة هو زيادته الى ٢٥٠ دينار كويتي كما تضمنت وثيقة الانضمام الى المعاهدة النص ايضا على زيادة التعويض الى ذلك القدر ، وقد تم ايداعها بسجلات المعاهدة واصبحت بذلك جزءا لا ينفصم عن احكامها التي احال اليها قانون الانضمام رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ ومن ثم يعتبر تعديل التعويض بزيادته على الوجه الثابت بالوثيقة في حكم التشريع ويكون سريانه على العلاقات ذات العناصر الاجنبية مرتبطا بما اتخذته الدول التابعة لها من مواقف بشأن ذلك التحفظ بقبوله او بالاعتراض عليه ، هذا ومن المقرر بقواعد القانون الدولي العام ان قبول التحفظ كما يقع صراحة فانه يقع ضمنا بعدم اعتراض الدول الاخرى الاطراف في المعاهدة عليه ، وقد صار تقنين هذه القواعد باتفاقية فيينا المعقودة في ١٩٦٩ بشأن سن وتطوير مبادئ القانون الدولي المتعلقة بالمعاهدات والتي انضمت اليها الكويت مؤخرا بالقانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٧٥ كما تقدم — اذ تنص في مادتها ٧/٢٠ على انه يعتبر التحفظ مقبولا من قبل الدولة اذا لم تثر اعتراضها عليه في مدة اثني عشر شهرا من تاريخ اخطارها بالتحفظ او من تاريخ تعبيرها عن رضاها بالالتزام بالمعاهدة ، ومن الثابت انه لم يعترض على تحفظ الكويت بوثيقتها المودعة بتاريخ ٢٥ يوليو سنة ١٩٦٩ غير فرنسا والنرويج وذلك على الوجه المبين بالمستند الذي قدمته النيابة وهو الصورة الفوتوغرافية للوثيقة الصادرة من وزارة الخارجية بتاريخ ١٢ مارس سنة ١٩٧٣ والمودعة بملف القضية رقم ٨٠٥ لسنة ١٩٧٢ استئناف التجاري التي صار ضمها الى قضية الطعن بالتميز رقم ٥٠ لسنة ١٩٧٦ تجاري المحجوزة للحكم بذات الجلسة المحددة للحكم

في هذا الطعن ، ومن ثم يعتبر تحفظ الكويت بمضمونه الوارد بوثيقة الانضمام مقبولا من الدول الاخرى الاطراف في المعاهدة التي لم تبد اي اعتراض عليه ، ويترتب على ذلك وفي مجال علاقة تلك الدول مع الكويت تعديل حكم المادة ٥/٤ من المعاهدة برفع الحد الاقصى للتعويض المبين فيه الى مبلغ ٢٥٠ دينارا كويتيا ويمتنع بالتالي طبقا لذلك الحكم — بعد تعديله بالتراضي الذي تم بشأنه — أن يتم الاتفاق على تقدير التعويض بمبلغ يقل عن ٢٥٠ دينارا كويتيا، فاذا تم الاتفاق بسند الشحن او بوثيقة اخرى من وثائق النقل على تقدير التعويض بمبلغ أقل من الـ ٢٥٠ دينارا تعين زيادته الى ذلك القدر وفي جميع الاحوال فانه لا يجوز الزام الناقل بالتعويض على أساس القيمة الفعلية للبضاعة التي هلكت او تلفت الا اذا كان الشاحن قد بين نوع البضاعة وقيمتها قبل الشحن واثبت هذا البيان بسند الشحن .

وحيث أن الثابت بالوقائع — على ما تقدم — أن سند الشحن مثار النزاع في الدعوى يقوم على نقل بحري أبرم بين صاحب بضاعة كويتي وناقل من المملكة المتحدة لنقل البضاعة من ليفربول الى الكويت واذا كانت المملكة المتحدة من الدول الموقعة على المعاهدة والتي لم تعترض على التحفظ الكويتي على المادة ٤ بند خامسا منها ، فانه بذلك تنعقد ولاية الحكم في هذه العلاقة الى المعاهدة مع التعديل الذي ادخله التحفظ الكويتي عليها بشأن الحد الاقصى للتعويض ، وقد تنكب الحكم المطعون فيه تطبيق المعاهدة على ذلك الوجه واعمل في النزاع نصوص القانون التجاري فيكون بذلك قد أخطأ في القانون الواجب التطبيق مما يوجب تمييزه لهذا السبب دون حاجة للتعرض لها في اسباب الطعن .

« وحيث انه عن موضوع الاستئناف فانه بناء على الاسباب السابقة واذا كان الثابت ان سند الشحن محل النزاع خال من اي بيان عن نوع البضاعة وقيمتها ، وقد دون فيه اتفاق الطرفين على تقدير التعويض بمبلغ ٥٠٠ دولار عن كل طرد يهلك أو يتلف أثناء الرحلة البحرية ، خلافا لما يقضي به القانون الواجب التطبيق وهو المادة ٥/٤ من معاهدة بروكسل مقترنة بتحفظ الكويت عليها بموجب قانون انضمامها اليها رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ من عدم جواز الاتفاق على تعويض يقل عن ٢٥٠ دينار كويتي عن كل طرد يصيبه الهلاك أو التلف ، ومن ثم يتعين تعديل الحكم المستأنف على أساس ذلك بالزام الطاعنة بأن تؤدي الى المطعون ضدها قيمة التعويض عن الطردين المفقودين مقدرة بمبلغ ٥٠٠ د.ك. واذا كان الطعن لم يصل الى ما قضى به الحكم المطعون فيه

بشأن الفوائد القانونية ، فصار قضاؤه فيها باتا بالتزام الطاعنة بادانتها من التاريخ المعين في الحكم لسريانها وهو تاريخ صدوره بجلسة ٢٦-٦-١٩٧٦ .

● ثالثا — حكم دائرة الاستئناف في ٢١ مارس ١٩٧٨

ورد في هذا الحكم :

« ... وبما انه اذا كان القانون هو وحده الاداة الشرعية المعتمدة لنفاذ المعاهدات المنصوص عليها في المادة ٧٠ من الدستور في الكويت فان مؤدى ذلك ولزومه أن القاضي لا يلزم بأحكام هذه المعاهدات الا باعتبار انها قد أصبحت بمقتضى قانون اصدارها جزءا من التشريعات الداخلية الواجبة التطبيق على هذا الاساس . وينبنى على ذلك ، وبالضرورة ، ان ما قد يستثنيه قانون الاصدار من نصوص المعاهدة بما يعد تعديلا لها ولو لم تتفق عليه الدول الاطراف ، لا يدخل في هذه التشريعات ولا ينفذ بالتالي في الكويت ويمتنع على القاضي تطبيقه ، ولان القانون الرقيم ٢١ لسنة ٦٩ الصادر بانضمام دولة الكويت الى معاهدة سندات الشحن الموقعة في ١٩٢٤ قد نص على تحفظها فيما يتعلق بالحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من تلك المعاهدة ومبلغه فيها مائة جنيه انجليزي دون أن يورد في صلبه المبلغ المقرر بديلا عنه ، فان سائر احكام المعاهدة تعتبر بذلك سارية في الكويت من يوم نفاذ ذلك القانون من تاريخ نشره وذلك فيما خلا نص هذه الفقرة المستثناة بحكمه من التطبيق ، وكما انه يمتنع على القاضي من بعد أن يلتزم بالمبلغ المقترح الذي عرضته المذكرة الشارحة لهذا القانون كبديل ، « وبقصد رفع هذا الحد الأقصى الى ٢٥٠ دينار كويتي » وفق ما جاء فيها وعلى أن يراعى اثبات هذا التحفظ بالطرق الدولية المعتادة عند اعلان وثيقة الانضمام، فهذه المذكرة — كقبيلها — ليست لها قوة القانون ولا تغني لذلك في تكملة أحكامه وانما يستعان بها وحسب وفي حدود وظيفتها المعتمدة لتقصي حكمة التشريع ومرايمه ولجلاء ما قد يلتبس على النظر من الاحكام المقررة أصلا فيه، وكذلك الراي بالنسبة للأمر الاميري المؤرخ ١٥-٦-١٩٦٩ الذي صدر باعلان وثيقة الانضمام ونص على تحفظ الكويت اثباتا له ولاعلان العرض الذي تضمنه على دول المعاهدة لتبدي رأيها في امكان استبدال المبلغ المقترح بالحد الأقصى للتعويض المقرر فيها ، فهذا الامر ليست له بطبيعته صلاحية التشريع ولا قوته ولذلك فلم يكن من متعاصده — وبالقطع — أن يكون بذاته وسيلة لادخال حكم التحفظ في قانون الانضمام الرقم ٦٩/٢١ الذي كان قد نفذ من قبل صدوره ومن ثم فان ذلك الامر لا يعد لما سلف مكملا لما اشتمل عليه هذا

القانون من احكام .

« وحاصل ما فات ان قانون الانضمام رقم ٦٩/٢١ الذي خلا نصه من بيان مبلغ الحد الاقصى البديل للتعويض المقرر في المعاهدة لا تكمله في هذا الخصوص ما تضمنته مذكرته الشارحة عن تحفظ الكويت على ذلك التعويض أو ما جاء بشأنه في الامر الاميري اللاحق عليه باعلان وثيقة الانضمام ، وانه يترتب على ذلك استطرادا وعلى فرض ان هذا التحفظ ، جائز أصلا وصحيح ، ان اعمال مقتضاه كحكم واجب التطبيق لا يتوقف على موافقة دول المعاهدة عليه — فهذه الموافقة لازمة وحسب لتعديل أي من نصوصها الاصلية طبقا لقواعد القانون الدولي العام ، غير انها لا تغني عن وجوب ادخال هذا التعديل في التشريع الداخلي لهذه الدول ليكون له قوة القانون فيها ، ولهذا فانه يتعين أساسا كي يعتبر حد التعويض المقترح في التحفظ نافذا في الكويت ان يصدر به قانون ينص صراحة عليه وحتى يتصل علم الكافة بهذا القانون بعد نشره بالطريق المرسوم .

« وبما ان ما توصلت به الشركة المستأنفة — عدا ما سلف — بما جاء به قضاء التمييز عن تحفظ الكويت وأثره في تعديل حد التعويض المقرر في معاهدة بروكسل ، بالاستناد الى قواعد القانون الدولي العام التي قننت في اتفاقية فيينا لعام ١٩٦٩ من أن التحفظ جاء موافقا لتلك القواعد وان المعاهدة لم تحظره وانه يتلاءم مع الغرض الذي وضعت من أجله فهو — مع انتفاء جدواه ، لعدم تعلقه أساسا بالتشريع الداخلي أو تأثيره عليه بمثابته القانون الملزم وحده للقاضي ولو اختلفت مع احكام المعاهدة — مردود في جملته بأن المادة ١٩ من اتفاقية فيينا لعام ١٩٦٩ لتقنين وتطوير مبادئ القانون الدولي المتعلقة بالمعاهدات والتي انضمت اليها الكويت مؤخرا بالقانون رقم ٢٧ لسنة ٧٥ تنص على انه « يجوز للدولة ان تبدي تحفظا على المعاهدة عند توقيعها أو التصديق عليها أو قبولها ، أو الموافقة عليها أو الانضمام اليها الا في احدى الحالات التالية ١/ ١ ج/ في الحالات التي تشملها الفقرتان ١ ، ب اذا كان التحفظ لا يتماشى مع موضوع المعاهدة أو الغرض منها ، وقد جاء هذا النص تقنيا للراي المعبر في الفقه من قبله ، واذا كان ذلك وكانت معاهدة بروكسل لا تجيز أصلا التحفظ الا في حالتين اثنتين نص عليهما تحديدا بروتوكول التوقيع الملحق بها وهما المتعلقتان بالمادة الرابعة فقرة ٢ من ج الى ع والمادة السادسة . وكان تحفظ الكويت المتعلق بحالة اخرى مغايرة لم يرد بها نص في المعاهدة ، لا يتلاءم مع ذلك وعلى خلاف ما ذهب اليه حكم التمييز ، مع الغرض الذي وضعت

من أجله بل انه ليتناول احد أحكامها الأساسية التي حرصت على توحيد قواعد المسؤولية لتوفير العدالة بين العاملين بصناعة النقل البحري وإيجاد التوازن بين مراكز الناقلين والشاحنين في كل الحالات التي تنطبق فيها المعاهدة - فإنه **لا يصح القول بعد** أن هذا التحفظ جاء موافقا للمعاهدة أو لتواعد القاتون الدولي .

« على انه ليس صحيحا - وعلى الاطلاق - أن مبلغ التعويض المقترح في وثيقة اعلان الانضمام - المائتان والخمسون دينارا ، يربو بقيمته على الحد المقرر له في الفقرة الخامسة من المادة الرابعة وهو مائة جنيه انجليزي بل انه ليقل في الواقع عن هذا الحد بكثير وذلك على أساس **أولا/** ما نصت عليه المادة التاسعة بالمعاهدة من انه « يراد بالوحدات النقدية الواردة بهذه المعاهدة القيمة الذهبية » *Valeur or* وتحتفظ الدول المتعاقدة والتي لا يستعمل فيها الجنيه الاسترليني كوحدة نقدية بحق تحويل المبالغ المبينة بالجنيه الانجليزي في هذا الاتفاق الى أرقام صحيحة طبقا لنظامها النقدي ويمكن للتوابع الوطنية الاحتفاظ للمدين بحق الوفاء بالنقود الوطنية ، طبقا لسعر القطع يوم وصول السفينة الى ميناء تفريغ البضائع ، ومؤدى هذا النص في جملته - وكما هو ظاهر وبغير شبهة أن الدفع بالذهب ليس مشروطا فيه ، وأن القيمة المقررة هي القيمة التعادلية بالذهب للجنيه الانجليزي «الورق» وقت إبرام المعاهدة التي استهدفت وضع أساس ثابت للحساب لا يتأثر في سائر الاحوال بالتقلبات التي تطرا عادة على قيمة العملات الورقية سواء بالزيادة أو النقصان وحتى يجد الناقلون الملزمون بالمعاهدة أنفسهم في مركز متساو من التحديد القانوني الذي فرضته المعاهدة وذلك أيا كانت جنسياتهم أو جنسيات الشاحنين - **ثانيا /** أن القيمة الذهبية للجنيه الانجليزي وقت إبرام المعاهدة وهي القيمة المعينة في الفقرة الاولى من المادة التاسعة كوحدة حساب ثابتة كما سلف القول تزيد بدورها وبكثير عن القيمة التعادلية بالذهب للدينار الكويتي في تاريخ التحفظ وكما حددتها المادة ١/٢ من القانون رقم ٢٢ لسنة ٦٨ في شأن النقد وبنك الكويت بمقدار « ٢٨٨٢٨ر » جراما من الذهب الخالص . وهذه القيمة هي التي تمثل سعر الصرف بالدينار منذ ذلك التاريخ وحتى صدور المرسوم بقانون رقم ٧٧/١٣٠ الذي ألغى دور الذهب في النظام النقدي واستبدل بالمادة ١/٢ من القانون رقم ٦٨/٣٢ نصا يقول « يعين بمرسوم أسس سعر صرف الدينار الكويتي » . وبيان ما سلف في شأن زيادة القيمة الذهبية لوحدة الجنيه الانجليزي المعينة في معاهدة بروكسل عن القيمة

التعادلية بالذهب للدينار في تاريخ تحفظ الكويت انه في البدء وفي زمن التزام إنجلترا بقاعدة الذهب ، كان الجنيه الانجليزي الورق يساوي طبقا لقانون العملة الصادر عام ١٨٧٠ والمعدل بعد ذلك بقانون عام ١٨٩١ جنيها انجليزيا ذهبا ، وكان الوزن العادي لها ومقداره ٧٩٣٧٨٧ جرام . ومؤدى ذلك وجود جنيهين من الذهب في التعامل مختلفان وزنا وهو ما اثار صعوبة في حساب القيمة الذهبية للجنيه الاسترليني ومن اجل ذلك أعدت اللجنة البحرية الدولية في مؤتمرها المنعقد باستكهولم في يونيو عام ١٩٦٣ مشروعا بتعديل اساس لتحديد من الجنيه الانجليزي الذهب الى مبلغ عشرة الاف « فرنك بوانكاريه » مع الاستمرار في الاعتماد بالقيمة الذهبية أساسا للحساب وباعتبار ان قيمة هذا الفرنك اكثر وضوحا وتحديدا وانفى للخلاف .

ولقد خرجت إنجلترا عن قاعدة الذهب لأول مرة في عام ١٩٢٠ ولم تعد اليها بعد ذلك الا في عام ١٩٢٥ ثم هجرتها نهائيا عام ١٩٣١ . وفي زمن الالتزام بقاعدة الذهب كان الجنيه الاسترليني الورق يساوي جنيها ذهبيا كما سلف القول . كما كان سعره على أساس سعر صرف هو $\frac{21}{32}$ ٤٨٦.٠ دولارا ، واما في زمن الخروج على هذه القاعدة خلال الفترة من عام ١٩٢٠ الى عام ١٩٢٥ وبعد عام ١٩٣١ وحتى الان فلم يكن سعر الجنيه الاسترليني بالنسبة للدولار ثابتا بل كان يتوقف على العرض والطلب ، وفي حين كان سعره عام ١٩٢٠ بعد الخروج من قاعدة الذهب ، « ٣٤٠ دولارا » ارتفع هذا السعر في عام ١٩٢٤ . وهو عام ابرام معاهدة بروكسل . وما بين « ٤٢٠ » لادنى سعر ، « $\frac{1}{8}$ ٧٤٤ » دولارا « لاعلى سعر . ومؤدى ذلك بالحساب ان سعر الجنيه الانجليزي بالدولار في ذلك العام بالذات كان لا ينتقص كثيرا عن سعره اثناء التزام إنجلترا بقاعدة الذهب قبل عام ١٩٢٠ وخلال الفترة من ١٩٢٥ الى ١٩٣١ ومبلغه « $\frac{21}{32}$ ٤٨٦.٠ دولارا » وهو المبلغ الذي كان يساوي في ذلك التاريخ وكما سلف القول جنيها ذهبيا وزنه العادي ٧٩٨٨٠.٥ جراما ووزنه الاقل المسموح به « ٧٩٣٧٨٧ جراما » وباحتساب مبلغ الفرق بين سعر الجنيه بالدولار في تلك الفترة « $\frac{21}{32}$ ٤٨٦.٠ دولارا » وسعره سواء الاعلى او الادنى في عام ابرام المعاهدة سنة ١٩٢٤ وصولا للقيمة الذهبية للجنيه الانجليزي في هذا العام بالذات . يبين دون شبهة او احتمال خلاف ان الحد الاقصى لمسئولية الناقل في المعاهدة على الاساس المعبر لتلك القيمة يزيد بكثير من الضعف عن المبلغ المقترح في تحفظ الكويت ، وليس دونه ، كما ذهب حكم التمييز . وهو ما تتحقق به مصلحة الشاحنين والمرسل اليهم من اهل الكويت والمؤمنين لهؤلاء وهؤلاء

على السواء ، وبذلك يكون حد التعويض في المعاهدة هو المتفق بهذه المثابة مع غاية التحفظ وان أخطاه الحساب .

« وبما أنه من جماع ما فات يبين ان هذا الطعن على غير أساس في جملته ، ولان الحكم المستأنف قد صدر قضاؤه لاسبابه التي بني عليها واستنادا الى تقرير خبج الدعوى الذي تقره هذه المحكمة والذي لا طعن في الواقع عليه فانه يتعين تأييده . »