

التحكيم في منازعات الأنشطة البحرية *Arbitration in maritime activities disputes*

د. ربحيوي هوارى
جامعة وهران 2 محمد بن أحمد- الجزائر
houari.rebhioui@gmail.com

تاريخ الإرسال: 2023/09/27 تاريخ القبول: 2024/12/12 تاريخ النشر: 2024/12/31

الملخص :

رغم تعدد الوسائل التي يمكن للأطراف اللجوء إليها لحل منازعاتهم إلا أننا نجد في الوقت الحاضر أن أطراف النزاع البحري غالبا ما يفضلون اللجوء إلى التحكيم دون غيره من الوسائل لتسوية المنازعات أيا كان سبب نشوؤها، فالأصل في مجال العقود البحرية أصبح هو وجود النص التعاقدى الذي يلزم التحكيم نظرا لتشعب المصالح المقترنة بالمعاملات والعلاقات البحرية الدولية، ومن ثم فلا يكاد يخلوا عقد من عقودها من النص على أن المنازعات التي قد تنشأ بخصوص ذلك العقد تحل عن طريق التحكيم لمساهمته في تفعيل الأنشطة البحرية وإستقرار معاملاتها، فيتفق الأطراف على إحالة تلك المنازعات إلى محكمين متخصصين وخبراء في المجال البحري ليفصلوا فيها بأحكام تحكيمية نهائية وملزمة، مما ساعد على نجاحه في التصدي لمختلف المنازعات البحرية التي تتميز بالتشعب والتعقيد.

الكلمات المفتاحية : النشاط البحري، العقود البحرية، المنازعات البحرية، التحكيم التجاري الدولي.

Abstract:

Despite the many means to which parties can resort to resolve their disputes, we find at present that the parties to maritime disputes often prefer to resort to arbitration rather than other means to settle disputes;

whatever the reason for their emergence, the principle in the field of maritime contracts has become the existence of a contractual text that requires arbitration, given the complexity of interests associated with international maritime transactions and relations and the arbitration's contribution to activating maritime activities.

-Mots clés: *Marine activity; Maritime contracts; Maritime disputes ; International commercial arbitration.*

مقدمة:

يعتبر النشاط البحري من أهم الخدمات الرئيسية التي تساهم في تسهيل التبادل التجاري من خلال المهام التي يؤديها، فمن خلاله يتم إنتقال الأشخاص والبضائع على إختلاف أنواعها، بما فيها منتجات المحروقات ذات الطلب المتزايد يوما بعد آخر والتي يتم نقلها بواسطة البحر عن طريق الأسطول التجاري العالمي، لذلك فالنشاط البحري يعتبر الدعامة الأساسية لتقدم التجارة الدولية ورفيها، وبطبيعة الحال تحتل التجارة البحرية الجزء الأهم والأكبر مقارنة بوسائل النقل الأخرى وأحد العناصر المؤثرة في التجارة الخارجية، وعاملا مساعداً في تنشيط الخدمات التجارية لمعظم دول العالم اليوم.

إن ممارسة النشاط البحري يكون وفق أسس منظمة ومحددة مع ضرورة اللجوء إلى حل الخلافات بطرق سلمية، ولهذا أصبح في الوقت الحاضر يسود تيار قوي يتمثل في اللجوء إلى التحكيم لحل المنازعات البحرية، فيتفق أطراف العلاقة على أن يعهدوا بالمنازعات الحالية أو المستقبلية إلى محكمين مشهود لهم بالكفاءة والخبرة في المجال البحري ليفصلوا فيها بأحكام تحكيمية ملزمة، ويعتبر التحكيم البحري أحد فروع التحكيم التجاري الدولي، وهو منظم بالقوانين والمعاهدات الدولية المنظمة للتحكيم التجاري الدولي، بالإضافة إلى مجموعة من الأحكام الخاصة التي تضمنتها بعض القوانين الوطنية لبعض الدول، وبذلك أصبحت هذه النصوص هي الشريعة العامة التي تنظم التحكيم في المنازعات البحرية.

فلقد أصبح التحكيم يشكل منعطفا حاسماً ونقطة تحول هامة في تطوير العلاقات البحرية وتهدئة التوترات الحادة التي غالبا ما تعكر صفو هذه العلاقات، وقد كشفت التجربة العملية نجاحه في التصدي للكثير من المنازعات البحرية، الأمر الذي ساعد

على إنتشاره كوسيلة فعالة نظرا للنتائج المرضية التي حققها في هذا المجال، وتماشيا مع ما تم ذكره أصبح التحكيم هو النظام الملائم والمميز لتسوية المنازعات البحرية التي تنشأ بين الأطراف والمتعلقة بممارسة النشاط البحري، بل أكثر من ذلك فهو يعتبر في الوقت الحاضر من أساسيات التعامل البحري الدولي.

أهمية البحث

يمكن القول أن أهمية البحث لا تتجسد في الوقوف فقط على نظام التحكيم من وجهة نظر عامة، بل التركيز على مسألة جديرة بالبحث تتمثل في التطرق لخصوصية التحكيم في المجال البحري، ناهيك عن ذلك ما لهذا الأخير من أهمية إقتصادية وتجارية ، وبطبيعة الحال فأهمية التحكيم كوسيلة لتسوية المنازعات ستزداد بإزدياد وتيرة المعاملات البحرية الدولية لاسيما في ظل العولمة الاقتصادية.

مشكلة البحث

رغم أهمية التحكيم ودوره الفعال في تسوية المنازعات البحرية إلا أنه ونظرا لحساسية هذه المنازعات عن سائر المنازعات التي يتم تسويتها عن طريق التحكيم، مثل ضخامة المطالبات المالية التي تصل إلى الملايين والمليارات، ولما تتطلبه المعاملات البحرية من سرعة البت في المنازعات الناشئة عنها، بالإضافة إلى ضرورة توافر محكمين على درجة عالية من الخبرة والكفاءة التي تؤهلهم لتسوية هذا النزاع الذي يتميز بالتشعب والتعقيد، مما يجعل منازعات النشاط البحري لا تخلو من خلفية إقتصادية دولية، الأمر الذي يترتب عليه أن يكون لأحكام التحكيم الصادرة في هذه المنازعات أثارا تؤثر في حياة الكثير من البشر، وبهذا بثور التساؤل حول مسألة التحكيم ومدى ملائمته لخصوصية المنازعات في المجال البحري ؟

منهجية البحث

باعتنادنا على المنهج التحليلي باعتباره الأنسب لمعالجة هذا الموضوع الذي يتطلب تحليل مختلف المواقف والآراء ذات الصلة بمسألة تسوية المنازعات البحرية عن طريق التحكيم، سنحاول الإجابة عن هذا التساؤل من خلال مبحثين: المبحث الأول نتناول فيه تحديد مفهوم المنازعات البحرية وبيان خصوصيتها، والمبحث الثاني نخصه لدراسة مسألة اللجوء إلى وسيلة التحكيم للفصل في المنازعات البحرية.

المبحث الأول: تحديد مفهوم المنازعات البحرية وبيان خصوصيتها

يعتبر النشاط البحري من أهم الأنشطة على المستوى الدولي إذ تتم من خلاله أغلب المبادلات التجارية الدولية، وانطلاقاً من هذا الاهتمام المتزايد والمستمر بالنشاط البحري فإن ظهور المنازعات حوله يعد أمراً طبيعياً وظاهرة مألوفة، ونظراً لحساسية المنازعات البحرية عن سائر منازعات التجارة الدولية مثل حساسية المعلومات التي يتم تداولها، وضخامة المطالبات المالية التي تصل إلى الملايين أو المليارات في بعض الأحيان، بالإضافة إلى ضرورة توافر درجة عالية من الخبرة والكفاءة التي تؤهل لتسوية هذا النزاع الحساس والخطير، مما يجعل المنازعات في المجال البحري لا تخلو من خلفية سياسية واقتصادية دولية الأمر الذي يترتب عليه أن يكون للمنازعات البحرية آثاراً تؤثر في حياة الكثير من البشر في مختلف الدول، لذلك فإنه يتعين في الأنشطة البحرية مراعاة خصوصية منازعاتها.

المطلب الأول: مفهوم المنازعات البحرية

يقصد بالمنازعات البحرية كل خلاف ناتج في إطار المعاملات البحرية سواء بين الأشخاص الخاصة فيما بينها، أو بينها وبين أحد الأشخاص المعنوية العامة، وعليه فإن المنازعة تصبح بحرية بمجرد تعلقها بالملاحة البحرية وشم تنظيمها بواسطة القانون البحري، ونظراً لارتباط المنازعة البحرية بالملاحة البحرية فإنه من الأهمية تحديد المقصود بهذه الأخيرة، ويرى الفقه أن مناط تعريف الملاحة البحرية هو مكان ممارسته فهي الملاحة التي تتم في البحر أياً كانت وسيلة القيام بها وهو التعريف الراجح. (عواشريّة، 2009، صفحة 98)

ويمكن تعريف المنازعة البحرية المتعلقة بالنشاط البحري بأنها كل خلاف ناتج في إطار المعاملات البحرية، وعليه فإن المنازعة البحرية التي يتم عرضها على التحكيم هي المنازعة المرتبطة بالنشاط البحري بوجه عام. (غرايبيّة، 2023، صفحة 18) كما عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 المنازعات البحرية على أنها تلك المنازعات التي تثار داخل الولاية الوطنية للدول الساحلية، وتلك الواقعة في أعالي البحار وقاعها أو ما يسمى بالمنطقة أو التراث المشترك للإنسانية. (دليّة، 2015، صفحة 7)

وقد قدم أحد الباحثين تعريفا للمنازعة البحرية قال فيه أنها: "أي خلاف يكون متعلقا بمنازعة يتم تنظيم موضوعها بواسطة القانون البحري والمنازعة تصبح بحرية بمجرد تعلقها بالملاحة البحرية والتي تدور عموما حول النظام القانوني للسفينة - أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة، (طه، 2000، صفحة 11) ويمكن القول أنها تتسع لتشمل كل العلاقات التي يحميها القانون البحري العقدية وغير العقدية والمتعلقة بالسفينة وجميع أشخاص الملاحة البحرية (من طاقم، وكيل السفينة، الشاحن، الناقل) وكذلك العقود المتعلقة باستغلال السفينة من عقود النقل والإيجار وكذا الحوادث البحرية.

وتعد المنازعات البحرية من المعاملات المتشابكة والمعقدة وهي منازعات بحرية لأنها تقع في وسط بحري، فالمنازعات البحرية لا ترتبط بنقاط قانونية فحسب وإنما أيضا بمسائل جغرافية وسياسية واقتصادية وتقنية. ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، قد أجازت للدول اللجوء إلى الوسائل السياسية والقضائية المحددة في الفصل السادس من الأمم المتحدة، فإن ذلك يؤكد وجود أو توقع حصول منازعات سياسية وقانونية حول استخدام البحار وإستغلالها (الفتلاوي، 2012، صفحة 271).

لا يمكن بأي حال من الأحوال أن يتم حصر المنازعات البحرية التي يجوز إقامة دعوى التحكيم البحري بشأنها، ولا نبالغ في قولنا إن التحكيم البحري يشمل جميع أنواع المنازعات الناتجة عن المعاملات التجارية البحرية، سواء كانت تلك المعاملات تستند في قيامها إلى عقد بحري باختلاف أنواعه أو تستند إلى سند شحن (أنظر التعليق رقم 1)، أو حتى مشارطات تأجير السفن (أنظر تعليق رقم 2)، أو حتى الحوادث البحرية، وغيرها من العلاقات التجارية البحرية الأخرى.

وعلى الصعيد الدولي نجد أن الغالبية العظمى من المشرعين الوطنيين لم يقوموا بتحديد المنازعات البحرية التي يمكن أن تخضع للتحكيم، ونادرا ما نجد مشرعا وطنيا قد قام بتحديد، ومن المشرعين الذين حددوا ذلك المشرع الأمريكي، وذلك بالمادة الأولى من قانون التحكيم الفيدرالي، والتي نصت في سياقها على أن مشارطات الإيجار الخاصة بالسفن، وعمليات النقل البحري التي تتم بواسطة سندات الشحن، والإتفاقات المتعلقة بإستخدام الرصيف البحري للسفن وإصلاحها، وحالات التصادم البحري، وأي

موضوع آخر يتعلق بالتجارة الدولية ويمكن أن تتولاها جهات القضاء البحري، هي منازعات يمكن أن تخضع للتحكيم البحري (الوفا، 2001، صفحة 63).

وتشمل المنازعات البحرية على سبيل المثال لا الحصر صوراً مختلفة، إذ تضم المجموعة الأولى ما يتعلق بالمنازعات التي قد تنشأ عن العقود البحرية مثل: عقود بناء السفن وإصلاحها (أنظر التعليق رقم 3) وبيعها وتأجيرها وعقود البيوع البحرية وعقود القطر البحري، عقود النقل البحري بمختلف أشكاله (أنظر التعليق رقم 4) وما يثيره من إشكالات كتلف البضاعة أو هلاكها أو وصولها متأخرة أو كيفية حساب غرامات التأخير، عقود التأمين البحري (أنظر التعليق رقم 5) وإعادة التأمين سواء على السفن أو على البضائع وغيرها (عواشرية، 2009، صفحة 98). أما المجموعة الثانية فتشمل المنازعات الناشئة عن الحوادث البحرية كتلك المتعلقة بحالات التصادم البحري و المساعدة البحرية وعمليات الإنقاذ البحري (أنظر التعليق رقم 6) وتسوية الخسائر البحرية المشتركة غيرها، وهذه العلاقات السابقة عادة من تنظم بعقود نموذجية تتضمن شرط تحكيم (عواشرية، 2009، صفحة 98). بالإضافة إلى منازعات أخرى مرتبطة بالأمور الملاحية منها: الدعاوى الناشئة ضد مزودي السفن أو المنازعات مع سلطات الموانئ. (غرايبة، 2023، صفحة 81)

ويتسع نطاق مجالات المنازعات البحرية لتشمل مجالات أخرى على غرار المنازعات المتعلقة بتعيين الحدود البحرية (الترسيم)، والموارد البحرية، وحماية البيئة البحرية، الصيد غير القانوني وغير المنظم، المنازعات فيما ينشأ من خلافات مع مزود السفينة، أو مع السفينة والسلطات المختصة في الموانئ المختلفة التي ترسو فيها السفن، وغيرها من المنازعات الأخرى. على العموم يمكننا القول بأن المنازعات البحرية التي يمكن إخضاعها لنظام التحكيم البحري، هي أي منازعة تكون ناتجة عن معاملة من المعاملات البحرية، أيّاً كان منشأها.

المطلب الثاني: خصوصية المنازعات البحرية

إن الهدف من تسوية المنازعات البحرية هو الوصول إلى تسوية نهائية للنزاع بين الأطراف، ونبذل فيما يأتي لأهم الخصوصيات التي تتميز بها المنازعات البحرية عن باقي منازعات التجارة الدولية:

- أنه من المستحيل عزل منازعات التجارة البحرية عن وسيلة التحكيم الدولي، لاسيما وأنها بطبيعتها نشاط دولي تحكمه عادات وأعراف وإتفاقيات دولية عديدة(العريني، 2007، صفحة 155).

- الصفة الدولية للمنازعات البحرية نظرا لإختلاف جنسية أطراف النزاع، فالمعاملات التي تكون بين أطراف العلاقة البحرية عادة ما تكون من جنسيات مختلفة، فعلى سبيل المثال تختلف جنسية كل من الشاحن عن جنسية الناقل وعن جنسية السفينة في أغلب الأحيان(المنشاوي، 1995، صفحة 19 وما بعدها).

- إن الإهتمام بالنشاط البحري وتنظيمه بقواعد خاصة، جعل المنازعات الناشئة عنه خاضعة لأحكام خاصة تميزها عن غيرها من المنازعات، وإنعكست هذه الخصوصية على الهيئة المختصة في نظرها أين أصبح من اللازم على المحكم البحري معرفتها والتحكم فيها لضمان تطبيق سليم وفعال للقواعد القانونية التي تحكم هذا النوع من المنازعات(خوجة، 2022، صفحة 348).

- تعتبر المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري منازعات تتعلق بمعاملة تجارية (أي ذات طابع تجاري)، سواء بين الأشخاص الطبيعية أو الأشخاص المعنوية من جنسيات مختلفة، أم بين الأشخاص العامة كالدولة أو إحدى هيئاتها أو مؤسساتها العامة من جهة، وبين أشخاص أجنبية خاصة من جهة أخرى(رضوان، 1981، صفحة 72).

- أن المنازعات البحرية تتميز بكونها تنشأ عن نشاط بحري تعاقدية، وأن معظم التحكيمات البحرية تتم بصدد تسوية منازعات عقود النقل البحري للبضائع سواء بسند شحن أو مشاركة إيجار(خوجة، 2022، صفحة 348).

- تتميز المنازعات في المجال البحري بتواجد جمعيات للمحكمين البحريين وهي لا تقوم بأي دور في تنظيم وإدارة العملية التحكيمية، بل يقتصر دورها على خدمة المجتمع البحري عن طريق وضع قائمة بالمحكمين البحريين ذوي الخبرة والكفاءة ولائحة بالإجراءات التحكيمية، تاركة لأطراف النزاع البحري حرية إختيار محكميهم من بين الأسماء الواردة بالقائمة المشار إليها وحرية الخضوع لللائحة المذكورة، ومن أهم هذه الجمعيات تلك الموجودة بمدينة لندن ونيويورك، (الفقي، 2021، صفحة 91 وما بعدها) فجمعية المحكمين البحريين بنيويورك فهي تشترط في عضويتها أعضاء أكفاء لهم خبرة واسعة في مجال النشاط البحري، ولما بالأعراف البحرية ومكونين في

التخصصات البحرية المختلفة على مستوى الجمعية، أما بخصوص جمعية المحكمين البحريين بلندن فتضم نخبة من الخبراء الأكفاء المتخصصين في المجالات البحرية المختلفة، الذين لهم تجربة واسعة في مجال النشاط البحري وممارسة مهنة التحكيم البحري.

- أن المنازعات البحرية ترتبط بنشاط ينفرد بكثرة مخاطره وأخطاره، وتعقيد وصعوبة منازعاته وإنطوائها على معطيات فنية وقانونية بحاجة إلى خبرة خاصة ودراية كاملة بالعادات والأعراف البحرية ومعلومات قانونية وفنية وتجارية لا تتوافر للقاضي العادي، ولا يعرف تفاصيلها سوى الأشخاص الذين يحترفون هذا النوع من النشاط، (العريني، 2007، صفحة 155) والذين تتوافر فيهم درجة عالية من الكفاءة بفعل تجربتهم وتخصصهم في المجال البحري.

المبحث الثاني: اللجوء إلى وسيلة التحكيم للفصل في المنازعات البحرية

لم يعد التحكيم طريقاً إستثنائياً لحل الخلافات في المجال البحري بل أصبح طريقاً طبيعياً لفض المنازعات في مجال التجارة البحرية وكذلك على صعيد التجارة الدولية بوجه عام، ويعتبر التحكيم البحري فرع من فروع التحكيم التجاري الدولي بصفة عامة يتمتع بالصفة التجارية تبعاً لتجارية الأعمال البحرية المستمدة من طبيعة النشاط البحري، ويزداد اللجوء إلى التحكيم كوسيلة لتسوية المنازعات البحرية المتعلقة بالنشاط البحري مع إزدیاد حجم التجارة البحرية والمعاملات الناتجة عنها، وتزداد بذلك الخلافات المرتبطة بها، وبالرجوع إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي صدرت عن الأمم المتحدة سنة 1982، نجد أنها قد تضمنت النص على وسائل عديدة تلجأ إليها الأطراف المتنازعة لحل خلافاتهم من بينها التحكيم.

المطلب الأول: أسباب اللجوء إلى التحكيم في المجال البحري

لقد ساعد على إنتشار التحكيم في المنازعات البحرية عوامل كثيرة نوجز أهمها في ما يلي:

- إزدیاد تدخل الدولة وأشخاصها المعنوية العامة في ممارسة الأنشطة البحرية الأمر الذي أدى بأطراف العلاقة البحرية إلى إستبعاد إختصاص القضاء الوطني خوفاً من تغليب مصالح الدول الأطراف في العلاقة البحرية، (خوجة، 2022، صفحة 344)

وبناء على ذلك فقد صارح أطراف العلاقات البحرية من متعاملين في المجال البحري إلى تضمين عقودهم البحرية المختلفة على شرط التحكيم كبنء في العقد.

- الطبيعة الدولية للنشاط البحري وعدم ملاءمة القواعد القانونية الداخلية لهذه الطبيعة، مما يقتضي التحرر من القيود التي توجبها النظم القانونية المختلفة، والتحكيم هو الآلية المثلى لبلوغ هذا الهدف.

- يقوم التحكيم وبشكل أساسي على مبدأ سلطان الإرادة، ومن ثم يستطيع أطراف النزاع في مجال النشاط البحري تنظيم العملية التحكيمية بالشكل الذي يتلاءم مع ظروفهم التجارية والاقتصادية وبما يتفق مع طبيعة وخصوصية الأنشطة البحرية مصدر النزاع (الأنباري، 2015، صفحة 275). ذلك أن نظام التحكيم يتميز بكونه يمنح الأطراف حرية معتبرة غير موجودة في النظام القضائي الوطني (Y.AKROUN, p. 02)، وتتجلى هذه الحرية منذ البداية أي من لحظة اختيار إخراج المنازعة من اختصاص القضاء العادي واختيار قضاء التحكيم للنظر فيها، وبعد ذلك تخضع كل الإجراءات لإرادة الأطراف فبإمكانهم اختيار نوع التحكيم، وتشكيل هيئة التحكيم، وكذلك لغة التحكيم ومكان التحكيم وموضوع المنازعة محل التحكيم، بالإضافة إلى القانون الواجب التطبيق على الإجراءات وعلى الموضوع، وغيرها من الأمور التي تدخل في تركيب القضاء التحكيمي.

- ضرورة حسم المنازعات البحرية بالسرعة الواجبة والتحكيم التجاري بما يضعه من سهولة وسرعة في الإجراءات فإنه يوفر لها ذلك بمنأى عن قضاء الدولة بدرجةاته المتعددة وبإجراءاته البطيئة والمعقدة، نظرا لتعلق الأمر بثروة بحرية كبيرة القيمة تتمثل في السفينة وما تحمله من أموال، ولا يخفى على ما يترتب على بقاء السفينة ساكنة في الميناء لمدة طويلة إنتظارا لصدور حكم قضائي يفصل في النزاع من خسائر فادحة تصيب ذي الشأن من ملاك السفن ومجهزيتها ومستأجريها فضلا عن الشاحنين وشركات التأمين.

- إحاطة المعاملات التجارية البحرية بقدر من السرية والتحكيم بلا شك هو خير وسيلة لتحقيق هذه الغاية، ومن هذا المنطلق يعد مبدأ سرية التحكيم هو القاعدة العامة في التحكيم التجاري الدولي، بل إحدى المزايا التي تدفع المتنازعين إلى اللجوء للتحكيم، وتزداد أهمية سرية التحكيم في المنازعات البحرية عن أهميتها في ما عداها من

منازعات لما يترتب على هذه العقود من آثار اقتصادية تؤثر بشكل كبير على مصالح الدول (هوارى، 2021، صفحة 221). فعدم نشر الأحكام تعتبر من المميزات الكبرى للتحكيم، فالأطراف في الأنشطة البحرية يرغبون في عدم معرفة المنازعات الناشئة بينهم، أسبابها ودوافعها نظرا لما قد تؤدي إليه هذه المعرفة من المساس بمراكزهم المالية أو الاقتصادية (بوختالة، 2017، صفحة 80)، لذلك تنص العديد من قوانين وقواعد التحكيم على عدم نشر أحكام التحكيم إلا بموافقة الأطراف.

- فضلا عن ذلك فإن للتحكيم البحري مراكز متعددة في العالم، لكن أكثرها شهرة تلك الكائنة في الدول البحرية الكبرى المجهزة والمالكة لأساطيل النقل البحري كإنجلترا وفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية، ففي إنجلترا توجد غرفة التحكيم البحري التي أنشأتها مؤسسة اللويدز عام 1912 ومقرها مدينة لندن، وهي من أقدم مؤسسات التحكيم المتخصصة في تسوية المنازعات الناشئة عن الحوادث البحرية، وهناك غرفة التحكيم البحري والمنظمة الدولية للتحكيم البحري ومقرهما مدينة باريس بفرنسا، وتأسست الغرفة الأولى عام 1969 بواسطة اللجنة المركزية الفرنسية لمجهزي السفن وهي مؤسسة تحكيم فرنسية خالصة، أما الثانية فهي منظمة دولية يتم التحكيم أمامها وفقا للائحة وضعتها غرفة التجارة الدولية والمنظمة البحرية الدولية وتعرف بلائحة تحكيم (CMI-CCI)، وتقوم المراكز سالفة الذكر بإدارة العملية التحكيمية وفقا للوائحها منذ تقديم طلب التحكيم وحتى صدور قرار المحكمين كما تصدر الأحكام بإسمها، لذلك يعتبر التحكيم أمامها تحكيما بحريا مؤسسيا (الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية، 1997، صفحة 91 وما بعدها).

- ولا يفوتنا أن ننوه إلى تخصص المحكم البحري، وفي هذا الإطار يحتاج الفصل في المنازعات التي تنشأ عن المعاملات التجارية البحرية إلى نسبة كافية من المؤهلات العلمية والفنية، فبدلا من عرض مثل هذه المنازعات على جهة قضائية قد لا تتوافر على هذه المؤهلات في أعضائها، فإنه من الأفضل أن ينظر فيها أشخاص يملكون قدرا كافيا من الخبرة والمعلومات الضرورية للاضطلاع بهذه المهمة (الزهاوي، 1990، صفحة 496). فالمحكم المناسب في المنازعات البحرية هو المحكم المؤهل الحاصل على أعلى المؤهلات الفنية المتخصصة في كافة جوانب الأنشطة البحرية، هذا فضلا عن توافر الخبرة التحكيمية المناسبة في عدد من المنازعات التي تؤكد معرفته بالأعراف والممارسات المتبعة في مجال التجارة البحرية. وبناء على ما تقدم نلاحظ أن

التحكيم يكفل عرض المنازعة على محكم متخصص في مجال النشاط البحري الذي تنتمي إليه الخصومة محل النزاع (حاملة، 2012، صفحة 121)، كما أن التحكيم يعمل دوماً على تحديث قائمة المحكمين الخبراء المحليين والدوليين من ذوي الكفاءات والمهارات العالية، ويعمل على إدارة و توفير أي محكمين إضافيين عند الحاجة لتسهيل عملية التحكيم.

المطلب الثاني: الإتفاق على التحكيم في المجال البحري

يتم اللجوء إلى التحكيم في مجال النشاط البحري بموجب إتفاق يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة البحرية على أن يحيلوا إلى التحكيم جميع أو بعض المنازعات التي نشأت أو ستنشأ مستقبلاً عن هذه العلاقة. ومن أهم المنازعات تلك المتعلقة بإستغلال السفينة والتي تكون محلاً للتحكيم وهي الناتجة عن البضائع وإيجار السفن، وغالباً ما تشمل سندات الشحن أو مشارطات الإيجار على إتفاق التحكيم، سواء جاء هذا الإتفاق في صورة شرط من شروط العقد أو في شكل وثيقة مستقلة (العريني، 2007، صفحة 157).

إن الإتفاق على التحكيم له صورتان: إما أن يتعهد أطراف العلاقة البحرية قبل نشوء النزاع على عرض منازعاتهم على التحكيم ويكون غالباً ضمن بنود العقد الأصلي الذي يحكم العلاقة القانونية بين الطرفين وهذه الصورة تعرف بشرط التحكيم أو بند التحكيم (خوجة، 2022، صفحة 341)، وهي الصورة الأحدث ظهوراً والأكثر إنتشاراً في مجال العلاقات الدولية لأنها تسمح بتجاوز نقائص مشاركة التحكيم وصعوبة إبرامها. ويكثر إستخدام هذه الصورة في منازعات العقود البحرية بصفة عامة وفي عقود النقل البحري بصفة خاصة، ويتم إدماج هذا النوع من الشروط عادة في سندات الشحن المحررة بمناسبة عقود النقل المبرمة بين الشاحن والناقل (دليلة، التحكيم في المنازعات البحرية، 2015، صفحة 82).

يتبين من الناحية العملية أن شرط التحكيم الوارد في سند الشحن هو الأكثر شيوعاً والأكثر إستعمالاً في مجال النشاط البحري، وبصفة خاصة العقود الدولية ذات الشكل النموذجي، كما أن ما يقرب من 80% من عقود التجارة الدولية والبحرية أصبحت تتضمن شرطاً تحكيمياً (القادر، 1996، صفحة 45)، وأن توقيع سند الشحن

متضمن لشرط التحكيم كاف للقول بوجود إتفاق على التحكيم ملزم للطرفين دون اشتراط توقيع خاص على هذا الشرط (القادر، 1996، صفحة 100).

أما إذا تعهد أطراف العلاقة البحرية بعد نشوء النزاع على عرضه على التحكيم فهذه الصورة تعرف بمشارطة التحكيم وهي الأسبق ظهوراً، وإستخلاصاً لما سبق فإن ذلك يكون في حالة إتفاق الأطراف في عقد مستقل على عرض المنازعات التي نشأت بالفعل على التحكيم، وهذه الصورة يكثر إستخدامها في حالات الإتفاق على التحكيم في المنازعات الناشئة عن الحوادث البحرية، وحالات تسوية منازعات الخسائر البحرية المشتركة.

وبطبيعة الحال يمكن اللجوء إلى التحكيم في إطار أحد مراكز التحكيم البحري الدائمة بناء على إتفاق الأطراف في إتفاقية التحكيم، إما عن طريق إختيار الأطراف لشرط التحكيم الخاص بالمؤسسة التحكيمية التي يرغبون في تسوية النزاع أمامها، وإما بالنص على تطبيق قواعد ذلك المركز، ومن أهم هذه المراكز التحكيمية: غرفة التحكيم البحري بباريس، المنظمة الدولية للتحكيم البحري، غرفة اللويدز للتحكيم البحري (دليلة، التحكيم في المنازعات البحرية، 2015، صفحة 88).

وإستخلاصاً لما سبق، فإن التحكيم في المنازعات البحرية كما أسلفنا يتم بواسطة إتفاق يحيل النزاع للتحكيم سواء أكان شرطاً أم عقداً مستقلاً، ومن البديهي أن يتم النقل البحري بواسطة السفينة، إما بسند شحن وهو الغالب وإما بمشارطة إيجار السفينة، وبالتالي فإن إتفاق التحكيم ينبغي أن يرد إما في سند شحن البضائع بشكل خاص وإما يرد في مشارطة إيجار السفينة بشكل عام (دياب، 2016، صفحة 50). وبطبيعة الحال لا تختلف الأحكام القانونية المتعلقة بآثار إتفاق التحكيم في المجال البحري عنها في أنواع التحكيم الأخرى أو بمعنى أصح عن التحكيم بوجه عام، فهذه الأحكام واحدة لافرق بين تحكيم وآخر في هذا الشأن (حداد، 2008، صفحة 8).

خاتمة:

في خاتمة بحثنا لابد من الإشارة إلى أبرز نتيجة توصل إليها البحث، مفادها أن التحكيم لم يعد طريقاً إستثنائياً بل أصبح طريقاً طبيعياً لفض المنازعات في مجال التجارة البحرية، وكذلك على صعيد التجارة الدولية بوجه عام، فالأصل في مجال العلاقات البحرية الدولية أصبح هو وجود النص التعاقدى الذي يلزم التحكيم، إذ يلاحظ اليوم أن السيادة الحالية لتسوية هذا النوع من المنازعات تعود للتحكيم بإعتباره من أهم الوسائل التي تساهم في حل الخلافات الناشئة في مجال النشاط البحري نظراً لأن التحكيم التجاري الدولي قد أصبح ضرورة يفرضها واقع التجارة الدولية، فيصعب من الناحية العملية قبول فكرة الإختصاص القضائي للهيئات القضائية التي يتبعها أطراف العلاقة البحرية، مما يجعل التحكيم نظاماً مثالياً لتسوية المنازعات البحرية الأمر الذي دعت معه الحاجة إلى قيام مؤسسات وهيئات ومراكز تحكيمية متخصصة بما تملكه من إمكانيات علمية وفنية من محكمين وخبراء متخصصين في مجال النشاط البحري.

توصلنا في ثنايا هذه الدراسة ببعض التوصيات بغية الإستفادة منها وخاصة من قبل الجهات المختصة برسم السياسات العامة في مجال النشاط البحري، وسنعرض أهمها والمتمثلة في التالي:

- مراعاة درجة تخصص المحكم وقدراته ومؤهلاته أثناء إختياره لإدارة العملية التحكيمية، فيتم إختيار المحكمين المؤهلين فنياً وقانونياً لحسم المنازعات البحرية، بعيداً عن الإعتبارات الشخصية والسياسية.

- الحاجة الملحة إلى تطوير النصوص المتعلقة بالتحكيم البحري لكي تستجيب لمتطلبات التجارة الدولية و وفقاً للتطورات الحاصلة على مستوى المعاملات والعلاقات البحرية الدولية، من أجل توفير الإستقرار في المعاملات البحرية الدولية وإزالة العوائق التي تعيق ممارسة النشاط البحري، لاسيما وأن الجزائر تعتبر من الدول البحرية وأغلب علاقاتها التجارية الدولية تتم عن طريق البحر.

- يتمركز التحكيم البحري في بعض البلدان البحرية الكبرى مثل لندن وباريس ونيويورك في حين تغيب المشاركة العالمية عن ذلك نظراً لعوامل تاريخية وإقتصادية، وعليه ينبغي العمل على إنشاء مراكز تحكيم دائمة في باقي دول العالم النامية تكون متخصصة بتسوية المنازعات البحرية.

- الإستفادة من تجارب الدول التي حققت شوطا كبيرا في مجال التحكيم البحري عن طريق خلق تعاون بناء معها وأخذ الخبرة منها سعيا لتحقيق إنفتاح أكبر في مجال التحكيم البحري.

- من الضروري إعداد الدراسات والبحوث حول أنظمة التحكيم المتخصصة في المجال البحري بالإستعانة بأساتذة الجامعات المتخصصين والباحثين في هذا المجال.

الهوامش:

- 1 سندات الشحن تقوم بذات الدور الذي يقوم به عقد النقل البحري في مسألة إثبات وجود عقد النقل، وأيضاً إثبات موعد الإستلام والتسليم للبضائع المنقولة، ومواصفات هذه البضائع، وبالتالي فإن المنازعات البحرية التي تترتب على سند الشحن تنصب على ما يلحق بالبضائع المنقولة من ضرر، أو عدم الإلتزام بمواعيد التسليم، أو تسليمها على وجه ينافي الوجه الصحيح.
- 2 يقصد بمنازعات مشاركة الإيجار المنازعات التي تنصب على مسؤولية مالك أو مستأجر السفينة عن ضرر ما قد تحقق خلال سريان مشاركة الإيجار، سواء كانت مدة الإيجار محددة بفترة زمنية محددة، أو برحلة معينة مهما بلغت مدتها، كما هو الحال في المنازعات التي تتناول تحديد مسؤولية مستأجر السفينة عما أصابها من ضرر أثناء سريان مشاركة تأجيرها.
- 3 هناك أيضاً المنازعات التي يكون مصدرها العقد الذي يبرم لبناء سفينة بين الراغب في تملكها والصانع، وفي الغالبية العظمى من الحالات تكون المنازعة الناشئة بشأن هذا العقد متعلقة بمدى مطابقة السفينة بعد إتمام بنائها للمواصفات التي تم الاتفاق عليها في العقد، أو مدى صلاحيتها للاستخدام بعد إصلاحها من العيب الذي أصيبت به. أنظر: عدلي خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، سنة 2006، ص 47.
- 4 مثلاً يصبح الناقل بمجرد إبرام عقد النقل البحري متحملاً لمسؤولية إتمام عملية النقل المحرر عنها التعاقد، وبالتالي يقع على عاتقه التزام بذلك، يقابله التزامات في ذمة الشاحن أهمها التزامه بسداد قيمة أجرة النقل، فإذا ما أحل أحدهما بالتزامه تجاه الآخر، فتكون المنازعة الناشئة عن ذلك من المنازعات القابلة للتسوية عن طريق التحكيم.
- 5 وهي العقود التي يكون محل التأمين فيها هو السفينة أو البضائع التي يتم شحنها على متن السفينة، ونجد أن المنازعات التي تنشأ عن تلك الطائفة من العقود تكون متعلقة بأي وجه من الأوجه الخاصة بعملية التأمين.
- 6 تتم معظم عمليات الإنقاذ البحري والمساعدة البحرية عبر عقود نموذجية معدة لهذا الغرض، وبالتالي متى وقع ربان السفينة التي يتم إنقاذها على أحد تلك العقود، فإن مالك السفينة يصبح مدنياً بقيمة نفقات هذا الاتفاق، والذي غالباً ما لا تتحدد قيمته بشكل مسبق ولكن يتم تحديده بعد تمام عملية الإنقاذ أو المساعدة، وعبر طريق التحكيم البحري.

قائمة المراجع:

1 الكتب

- نجم عبود مهدي السامرائي وأشرف محمد غرايبة، الطرق البديلة لتسوية النزاعات البحرية الدولية بين النص والتطبيق، المركز المغربي- شرق أدنى للدراسات الإستراتيجية، الطبعة الأولى، جوان 2023.

- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، سنة 2000.

- عدلي خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، سنة 2006.

- أحمد أبو الوفاء، التحكيم الإختياري والإجباري، منشأة المعارف، مصر، سنة 2001.

- عاطف محمد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، سنة 2021.

- أبو زيد رضوان، الأسس العامة في التحكيم التجاري الدولي، دار الفكر العربي، القاهرة، سنة 1981.

- عبد الحميد المنشاوي، التحكيم الدولي والداخلي، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1995.

- سهيل حسن الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، سنة 2012.

- عاطف محمد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية "دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية لعام 1994"، دار النهضة العربية، سنة 1997.

- ناريمان عبد القادر، إتفاق التحكيم، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1996.

- فاضل حمه صالح الزهاوي، المشروعات المشتركة وفقا لقوانين الاستثمار، دار الحكمة للطباعة والنشر، سنة 1990.

2 المقالات العلمية

- رقية عواشيرية، التحكيم المؤسسي ودوره في تحقيق الذاتية الخاصة للمنازعات البحرية، دفاتر السياسة والقانون، العدد 2، سنة 2009.

- محمد فريد العريني، التحكيم في المنازعات البحرية، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والإقتصادية، جامعة الإسكندرية، العدد 02، سنة 2007.

- إيناس هاشم رشيد ووعود كاتب الأنباري، التحكيم كوسيلة لحل النزاعات في عقود الاستثمار التي تبرمها الدولة، مجلة رسالة الحقوق، السنة السابعة، العدد الأول، 2015.

- سليم حتاملة، الطبيعة القانونية للتحكيم وتطبيقاته في مجال العقود الإدارية، المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية، المجلد 4، العدد 2، نيسان 2012.

- حمزة أحمد حداد، آثار إتفاق التحكيم وسقوطه في التحكيم البحري، مجلة رسالة التأمين، العدد 2، تموز 2008.

³ رسائل جامعية

- سيدي معمر دليلة، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة ماجستير، جامعة تيزي وزو، الجزائر، سنة 2015.

- ربحيوي هوارى، التحكيم البترولي "دراسة في قوانين الدول العربية على ضوء الممارسة الدولية"، رسالة دكتوراه، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، الجزائر، سنة 2021.

- منى بوختالة، التحكيم كوسيلة لتسوية المنازعات في مجال الاستثمار، جامعة قسنطينة 1، الجزائر، مذكرة ماجستير، سنة 2017.

- سيدي معمر دليلة، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة ماجستير، جامعة تيزي وزو، الجزائر، سنة 2015.

- حمزة محمد دياب، التحكيم في المنازعات التجارية البحرية، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في قانون الأعمال، الجامعة اللبنانية، لبنان، سنة 2016.

⁴ بحوث في إطار ملتقيات ومؤتمرات

- حسينة خوجة، التحكيم أسلوب فعال في حل المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، بحث مقدم في إطار الملتقى الوطني الافتراضي الموسوم بـ "خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع وآفاق"، المنظم من قبل جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق (الجزائر)، يوم 10 فيفري 2022.

⁵ باللغة الأجنبية

- Y.AKROUN, Généralités sur l'arbitrage commercial international, justice des affaires.