

التحكيم في منازعات النقل البحري

Arbitration of disputes over maritime transport

د. سعيد بويزري أستاذ محاضراً
جامعة مولود معمري-تيزي وزو.
البريد الإلكتروني: bouizeri.contact@gmail.com

أ.سيدي معمر دليلة باحثة في الدكتوراه
جامعة مولود معمري-تيزي وزو.
Madalimadali04@gmail.com

تاريخ النشر: 2022/01/25	تاريخ القبول: 2021/01/19	تاريخ الارسال: 2019/12/09
-------------------------	--------------------------	---------------------------

ملخص:

برزت أهمية التحكيم كنظام قانوني لتسوية المنازعات المتعلقة بالنقل البحري خاصة مع تطور سبل الملاحة البحرية الدولية والتقدم العلمي والتكنولوجي وازدياد حجم التجارة البحرية الدولية، وتزداد بذلك الخلافات المرتبطة به، نظراً لدوره الفعال في ضمان استقرار المعاملات وتنظيم العلاقات بين أطراف عقد النقل البحري، فيتفق الناقل والشاحن على أن يعهدوا بتلك المنازعات إلى محكمين متخصصين وخبراء في مجال النقل البحري ليفصلوا فيها بأحكام تحكيمية نهائية وملزمة، مما ساعد على نجاحه في التصدي لكافة المنازعات البحرية التي تتميز بالتشعب والتعقيد.

الكلمات الدالة: النقل البحري، التحكيم، المنازعات البحرية، إرادة الأطراف.

Abstract:

The importance of arbitration as a legal regime for the settlement of disputes over maritime transport has emerged especially with the development of international shipping and scientific and technological progress. This is also linked to the growing volume of international maritime trade. In view of its effective role in ensuring the stability of transactions and the organization of relations between the parties in contract, these parties submit themselves to expert arbitrators specialized in

the maritime field to arrive at strict and final arbitration awards. This aspect faces the complexity and diversity of maritime disputes.

Keywords: maritime transport, arbitration, maritime disputes, will of the parties.

مقدمة:

يعتبر النقل البحري شريان الاقتصاد العالمي، إذ تتم من خلاله أغلب المبادلات التجارية والمعاملات البحرية الدولية، ويتم عبره نقل 90% من حجم التجارة العالمية، لذا ازداد الاهتمام به على المستويين الدولي والوطني من خلال توحيد القواعد التي تنظم أحكامه، وتسعى لحل مختلف المنازعات الناشئة عنه والتي تزداد كما وتعقيدا ويزداد معها اللجوء إلى التحكيم كطريق لتسويتها، حتى أنه أصبح سمة بارزة في مجال المعاملات المرتبطة به، فلا يكاد يخلو عقد من عقود من النص على أن المنازعات التي قد تنشأ بخصوص ذلك العقد تحل عن طريق التحكيم، سواء كانت حالية أو مستقبلية تتعلق بتفسير أو تنفيذ العقد، فيتفق أطراف هذه العلاقة على أن يعهدوا بتلك المنازعات إلى محكمين متخصصين وخبراء في المجال البحري ليفصلوا فيها بأحكام تحكيمية نهائية وملزمة.

بدأت الجزائر تهتم بموضوع التحكيم بعدما كانت متحفظة منه، فكانت الخطوة الأولى بانضمامها إلى اتفاقية نيويورك لسنة 1958 وذلك بموجب المرسوم الرئاسي رقم 233-88 المؤرخ في 5 نوفمبر 1988 المتضمن المصادقة بتحفظ على اتفاقية نيويورك الخاصة باعتماد الأحكام التحكيمية الأجنبية وتنفيذها.

وكانت الخطوة الموالية بصدور المرسوم التشريعي رقم 109/93، الذي أضاف مواد جديدة إلى قانون الإجراءات المدنية الذي أدرج ضمن الكتاب الثامن في الفصل الرابع منه أحكام تنظم التحكيم، وهي المواد التي ظلت سارية المفعول إلى غاية 2009/04/23 تاريخ بدأ العمل بقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد²، والذي تضمن هو أيضا مواد خاصة بالتحكيم التجاري الدولي في الفصل السادس من الباب الثاني المتعلق بالتحكيم ضمن الكتاب الخامس في الطرق البديلة لحل النزاعات وهي المواد من 1039 إلى 1061، وبذلك أصبح بإمكان الأشخاص الطبيعي والمعنوي فيما يتعلق بعلاقاتها التجارية الدولية اللجوء إلى التحكيم³.

يخضع تنظيم التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنقل البحري إلى القواعد المنظمة للتحكيم التجاري الدولي بصفة عامة، كقواعد القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي وقواعد التحكيم للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي وقواعد التحكيم المنصوص عليها في بعض الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الدولي البحري للبضائع مثل "قواعد هامبورغ" التي تضمنت نصوصاً خاصة بمنظمة للتحكيم في مجال النقل البحري، وكذا مختلف التشريعات الداخلية للدول بما فيها التشريع الجزائري الذي يمثله القانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

انطلاقاً من هذه المعطيات يمكننا، طرح الإشكالية التالية: ما هو التحكيم في مجال النقل البحري وكيفية اللجوء إليه؟ وما هي أهم التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية التي نظمت أحكامه؟

المبحث الأول: اللجوء إلى التحكيم في منازعات النقل البحري.

تزداد أهمية اللجوء إلى التحكيم كوسيلة لتسوية المنازعات البحرية المتعلقة بالنقل البحري مع ازدياد حجم التجارة البحرية والمعاملات الناتجة عنها، وتزداد بذلك الخلافات المرتبطة بها، إذ يمكن تعريفها بأنها كل خلاف ناتج في إطار المعاملات البحرية سواء بين الأشخاص الخاصة فيما بينها، أو بين أحد الأشخاص المعنوية العامة⁴. لذا يتعين تحديد مفهوم التحكيم في منازعات النقل البحري المطلوب الأول) وخصوصيته في هذا المجال (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم التحكيم في منازعات النقل البحري.

الفرع الأول: تعريف التحكيم.

وردت عدة تعريفات بشأن التحكيم منها أنه: "اتفاق بين الطرفين على أن يحلوا إلى التحكيم جميع أو بعض المنازعات التي نشأت أو قد تنشأ بينهما بشأن علاقة قانونية محددة"⁵، كما يمكن تعريفه بأنه: "اتفاق على لجوء الطرفين إلى التحكيم لتسوية كل أو بعض النزاعات التي نشأت أو يمكن أن تنشأ بينهما بمناسبة علاقة قانونية معينة عقدية كانت أو غير عقدية"⁶، إلا أنه في مجال النقل البحري للبضائع فإن اللجوء إليه يكون بموجب اتفاق أو اتفاقية⁷ ويسمى أيضاً عقد التحكيم، يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة "الناقل" و"الشاحن" على أن يحلوا إلى التحكيم جميع أو بعض المنازعات التي نشأت أو ستنشأ مستقبلاً عن هذه العلاقة، وقد يأخذ هذا الاتفاق⁸ إما صورة مشاركة التحكيم

وإما في صورة شرط التحكيم

- **الصورة الأولى:** هي أن يتعهد أطراف العلاقة البحرية قبل نشوء النزاع بناء على شرط صريح في العقد المبرم بينهما على عرض المنازعات التي قد تنشأ مستقبلاً عن هذه العلاقة على التحكيم، فيتفقان بموجبه على عرض نزاع لم ينشأ بعد إلا أنه محتمل الوقوع بينهما على التحكيم وهذه الصورة تعرف بشرط التحكيم أو بند التحكيم clause compromissaire.

- **الصورة الثانية:** هو أن يتعهد أطراف العلاقة البحرية بعد نشوء النزاع في عقد مستقل على عرض المنازعات التي نشأت بالفعل على التحكيم، وهذه الصورة تعرف بمشارطة التحكيم compromis⁹.

عرف المشرع الجزائري التحكيم في المادة 1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، حيث نص على أنه: « تسري اتفاقية التحكيم على النزاعات القائمة والمستقبلية »، فقد استعمل عبارة "اتفاقية التحكيم" للتعبير عن شرط التحكيم ومشارطة التحكيم فاتفق الأطراف على اللجوء إلى التحكيم، يمكن أن يتم قبل نشوء النزاع وهذه الصورة الأولى لاتفاقية التحكيم التي تعرف بشرط التحكيم أو بند التحكيم clause compromissaire، وهي التي قصدها المشرع من خلال عبارة "النزاعات المستقبلية" الواردة في المادة 1/1040، كما يمكن للأطراف الاتفاق على اللجوء إلى التحكيم في عقد لاحق عند نشوء النزاع¹⁰ وهي الصورة الثانية لاتفاقية التحكيم والتي تعرف بمشارطة التحكيم (compromis)¹¹، والتي أشار إليها المشرع في الفقرة نفسها من المادة ذاتها بعبارة "النزاعات القائمة"، بالتالي يفهم من هذا النص أنه أخذ باتفاقية التحكيم بصورتها شرط التحكيم ومشارطة التحكيم.

يتعين على المشرع تصحيح الخطأ الوارد في المادة 1011 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي نصت على أن: « اتفاق التحكيم هو الاتفاق الذي يقبل الأطراف بموجبه عرض نزاع سبق نشوؤه على التحكيم »، أين لم يميز المشرع بين اتفاق التحكيم ومشارطة التحكيم التي تعد صورة من صوره، لأن ذلك يؤدي إلى الخلط بين المفهومين وعدم التمييز بينهما، كما يجب تنظيم صورتى اتفاقية التحكيم من شرط ومشارطة بأحكام موحدة وعدم إفراد كل منهما بأحكام خاصة.

الفرع الثاني: أنواع التحكيم البحري

يقسم التحكيم في مجال النقل البحري بالنظر إلى من يتولاه إلى نوعين التحكيم البحري المؤسسي والتحكيم البحري الحر.

أولاً - تعريف التحكيم البحري المؤسسي: يطلق عليه أيضا التحكيم النظامي، وهو التحكيم الذي تتولاه مراكز ومؤسسات تحكيم دائمة¹²، كما يمكن تعريفه بأنه : اتفاق الأطراف على إحالة نزاعاتهم إلى تحكيم إحدى المؤسسات الدولية كغرفة التحكيم البحري بباريس، والمنظمة الدولية للتحكيم البحري بباريس وغرفة اللويدز للتحكيم البحري بلندن إذ تعتبر من أشهر وأقدم مؤسسات التحكيم في المجال البحري¹³، والتي يشهد لها بالكفاءة وتخصص محكميها خصوصا في عمليات النقل البحري¹⁴، ويكون ذلك بناء على اتفاق إما عن طريق اختيار الأطراف لشرط التحكيم الخاص بالمؤسسة التحكيمية¹⁵ التي يرغبون في تسوية النزاع أمامها، وإما بالنص على تطبيق قواعد ذلك المركز¹⁶.

ثانياً - تعريف التحكيم الحر: يسمى أيضا التحكيم الخاص أو تحكيم الحالات الخاصة Ad hoc، ويعرف بأنه: « التحكيم الذي تقوم بإدارته الأطراف المعنية، أو مستشاروها القانونيون دون تدخل منظمة مختصة »¹⁷، ففيه يتفق الأطراف على تعيين المحكمين وكيفية مباشرة إجراءاته ومكان انعقاده والقانون الواجب التطبيق على النزاع¹⁸، ومن أشهر مراكز التحكيم البحري الحر جمعية المحكمين البحرين بلندن، جمعية المحكمين البحرين بنيويورك والتحكيم البحري بموجب لائحة تحكيم لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي وتسمى بـ "لائحة اليونسترال UNICITRAL" التي وضعتها لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية، فهي تعد من أبرز قواعد التحكيم الحر - في الوقت الحاضر - على المستوى الدولي.

المطلب الثاني: خصوصية اتفاقية التحكيم في منازعات النقل البحري للبضائع.

تبدو أهم خصوصية لاتفاقية التحكيم في مجال النشاط البحري في تحديد المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع¹⁹، والتزامه بشرط التحكيم الوارد في سند الشحن الذي يعد أداة تثبت واقعة شحن البضاعة أو في مشاركة إيجار السفينة، الذي يكون غالبا في حالة إيجار السفينة للرحلة عندما يشحن مستأجر الرحلة بضاعة للغير أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، رغم عدم مشاركته في صياغة العقد المبرم بين طرفيه الناقل والشاحن.

يضاف إلى ذلك مسألة استقلالية شرط التحكيم عن العقد الأصلي في اتفاقية التحكيم بالنسبة للعقود المتعلقة بالنشاط البحري، وذلك في حالة بطلان أو فسخ أو انقضاء العقد الأصلي، فهل يبقى الشرط قائماً رغم وجود عارض قانوني يعتري العقد الأصلي؟

الفرع الأول: تحديد المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع.

يعتبر المرسل إليه من طائفة الغير، فهو الطرف الذي تعهد الناقل البحري بناء على اتفاه مع الشاحن على تسليم البضاعة المنقولة إليه، فهو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته رغم أنه لم يساهم في إبرامه، إلا أنه يشارك في هذا العقد بموجب سند الشحن الذي يعتبر سنداً لحيازة البضائع واستلامها²⁰، فهو الشخص المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع دون أن يكون طرفاً منشأً له، وتنشأ نتيجة لذلك علاقات بينه وبين طرفي العقد وهما "الناقل" و"الشاحن"، هذا ما يعبر عنه بالعلاقات الثلاثية.

يقصد بالتعاقد لمصلحة المرسل إليه هو أن ينشأ له حق شخصي ومباشر تجاه الناقل يمنحه حق الرجوع عليه بالمسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها²¹ حيث تعتبر عملية تسليم البضاعة للمرسل إليه هي الهدف الأساسي من عملية النقل البحري للبضائع التي تضع نهاية طبيعية لعقد النقل²²، وفي حالة المطالبة بالتعويض عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة يكون المرسل إليه في كثير من الأحيان هو أول من يدعي بالمطالبة.

كما أنه يتعين عليه إثبات صفته كمرسل إليه ويكون ذلك بتقديم سند الشحن²³ وفي هذا الخصوص صدر عن الغرفة التجارية والبحرية قرار بتاريخ 1996/12/17 ملف رقم 145015 قضى برفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل وشركة "سونطراك" من أجل تعويض الخسائر نظراً لعدم تقديمهما لوثيقة الشحن التي من شأنها إثبات صفتيهما كمرسل إليهما²⁴، من هنا يكون للمرسل إليه حق خاص يمكنه من مواجهة الناقل ومطالبته باستلام البضائع والتعويض عن هلاكها أو تلفها²⁵، كما يلتزم بدفع الأجرة إذا لم يدفعها الشاحن والتزامه بالشروط الواردة في سند الشحن.

يقضي مبدأ العقد شريعة المتعاقدين أن آثاره لا تنصرف إلا إلى عاقيه، وأن التصرفات لا تولد آثارها إلا في دائرة الأطراف دون غيرهما أو خلفهما العام والخاص وأن العقد لا يلزم إلا أطرافه، ما لم ينص القانون على غير ذلك عملاً بنص المادة 108 من

القانون المدني²⁶ ومن لم يرضى بانصراف إرادته لإنتاج هذا الأثر يبقى بعيداً عن هذا الأثر فلا يفيد ولا يضار من العقد²⁷ وذلك في حدود الآثار المتبادلة للعقد²⁸.

الفرع الثاني: استقلالية شرط التحكيم في عقد النقل البحري.

يتم معالجة هذه المسألة من خلال التعرف على شرط التحكيم والتعرض إلى استقلاليته عن العقد الأصلي في بعض القوانين الداخلية للدول وبعض الاتفاقيات الدولية المنظمة للتحكيم.

أولاً- تعريف شرط التحكيم.

يمكن تعريف شرط التحكيم بأنه: اتفاق أطراف العلاقة البحرية بموجب نص في العقد المبرم بينهم على عرض المنازعات التي من المحتمل نشوؤها في مستقبل هذه العلاقة على التحكيم²⁹، أي أنه اتفاق مكتوب بين الطرفين بعد نشوء النزاع يخضعون به هذا الأخير للتحكيم.

يتبين من الناحية العملية أن شرط التحكيم الوارد في سند الشحن هو الأكثر شيوعاً والأكثر استعمالاً في مجال النشاط البحري، وبصفة خاصة العقود الدولية ذات الشكل النموذجي³⁰، كما أن ما يقرب من 80% من عقود التجارة الدولية والبحرية أصبحت تتضمن شرطاً تحكيمياً³¹، وأن توقيع سند شحن متضمن لشرط التحكيم كاف للقول بوجود اتفاق على التحكيم ملزم للطرفين دون اشتراط توقيع خاص على هذا الشرط وسبب ذلك أن اتفاق التحكيم الوارد ضمن الشروط العامة لعقد أبرمه الأطراف يعبر عن انصراف نيتهم إلى اختيار التحكيم وسيلة لحل ما قد ينشأ بينهم من منازعات³²، ويرجع السبب في ذلك إلى كونه يبرم في وقت يسوده التفاهم بعكس المشاركة التي تبرم بعد وقوع النزاع مما يصعب من مهمة إبرام اتفاقية التحكيم.

ثانياً- استقلالية شرط التحكيم البحري في بعض القوانين الداخلية.

يعتبر مبدأ استقلالية شرط التحكيم البحري عن العقد الأصلي من المبادئ المستقرة في كثير من التشريعات الحديثة المتعلقة بالتحكيم، وتتمثل أهمها فيما يلي:

1 - التشريع الجزائري: أقر المشرع الجزائري في المادة 4/1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية مبدأ هاماً هو مبدأ استقلالية شرط التحكيم عن العقد الأصلي وقد جاء فيها أنه: « لا يمكن الاحتجاج بعدم صحة اتفاقية التحكيم بسبب عدم صحة العقد

الأصلي»، هذا ما يحقق فعالية التحكيم البحري إذ يعتبر شرط التحكيم تصرفاً قانونياً مستقلاً عن العقد الأصلي حتى وإن كان شرط التحكيم ضمن هذا العقد، كما يمكن تصور صحة شرط التحكيم وبطلان العقد الأصلي الذي تضمن هذا الشرط³³، إلا إذا كان سبب البطلان يشمل أيضاً شرط التحكيم، فهو بمثابة ضمان من الضمانات التي تساعد على إبرام العقود، ولكن يصعب إثبات ذلك لاختلاف موضوع كل منهما، بحيث يتمثل موضوع شرط التحكيم في إجراءات تسوية المنازعات بينما موضوع العقد الأصلي هو الالتزامات الموضوعية بين الطرفين.

إذا كان الأمر الغالب هو ورود شرط التحكيم في شكل بند من بنود العقد الأصلي فإنه ليس هناك ما يمنع من إدراجه في ورقة أخرى مستقلة عن أوراق العقد الأصلي تشير إليها هذه الأخيرة وبالتالي يمكن القول في هذه الحالة أن ورقة الشرط تكون بمثابة ملحق مكمل للعقد الأصلي³⁴.

2 - التشريع المصري: نصت المادة 22 من القانون المصري رقم 27 لسنة 1994 على أنه : « يعتبر شرط التحكيم اتفاقاً مستقلاً عن شروط العقد الأخرى ولا يترتب على بطلان العقد أو فسخه أو إنهائه أي أثر على شرط التحكيم الذي يتضمنه إذا كان هذا الشرط صحيحاً في ذاته ».

3 - التشريع الفرنسي: استخدم المشرع الفرنسي في تشريعه للتحكيم الصادر في 13 جانفي 2011 عبارة اتفاق التحكيم La convention d'arbitrage³⁵، وذلك دون الأخذ بعين الاعتبار الفرق الموجود في القانون الفرنسي بين شرط التحكيم ومشارطة التحكيم نظراً لوحدة المعاملة القانونية بينهما³⁶.

غير أن محكمة النقض الفرنسية في إحدى أحكامها قررت أنه في مجال التحكيم الدولي شرط التحكيم هو مستقل بشكل تام عن العقد الأصلي³⁷، وأن عدم صحة هذا العقد لا يجب أن يؤثر على هذا الشرط³⁸.

4 - التشريع الإنجليزي: وحد المشرع الإنجليزي في قانون التحكيم لسنة 1950 والقانون الجديد لسنة 1996 بين شرط التحكيم ومشارطة التحكيم، تحت عنوان "اتفاق التحكيم Arbitration Agreement"، فقد عرفه بأنه: «اتفاق مكتوب على عرض المنازعات الحالة أو المستقبلية على التحكيم».

5 - تشريع الولايات المتحدة الأمريكية: لم يميز قانون التحكيم الفدرالي الأمريكي لسنة

1925 بين صورتى اتفاق التحكيم حيث نص في المادة 2 منه على: « صحة كل من شرط التحكيم المكتوب في أي عقد بحري أو تجاري لعرض المنازعات الناشئة عنه أو بعضها على التحكيم ومشاركة التحكيم المكتوبة بغرض عرض المنازعات الحالة على التحكيم »³⁹.

ثالثا - استقلالية شرط التحكيم البحري في بعض الاتفاقيات الدولية:

سعت العديد من الاتفاقيات الدولية على تأكيد مبدأ استقلالية شرط التحكيم عن العقد الأصلي، من أهمها:

1 - الاتفاقية الأوروبية للتحكيم التجاري الدولي لسنة 1961:

أكدت الاتفاقية على مبدأ استقلال شرط التحكيم عن العقد الأصلي في المادة 2/1 منها على أن اتفاق التحكيم ينصرف إما إلى شرط التحكيم السابق على قيام النزاع، والذي يدرج في العقد الأصلي، وإما إلى اتفاق التحكيم اللاحق لوقوع النزاع الذي يوقعه الأطراف أو الذي يرد في مراسلات أو تلكسات أو برقيات.

2- القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي "الأونسيترال" لسنة 1985:

نص في المادة 1/16 منه على استقلال شرط التحكيم عن العقد الأصلي، حيث منح لمحكمة التحكيم حق الفصل في أي اعتراضات تتعلق بوجود اتفاق التحكيم أو بصحته فينظر إلى شرط التحكيم الذي يعتبر جزءا من العقد كأنه اتفاق مستقل عن شروط العقد الأخرى، بالتالي إذا قررت محكمة التحكيم بطلان العقد فإن ذلك لا يعني بطلان شرط التحكيم.

المبحث الثاني: تنظيم التحكيم في منازعات النقل البحري

يلجأ الأطراف إلى التحكيم لتسوية المنازعات البحرية الناشئة عن النشاط البحري، من أجل إصدار حكم التحكيم المنهي للنزاع القائم، فبمجرد صدوره، فإنه ينهي مهمة محكمة التحكيم ويحوز حجية الشيء المقضي فيه، لذا يتعين لفهم القواعد المنظمة للتحكيم في المنازعات المتعلقة بالنقل البحري التعرض للهيئة المنظمة له (المطلب الأول)، وإجراءات تنظيمه والقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الهيئة المنظمة للتحكيم البحري.

يبدأ التحكيم البحري باتفاق الأطراف وهذا يعني عرض النزاع على هيئة التحكيم أو محكمة التحكيم بتعبير المشرع الجزائري⁴⁰، وبقدر كفاءتها تتحقق فعالية التحكيم البحري، إذ يرجع للأطراف كأصل عام حرية التعيين كما يمكن في حالات خاصة تشكيل

محكمة التحكيم البحري بواسطة الغير.

الفرع الأول: تشكيل محكمة التحكيم البحري.

يقصد بتشكيل محكمة التحكيم البحري بأنه عدد المحكمين الذين تتألف منهم هذه الهيئة⁴¹، ولقد وردت في المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الأحكام الخاصة بتعيين المحكمين، إذ يتبين من خلالها أن الأصل يبقى دائما هو الرجوع إلى اتفاق الأطراف فإذا غاب ذلك يكون بالرجوع إلى القضاء وذلك وفق إجراءات حددتها هذه المادة، فإذا لم يتفق الأطراف على تعيين محكمة التحكيم أو تعذر عليهم ذلك لسبب من الأسباب كإهمال أحد الأطراف في تعيين محكمه، حينها يتم تشكيلها من طرف الغير.

أولا - تشكيل محكمة التحكيم من طرف الأطراف: يكون اختيار المحكمين المشكلين لمحكمة التحكيم البحري باتفاق الأطراف المتنازعة.

ثانيا - تشكيل محكمة التحكيم من طرف الغير: يحدث في كثير من الحالات أن لا يتفق الأطراف على تشكيل محكمة التحكيم البحري، مما يستدعي تدخل الغير الذي يعتبر طرفا خارجا عن اتفاقية التحكيم البحري، يكون تشكيلها محكمة من طرف الغير إما بواسطة مراكز التحكيم المؤسسي أو الجهة التي اتفق الأطراف على تكليفها بمهمة تشكيل محكمة التحكيم أو المحكمين الذين تم اختيارهم في حالة التشكيل الثلاثي لمحكمة التحكيم أو التعيين بالرجوع إلى القضاء للقيام بمهمة التعيين.

الفرع الثاني: شروط المحكم البحري

يعتبر التحكيم البحري تحكما متخصصا لحل المنازعات البحرية⁴²، لذا يشترط في المحكم البحري التخصص في مجاله والحياد في عمله، وإلا وجب تنحيه ورده واستبداله بغض النظر عن جنسيته.

أولا - تخصص المحكم البحري: يشترط في المحكم البحري أن يكون متخصصا وخبيرا في مجال النشاط البحري، يكون ملما بالأعراف البحرية ومختلف أنشطتها وعالما بمقتضيات التجارة البحرية وملما بمختلف المعاملات والعلاقات التي يمكن أن تربط أطرافها من أجل بناء الثقة بين أطراف عقد النقل البحري.

ثانيا - استقلال المحكم البحري وحياده: يشترط في المحكم البحري أن يتمتع بالاستقلال والحياد عن الأطراف المتنازعة فلا يجوز أن يكون المحكم خصما وحكما في آن واحد لضمان إنصافه وعدالة حكمه.

ثالثا - تنحي المحكم البحري ورده واستبداله: يتحقق تنحي المحكم البحري عن النظر في المنازعة البحرية المعروضة عليه وجاز للأطراف رده واستبداله إذا ثبت عدم حياده واستقلاله، وقد وضع القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي قواعد لإجراءات رد المحكمين.

المطلب الثاني: إجراءات تنظيم التحكيم والقانون الواجب التطبيق.

يقصد بإجراءات التحكيم البحري، الخصومة التحكيمية التي تستهدف حل النزاع المعروض على محكمة التحكيم البحري بواسطة حكم تحكيمي⁴³، فتسير الخصومة التحكيمية من خلال عدة مراحل بدءاً من تقديم الطلب إلى المحكمة التحكيمية ومناقشة الحجج والادعاءات وتنتهي بصدور الحكم التحكيمي.

الفرع الأول: إجراءات تنظيم التحكيم البحري.

يخضع النزاع المعروض على التحكيم البحري إلى إجراءات معينة يتم إتباعها من أجل نجاح العملية التحكيمية، تبدأ بتقديم الطلب بواسطة طالب التحكيم الذي يقوم بدور المدعي في الإجراءات التحكيمية، ويكون ذلك أمام سكرتارية المركز إذا اتفق الأطراف على عرض النزاع أمامه في حالة التحكيم البحري المؤسسي أو إلى المدعى عليه ليتم بعد ذلك تشكيل هيئة تحكيم التي تتولى الفصل في النزاع البحري.

تأتي بعد ذلك مرحلة السير في إجراءات التحكيم البحري بعد تشكيل محكمة التحكيم البحري المكونة من محكم واحد أو من عدة محكمين حسب التشكيل الفردي لها، وتحدد مهمتها واختصاصها في نظر النزاع المعروض أمامها، ويخضع سير إجراءات التحكيم البحري المؤسسي أو الحر إلى القواعد التي اتفق عليها الأطراف، ويتم تسير إجراءات التحكيم البحري من طرف محكمة التحكيم وتخضع لقواعد معينة كما هو الشأن في النزاعات المعروضة أمام القضاء، كقواعد الحضور والغياب للأطراف أو ممثلهم.

تنتهي مراحل إجراءات التحكيم البحري بصدور حكم التحكيم الذي ينهي النزاع القائم، ويكون ذلك بعد أن ترى محكمة التحكيم أن الدعوى قد استوفت شروطها واكتملت إجراءاتها وأصبحت جاهزة للحكم فيها، ثم إحالة القضية على المداولة للحكم فيها وغلق باب المرافعة⁴⁴ ويكون ذلك في الغالب بموجب محضر مسجل ما لم يتفق الأطراف على غير ذلك.

الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع البحري.

يثير موضوع التحكيم في المنازعات البحرية المتعلقة بالنقل البحري، موضوعاً حساساً يتعلق بتنازع القوانين، إذ أنه ما دامت العلاقة البحرية الدولية تتم بين أطراف تخضع لقوانين وطنية متعددة فإن مسألة تحديد القانون الواجب التطبيق على هذه العلاقة يصبح أمراً بالغ الأهمية، إذ يخضع موضوع تحديد القواعد القانونية الواجبة التطبيق على النزاع البحري إلى اختيار الأطراف أو إلى محكمة التحكيم البحري.

أولاً - اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع البحري من طرف الأطراف: تلعب إرادة الأطراف دوراً كاملاً في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع البحري المتفق عليه في اتفاقية التحكيم، وهو القانون الذي على محكمة التحكيم تطبيقه من أجل الفصل في الموضوع، فلا يلجأ إلى محكمة التحكيم إلا في حال عدم اتفاق الأطراف⁴⁵، إذ يتوجب عليها الالتزام بالأحكام الواردة في القانون الذي تم اختياره من قبل الأطراف إذ يستمد سلطاته من اتفاقية التحكيم.

ثانياً - اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع البحري من طرف محكمة التحكيم: يكون اللجوء إلى محكمة التحكيم البحري من أجل تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع في حالة عدم اتفاق الأطراف على ذلك، إذ تتمتع بكامل الحرية في وضع القواعد القانونية التي تحكم المنازعة البحرية المعروضة أمامها للفصل فيها، وهي بمناسبة ممارستها لهذه المهمة قد تستعين بتطبيق قانون وطني أو اتفاقيات دولية متعلقة بالتحكيم أو لوائح التحكيم البحري أو أعراف بحرية، فهي حرة في اختار القانون الذي تراه ملائماً لحل النزاع.

1 - اختيار محكمة التحكيم لقانون وطني على موضوع النزاع البحري :

يتعين على محكمة التحكيم البحري إذا لم تتفق الأطراف المتنازعة على تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع المنازعة البحرية، أن تطبق القانون الذي تراه مناسباً ليحكم العلاقة، إلا أنه في هذه الحالة بالرجوع إلى القضاء التحكيمي البحري نجد أنه في الغالب عند رغبة محكمة التحكيم في اختيار قانون وطني، فإنه يفهم ضمناً أن اختيار الأطراف لمكان معين يتم فيه انعقاد التحكيم البحري مع عدم اتفاقهم على القانون الواجب التطبيق⁴⁶.

2- اختيار محكمة التحكيم لقانون التحكيم الدولي على موضوع النزاع البحري:

يمكن لمحكمة التحكيم أن تختار تطبيق أحكام القانون الدولي البحري على موضوع المنازعات البحرية المعروضة أمامها للفصل فيها بأحكام تحكيمية، والتي تشكل للمحكم البحري قانون اختصاصه، ويتضمن هذا القانون كل من الاتفاقيات الدولية المنظمة للتحكيم البحري كاتفاقية بروكسل المطبقة على منازعات النقل البحري بسند الشحن لسنة 1924 والبروتوكول الخاص بها المعدل في سنة 1968 معاهدة بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بمساعدة وإنقاذ السفن في حالة الخطر، وكذا شروط العقود البحرية النموذجية. بصفتها قواعد اتفاقية تطبق على موضوع النزاع البحري، بالإضافة إلى العادات والأعراف المكونة من تكرار الممارسات البحرية وسوابق الأحكام التحكيمية البحرية.

تعتبر هذه الحرية المكفولة لمحكمة التحكيم البحري بمقتضى أحكام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع والمعروفة بـ "قواعد هامبورغ" لسنة 1978⁴⁷، باعتبارها النص الدولي الوحيد المنظم لمجال التحكيم البحري التي تطبق على عمليات النقل البحري الدولي بسند الشحن، حيث نصت في المادة 2 منها على ضرورة تطبيق قواعد هذه الاتفاقية من طرف المحكم أو محكمة التحكيم، غير أن هذا التقييد لحرية المحكم البحري في تحديد القانون الواجب التطبيق، يخص فقط المنازعات البحرية المتعلقة بعمليات النقل البحري بسند الشحن دون غيرها من المعاملات البحرية الأخرى.

خاتمة:

يمكن التوصل في الأخير إلى القول أن السيادة الحالية لتسوية المنازعات المتعلقة بالنقل البحري تعود للتحكيم، فهو سمة تطبع العلاقات البحرية الدولية في العصر الحاضر، وقد كشفت التجربة عن نجاحه في التصدي لكافة الخلافات المرتبطة به، والتي تتميز بالشعب والتعقيد، الشيء الذي ساعد على انتشاره كوسيلة فعالة لحلها وتسويتها نظرا للنتائج المرضية التي حققها في هذا المجال مما شجع مختلف الدول على تعميمه وتوسيع نطاق تطبيقه والتفكير في جعله إلزاميًا بعدما كانت تعتبره عملاً اختياريًا لا تلجأ إليه الأطراف إلا إذا رغبت في ذلك وبناءً على اتفاق صريح بينها.

تزداد أهمية التحكيم كنظام قانوني فعال للتسوية في مجال النقل البحري في

المرحلة الحالية المتميزة بازدياد وتيرة المعاملات البحرية الدولية لاسيما في ظل ما يسي بالعلومة التي تهدف إلى القضاء على الكثير من العراقيل القانونية التي تفرضها الدول في قوانينها الداخلية للحد من حرية تبادل السلع والخدمات، وتقييد المعاملات التجارية والبحرية.

يبقى أن نشير إلى أنه رغم أهمية التحكيم ودوره الفعال في تسوية المنازعات البحرية إلا أن تنظيمه يبقى ناقصا في هذا المجال على المستوى الدولي، هذا ما أثر على التشريعات الوطنية الداخلية من بينها التشريع الجزائري الذي أخضع التحكيم في المنازعات البحرية إلى القواعد العامة للتحكيم التجاري الدولي، وفي هذا الشأن يتعين إصدار قانون موحد للتحكيم الدولي في المجال البحري، يجمع بين مضامين وقواعد مختلف الاتفاقيات الدولية المنظمة للتحكيم.

أما على المستوى الوطني، فإنه من أجل مسايرة التطور العالمي، ونظرا لما تشهده الجزائر-بحكم انفتاحها على العالم- من تطور سريع في مختلف المجالات، وتحرير التجارة الخارجية وترتيب أوراقها الأخيرة للانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة ودخولها في عقود الشراكة مع الدول الأخرى، إذ كثرت المعاملات البحرية وازداد حجم الاستثمارات الوطنية والأجنبية في المجال البحري، ونتج عن ذلك نزاعات أكثر تعقيدا.

جعلت هذه المعطيات وغيرها اللجوء إلى التحكيم في المنازعات المتعلقة بعقود النقل البحري أمر مفروض وحتمية لا مفر منها، وأن التحكيم في الوقت الحاضر يعتبر من أساسيات التعامل البحري الدولي، لذلك يقتضي إصدار قانون لصالح التحكيم البحري وخلق آليات ووسائل لتطبيق هذا القانون من بينها إنشاء جهاز خاص بالتحكيم في هذا المجال، لما تتطلبه عقود النقل البحري والمعاملات البحرية من سرعة البت في المنازعات الناشئة عنها، إضافة إلى ضرورة تكوين العنصر البشري المؤهل والمتخصص في مجال التحكيم البحري، نظرا للطابع التقني والفني للمنازعات البحرية.

الهوامش:

¹ مرسوم تشريعي رقم 09-93 مؤرخ في 1993/04/25، يعدل ويتمم الأمر رقم 154-66 مؤرخ في 1966/06/08 يتضمن قانون الإجراءات المدنية، جريدة رسمية عدد 27، صادر بتاريخ 1993/04/27.

- ²² قانون رقم 09/08 مؤرخ في 2008/02/25 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، جريدة رسمية، عدد 21 صادر بتاريخ 2008/04/23، ولقد نص هذا القانون صراحة في المادة 1062 على سريان مفعوله بعد سنة من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.
- ³ تعرض المشرع الجزائري في مواد قانون الإجراءات المدنية والإدارية إلى معالجة موضوع التحكيم بصفة عامة، دون أن يخصص مواد خاصة بموضوع التحكيم البحري.
- ⁴ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 343.
- ⁵ فوزي محمد سامي، التحكيم التجاري الدولي، الطبعة الثالثة، مكتبة دار الثقافة، عمان، 1995، ص 112. وهو التعريف نفسه الوارد في الفقرة الأولى من المادة السابعة من القانون النموذجي الذي وضعته لجنة القانون التجاري الدولي.
- ⁶ BOUCOBZA (V), La clause arbitrale par référence en matière d'arbitrage commercial international, Rev. arb. 1998, pp. 495- 501.
- ⁷ اتفاق التحكيم هي التسمية الشائعة للتعبير عن شرط التحكيم ومشاركة التحكيم، أنظر: -FRANCESCAKIS (PH), "Le principe jurisprudentiel de l'autonomie de l'accord compromissoire après l'arrêt Hecht de la cour de cassation", rev, arb, 1974, pp 68-74.
- ⁸ - استعمل المشرع الجزائري عبارة "اتفاقية التحكيم" في المادة 1040 من قانون الإجراءات والإدارية، للتعبير عن صورتها شرط التحكيم ومشاركة التحكيم، وعليه سيتم في هذه الدراسة توظيف عبارة "اتفاقية التحكيم" التي اعتمدها المشرع بدلا من مصطلح "اتفاق التحكيم".
- ⁹ MALAN (A), Le rayonnement de la clause compromissoire et de la clause attributive de juridiction dans les opérations de transport maritime, DMF_666, janvier 2006, pp. 15-23.
- ¹⁰ عبد الحميد الشواربي، التحكيم والتصال في ضوء الفقه والقضاء، الطبعة الثانية، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 2000، ص 52.
- ¹¹ MALAN (A), Le rayonnement de la clause compromissoire et de la clause attributive de juridiction dans les opérations de transport maritime, DMF_666, janvier 2006, p. 15
- ¹² كثرت هذه المؤسسات والمراكز وتعددت تسمياتها، فقد يطلق عليها أحيانا محكمة تحكيم Tribunal d'arbitrage، أو مركز تحكيم Centre d'arbitrage، أو غرفة تحكيم chambre d'arbitrage، أو جمعية تحكيم Association d'arbitrage، أو مكتب تحكيم Bureau d'arbitrage، وهذه الهيئات الدائمة إما أن تكون ناشئة عن اتفاقيات ثنائية كغرفة التحكيم الفرنسية الألمانية، أو أن تكون هيئات عالمية مثل محكمة التحكيم التابعة لغرفة التجارة الدولية بباريس كما قد تكون هيئات خاصة بتجارة معينة، كغرفة تحكيم القطن في بولندا. (أنظر: أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 21).
- ¹³ لقد انتشرت مؤسسات التحكيم المؤسسي بشكل واسع عبر العالم، فظهرت هيئات تحكيم دولية وأخرى إقليمية، ووطنية منها: محكمة تحكيم غرفة التجارة الدولية بباريس CCI الذي أنشأ سنة 1920، مركز القاهرة الإقليمي للتحكيم التجاري الدولي التابع للجنة الاستشارية القانونية الأفروآسيوية، والذي يعود إنشاؤه لسنة 1978، الهيئة العربية الأوروبية للتحكيم التجاري التابعة لغرفة التجارة العربية الأوروبية، وتم وضع قواعد تحكيم هذه الهيئة سنة 1982، وأصبحت نافذة اعتبارا من 1983/01/10، مركز البحرين للتحكيم التجاري الدولي، الذي أنشئ سنة 1993، مركز التحكيم التجاري لدول مجلس التعاون الخليجية العربية، الذي أنشئ في شهر أكتوبر 1993، وله نظام خاص به تم إقراره في التاريخ نفسه، غرفة تجارة وصناعة دبي، صدر بشأنها نظام التوفيق والتحكيم رقم 2 لسنة 1994، أنظر: حمزة أحمد حداد، التحكيم التجاري العربي، ورقة عمل قدمت في ندوة الفجيرة حول التحكيم في دول مجلس التعاون الواقع والاتفاق المنعقدة في الفترة من 31 يناير إلى 1 فبراير 1999 بدولة الإمارات العربية المتحدة. ص 23.
- ¹⁴ عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري، وفقا لقانون الإجراءات المدنية الإماراتي والقانون المصري والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، الإسكندرية، 2007، ص ص 63 وما بعدها.

- ¹⁵ حمزة أحمد حداد، التحكيم بوجه عام واتجاهات قانون التحكيم الأردني، ورقة عمل قدمت في ندوة الاتجاهات الحديثة في التشريعات العربية المنعقدة في الفترة من 28 إلى 30 أوت 2001 بدمشق سوريا، ص 13.
- ¹⁶ إبراهيم الدسوقي أبو الليل، قواعد وإجراءات التحكيم وفقا لنظام غرفة التجارة الدولية، مجلة الحقوق، العدد 1، كلية الحقوق، جامعة الكويت، 1993، ص 59 وما بعدها.
- ¹⁷ نبيل أنطاكي، التحكيم الحر والتحكيم المؤسساتي واتفاقات التعاون بين مؤسسات التحكيم، ورقة عمل قدمت في ندوة الاتجاهات الحديثة في التشريعات العربية المنعقدة في الفترة من 28 إلى 30 أوت 2001 بدمشق سوريا، ص 3.
- ¹⁸ أبو زيد رضوان، الأسس العامة في التحكيم التجاري الدولي، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1981، ص 21.
- ¹⁹ اختلفت آراء الفقهاء وتعددت النظريات التقليدية التي عالجت موضوع الأساس القانوني لمركز المرسل إليه والتزامه بشرط التحكيم الوارد في سند الشحن في عقد النقل البحري للبضائع، وتتمثل أهم هذه النظريات في كل من: نظرية الاشتراط لمصلحة الغير، نظرية الخلف الخاص، نظرية النيابة الناقصة، نظرية الحيابة الرمزية للبضائع.
- للمزيد من التفاصيل حول هذه النظريات راجع: عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 91 - 121.
- ²⁰ بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد صفر، السادس الأول، 2008، ص 04 وما بعدها.
- ²¹ CHAO (A), La condition juridique du destinataire, BTL, 1995, p 241. ; CACHARD (O), La force obligatoire vis-à-vis du destinataire des clauses relatives a la compétence internationale stipules dans les connaissements, mélanges GAUDEMET_TALLON, Ed. Dalloz, 2008.
- ²² RENÉ RODIÉRE, Traité général de droit maritime, tome 03, PARIS, 1972, p 182.
- ²³ المادة 749 من التقنين البحري.
- ²⁴ حسان بوعروج، "مسؤولية الناقل البحري"، مقال منشور بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي للمحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، 1999، ص 13 - 22.
- ²⁵ BONNASIES PIERRE - SCAPEL CHRISTIAN, droit maritime, LGDJ 2006, p 598.
- ²⁶ تنص المادة 108 من القانون المدني: «ينصرف العقد إلى المتعاقدين والخلف العام، ما لم يتبين من طبيعة التعامل أو من نص القانون، أن هذا الأثر لا ينصرف إلى الخلف العام كل ذلك مع مراعاة القواعد المتعلقة بالميراث».
- ²⁷ محمد عبد الفتاح ترك، شرط التحكيم بالإحالة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006، ص 365.
- ²⁸ AYNES. (L), Les effets du contrat a l'égard des tiers, in la reforme du droit des contrats : projet et perspectives, RDC, 2006, pp. 63-69.
- ²⁹ أنظر حول تعريف شرط التحكيم:
- علي الطاهر البياتي، التحكيم التجاري البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، 2006، ص 193، 194، أحمد عبد الكريم سلامة، نظرية العقد الدولي الطليق، دار النهضة العربية، 1989، ص 215، حسن المصري، التحكيم التجاري الدولي "دراسة مقارنة"، دار الكتب القانونية، مصر، 2006، ص 62.
- ³⁰ تتمثل العقود النموذجية في تلك العقود الجاهزة للاستعمال، وما على الأطراف إلا ملء الفراغات الموجودة في العقد كذكر أسمائهم أو أسماء وكلائهم، ومواصفات المبيع وكميته وتحديد وزنه، أو عدده، وذكر الثمن وكيفية تسديده، ثم التوقيع في أسفل العقد، أما بقية الشروط الأخرى كتحديد زمان ومكان إبرام العقد، وأثاره، وطرق تنفيذه فيتضمنها النموذج نفسه، وغالبا ما تكون الشروط المطبوعة في العقود النموذجية مصاغة صياغة عملية في شكل شروط عقدية يفهمها الأطراف بسهولة، ومن أمثلة هذه العقود عقود جمعية لندن للقمح التي أدت إلى توحيد المعاملات في تجارة الحبوب في معظم أنحاء العالم، وكذلك العقود المتعلقة بتصدير المصانع والآلات وتركيبها، والعقود النموذجية لاستيراد وتصدير الخشب. أنظر: منير عبد المجيد، قضاء التحكيم في منازعات التجارة الدولية، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية، سنة 1995، ص 35، و ص 39.

- ³¹ ناريمان عبد القادر، اتفاق التحكيم، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص 45.
- ³² - LAMY, transport tome 2- transports maritimes © lamy 1999, p392.
- ³³ محمود السيد عمر التحيوي، التحكيم بالقضاء والتحكيم مع التفويض بالصلح، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 79.
- ³⁴ محمود محمد هاشم، محمود محمد هاشم، النظرية العامة للتحكيم في المواد المدنية والتجارية، دار الفكر العربي، مصر، 1990، ص 75.
- ³⁵ - Voir : ANCEL JEAN-PIERRE, Le décret du 13 janvier 2011 (le nouveau droit français de l'arbitrage), Paris, 2011.
- ³⁶ - De BOISSESON (M), "Le Droit Français de l'Arbitrage Interne et International", 1990, p.475.
- ³⁷ لقد تأكدت استقلالية اتفاقية التحكيم عن العقد الأصلي من طرف محكمة النقض الفرنسية في قضية Carapelli ضد Gosset بتاريخ 07 ماي 1963 حيث قررت المحكمة ما يلي:
- En matière d'arbitrage international, l'accord compromissoire conclu séparément ou inclus dans l'acte juridique auquel il a trait présente toujours sauf circonstances exceptionnelles une complète autonomie juridique excluant qu'il puisse être effectué par une éventuelle invalidité de cet acte.
- ³⁸ KASSEM EL KHATIB, La réunification du droit du transport maritime de marchandises: mythe ou réalité, Thèse Université de Paris 1, 2008, p.429.
- ³⁹ لمزيد من التفصيل أنظر:
- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، مرجع سابق، ص 407.
- عاطف محمد الفقي، عاطف محمد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، مرجع سابق، ص 120.
- ⁴⁰ سيتم في هذه الدراسة اعتماد عبارة "محكمة التحكيم" التي أخذ بها المشرع الجزائري، للتعبير عن الهيئة المنظمة للتحكيم.
- ⁴¹ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 266.
- ⁴² عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 306.
- ⁴³ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 349.
- ⁴⁴ JAUFFRET (A), Manuel de procédure civile et voies d'exécution, LGDJ, 14^{ème} ed, 1984, p 120.
- ⁴⁵ NICOLAS PIERRE- YVES, Les conflits de conventions internationales dans le transport maritime de marchandises, Etude de droit maritime a l'aube du XXI^e siècle, Mélanges offerts à Pierre BONASSIES, ed. Moreux, paris, 2001, p. 265.
- ⁴⁶ تجدر الإشارة إلى أن اختيار القانون الواجب التطبيق من طرف هيئة التحكيم يكون في كثير من الحالات التحيز لقوانين الدول المتقدمة بحجة تقدمها وتحضرها على حساب قوانين الدول النامية بحجة تخلفها ورجعيتها.
- ⁴⁷ لم تنظم الجزائر إلى اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المعروفة بـ "قواعد هامبورغ" لسنة 1978.