التحكيم البحري: طريق بديل لتسوية المنازعات البحرية الناشئة عن النشاط البحري

Maritime Arbitration: An Alternative Means for the Settlement of Disputes Arising from the Maritime Activities

سوماية مهيدي

جامعة جيجل – الجزائر

soumaya.mehidi@univ-jijel.dz

تاريخ الارسال:2026/04/08 تاريخ القبول:2026/05/08 تاريخ النشر:2026/06/11

ملخص:

أضحى التحكيم البحري في الوقت الحالي بفضل مزاياه الطريق الأمثل والأفضل لتسوية المنازعات البحرية نظرا لما يوفره لأطراف العلاقة البحرية المتنازعة من كفاءة وخبرة وتخصص في المجال البحري وسرعة في الفصل في النزاع مقارنة مع قضاء الدولة، فضلا عن كونه يتلاءم ويتناسب مع الطابع الخاص لهذا النوع من المنازعات، ونظرا لأهميته تم إبرام عدة اتفاقيات بين الدول وتم إنشاء عدة مراكز وهيئات تحكيمية متخصصة والتي كان لها الدور الرائد في فض العديد من المنازعات. وعليه يسعى هذا المقال إلى إبراز المكانة القانونية التي يحتلها التحكيم في مجال التجارة البحرية خاصة مع ازدهار النشاط البحري وازدياد وتيرة المعاملات البحرية، ومن النتائج المتوصل إليها أن التحكيم البحري كطريق بديل لا يمكن الإستغناء عنه في تسوية المنازعات البحرية غير أن فعاليته والتسليم بأفضليته تبقى مرهونة بتنفيذ أحكامه.

كلمات مفتاحية: التحكيم البحري.التجارة البحرية. تسوية المنازعات البحرية.الهيئات التحكيمية المتخصصة.

Abstract:

Maritime arbitration has currently emerged as the preeminent and preferred means for settling maritime disputes by virtue of the advantages it provides notably to the disputing parties in the maritime relation on account of their competence, experience and expertise in the maritime field, as well as the rapidity in resolving disputes compared to the state judicial system and its proper adaption to the specific nature of this type of dispute. Given its importance, a number of agreements have been concluded between states, besides the establishment of the several specialized arbitration institutions and bodies, which have had a pioneering role in the settling many disputes. Accordingly, the present article seeks to underscore the legal status of the arbitration within the maritime trade, particularly in the light of the expansion of the maritime activity and the intensification of the maritime transactions. Among the findings is that the maritime arbitration -as an alternative means- is indispensable for the settlement of the maritime disputes. Nonetheless, its efficiency and the recognition of its preeminence depend on the implementation of its decisions.

Keywords:. Maritime Arbitration. Maritime Arbitration. Maritime Trade. Settlement of Maritime Disputes. Specialized Arbitration Bodies

*المؤلف المرسل

مقدمة

أدى الإزدهار الكبير الذي حظي به النشاط البحري والتطور الملحوظ الذي عرفته التجارة البحرية في السنوات الأخيرة وكذا تسارع النمو الإقتصادي وانتعاش الإستثمارات إلى ظهور أنواع عديدة من المنازعات التي تثور بشأنها، والتي أصبح معها من الصعب إيجاد حلول لها ضمن القضاء الداخلي الذي لم يعد قادرا على استيعابها ومعالجتها بالشكل الملائم بسبب تشعبها وتعقيدها، وهو ما جعل التحكيم البحري يعرف إقبالا كبيرا من قبل أفراد المجتمع الدولي في مجال العلاقات الإقتصادية الدولية ويحظى باهتمامهم، حيث تسارعت العديد من الدول إلى تبنيه ضمن تشريعاتها الوطنية وتنظيم أحكامه بقواعد خاصة، بل أصبح أهم آلية يميل أطراف المعاملات البحرية إلى الإلتجاء إليها والإعتماد عليها لأجل حل منازعاتهم الناتجة عن معاملاتهم بعيدا عن سلطة المحاكم التي تتميز بطول إجراءات الفصل في القضايا والبطء في حل المنازعات، خاصة وأن هذه الوضعية لا تستجيب لتطلعاتهم ولا تساعد مطلقا على تطوير المعاملات البحرية التي تتسم بالسرعة وبالتالي لا تحتمل أي تأخير.

بما أن طبيعة المسائل والموضوعات البحرية المتنازع عليها تكتسي طابعا خاصا يميزها عن بقية المنازعات التي تختلف عنها اختلافا جوهريا من حيث طبيعتها وكذا من حيث مضمونها والتي لا تجد الحلول المناسبة لها ضمن القضاء، فإن ذلك استدعى البحث عن الآلية التي تتلاءم مع هذه المنازعات وتكفل البت فيها بطريقة تضمن الوصول إلى الحل الأمثل والعادل لها.

من هذا المنطلق يعتبر التحكيم البحري أحد أهم طرق تسوية المنازعات لاسيما في مجال المنازعات البحرية ومرد ذلك الخصائص التي يتمتع بها ويتميز بها بسبب ما يوفره للمتعاملين البحريين من سرعة وسرية ومرونة مقارنة بالقضاء العادي.

تهدف هذه الدراسة إلى تبيان المكانة القانونية التي يحتلها التحكيم في مجال التجارة البحرية خاصة مع ازدهار النشاط البحري وازدياد وتيرة المعاملات البحرية، والتي أصبح على إثرها التحكيم الملجأ المفضل للحلول السريعة.

وعلى هذا الأساس نطرح الإشكالية التالية: إلى أي مدى يمكن اعتبار التحكيم الطريق البديل والوسيلة الأكثر ملاءمة واستخذاما في حل المنازعات المترتبة عن النشاط البحري؟

في سبيل الإجابة على الإشكالية المطروحة سنعتمد على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي لتحليل النصوص القانونية التي لها صلة بموضوع بحثنا.

و قد تم تقسيم هذه الورقة البحثية إلى ما يلي:

أولا: اللجوء إلى التحكيم البحري كطريق بديل لتسوية المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري.

ثانيا: الأحكام والقواعد الخاصة لإعمال التحكيم في المنازعات البحرية.

وسنتولى التفصيل فيها اتباعا.

أولا: اللجوء إلى التحكيم البحري كطريق بديل لتسوية المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري

أدى تطور حجم التجارة البحرية والمعاملات الناتجة عنها إلى زيادة المنازعات المرتبطة بها وتنوعها إضافة إلى تعقيدها وتشعبها، وبالنتيجة ازداد اللجوء إلى التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية المتعلقة بالنشاط البحري، وأصبح مطلب كل أطراف العلاقة البحرية لأن القضاء العادي لم يعد قادرا على معالجة هذا النوع من المنازعات.

لذا بداية لابد من تحديد ماهية التحكيم البحري (1) كما أنه من الضروري تحديد المنازعات التي تعرض عليه خاصة وأنها تكتسي طابعا خاصا يصعب معها الفصل فيها من قبل قضاء الدولة (2).

1. تحديد ماهية التحكيم في إطار المنازعات البحرية

لغرض بيان ماهية التحكيم البحري في المنازعات البحرية يجدر بنا أولا التعريف بالتحكيم البحري ثم التطرق إلى العوامل المساهمة في انتشاره ورواجه كنظام قانوني لحل المنازعات بدلا من القضاء العادي، وأخيرا استعراض أنواع التحكيم البحري.

1.1. ضبط مفهوم التحكيم البحري

يعد التحكيم من أسرع النظم القانونية لحل النزاعات التي تنشأ بين الأطراف بما فيها التحكيم في المنازعات البحرية، وبناءا عليه سنتناول في هذا العنصر المقصود بالتحكيم في المنازعات البحرية ثم نبين أوجه الخصوصية التي ينفرد بها.

أ-تعريف التحكيم البحري

إن تعريف التحكيم في مجال المنازعات البحرية لا يختلف عن تلك التعريفات التي أعطيت للتحكيم بصفة عامة إلا من حيث خصوصية طبيعة هذه المنازعات، ولتعريفه لابد من الرجوع إلى كل من الفقه وكذا التشريعات.

عرف جانب من الفقه التحكيم بوجه عام بأنه وسيلة تهدف إلى البت في موضوع يتعلق بالعلاقات القائمة بين طرفين أو عدة أطراف بواسطة شخص أو عدة أشخاص يستمدون سلطتهم من اتفاق خاص ويفصلون في النزاع وفق ما جاء في هذا الاتفاق[1].

ويعرف كذلك على أنه الآلية القانونية التي بواسطتها يتعهد الأطراف على عرض النزاع الذي نشأ أو يمكن أن ينشأ في المستقبل بمناسبة علاقة قانونية كانت عقدية أو غير عقدية على شخص أو أشخاص معينين للفصل والبت فيه دون المحكمة المختصة بنظر النزاع [2].

أو هو تقنية معينة تهدف إلى إعطاء حل لمسألة معينة تهتم بالعلاقات بين طرفين أو أكثر بواسطة شخص أو عدة أشخاص –محكم أو محكمين– يأخذون سلطتهم من إتفاق خاص ويستندون عليه دون أن يولي الأطراف تلك المهمة للدولة[3].

وعليه وبما أن التحكيم في المنازعات البحرية لا يخرج عن هذا المفهوم فيمكن تعريفه بأنه:

إجراء قانوني يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة البحرية بعرض المنازعة الحالية القائمة بينهم أو المستقبلية على التحكيم، أو هو طريقة خاصة للتقاضي بناءا على إتفاق بين الأطراف يتضمن إحالة وعرض المنازعات ذات الصفة البحرية على التحكيم عن طريق اختيار محكم أو أكثر من المشهود لهم بالخبرة والتجربة في مجال التجارة البحرية، أو اختيار إحدى المؤسسات التحكيمية أو مركز من مراكز التحكيم وتكليفهم بمهمة حسم نزاع متعلق بهم قائم أو سوف يقوم بالمستقبل بمناسبة نشاط بحري ليقوموا بالفصل فيه بأحكام تحكيمية ملزمة.

أما تعريف التحكيم من الناحية القانونية فقد عرفته مختلف التشريعات بما فيها التشريع الجزائري من خلال قانون الإجراءات المدنية والإدارية[4]، بالنظر إلى الوسيلة أو الكيفية التي يتم بها اللجوء إلى التحكيم لتسوية المنازعات والمتمثلة في اتفاق التحكيم[5] الذي يتخذ إحدى الصورتين إما شرط التحكيم[6] وهو الذي يكون قبل نشوء النزاع، نص عليه المشرع الجزائري في المادة 1040 من القانون المشار إليه أعلاه في عبارة "**النزاعات المستقبلية**"، أو مشارطة التحكيم[7] والتي تكون بعد نشوء النزاع، وقد أشار إليها المشرع في نفس المادة السابقة بعبارة "**النزاعات القائمة**"، وهناك شكل آخر يضاف إلى هاتين الصورتين يعرف بشرط التحكيم بالإحالة[8] كشفت عنه الممارسة العملية، ولاتفاق التحكيم شروط موضوعية تتمثل في الرضا، المحل والسبب وأخرى شكلية أهمها الكتابة، وذلك طبقا لنص المادة 1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

أما القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي فقد عرف التحكيم بأنه اتفاق بين طرفين على أن يحيلا إلى التحكيم جميع أو بعض المنازعات المحددة التي نشأت أو قد تنشأ بينهما بشأن علاقة قانونية محددة تعاقدية كانت أو غير تعاقدية، ويجوز أن يكون اتفاق التحكيم في صورة شرط تحكيم وارد في عقد أو في صورة اتفاق منفصل[9].

ومنه يمكن القول أن التحكيم البحري يختلف عن القضاء من حيث أن اللجوء إليه يتطلب الرضا والموافقة المسبقة عليه من قبل أطراف المنازعة، الأمر الذي جعله يكتسي أهمية بالغة في المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري.

ب–خصوصية التحكيم البحري

استنادا للتعاريف السابق ذكرها نستخلص خصوصيات التحكيم البحري فهو:

ذو طابع اتفاقي رضائي لأنه يقوم على مبدأ سلطان الإرادة الذي يعطي لأطراف النزاع حرية الاتفاق على إبعاد منازعاتهم من الخضوع للقضاء واختيار اللجوء إلى التحكيم لفضها والعمل على تحديد القواعد الموضوعية والإجرائية التي تنظم العملية التحكيمية[10]، كما له طابع مؤقت لأن القائمين بالتحكيم –أي المحكمين– يتم اختيارهم لأجل أداء مهمة تحكيمية مؤقتة تتمثل في الفصل في موضوع ومسألة بحرية ثم تزول بمجرد الإنتهاء منها، وأخيرا له طابع خاص لأن الجهة التي تتولى النظر في المنازعة والبت فيها قد تكون هيئات التحكيم البحرية أو المحكم البحري[11].

1.2. الاعتبارات المساهمة في رواج التحكيم و بروزه كطريق بديل لتسوية المنازعات البحرية

ساعدت على انتعاش التحكيم ورواجه في مجال التجارة البحرية واللجوء إليه كطريق بديل لحل المنازعات التي تترتب عنها عدة عوامل منها ما يتعلق بالتحكيم في حد ذاته ومنها ما يتعلق بأطراف العلاقة البحرية والتي نلخصها فيما يلي:

أ–الاعتبارات المتعلقة بالتحكيم في حد ذاته

بالرغم من أن التحكيم والقضاء يؤديان نفس الوظيفة وهي فض النزاع إلا أن التحكيم يتمتع بمزايا يقدمها لأطراف النزاع ما يجعلهم يفضلونه بدلا من اللجوء إلى القضاء خاصة خاصية السرعة التي يتم بها الحسم والفصل في النزاع والتي تتلاءم وطبيعة المعاملات البحرية، حيث تعد من بين العوامل الهامة والأساسية التي يتطلبها تنفيذ هذا النوع من المعاملات، وهي غرض كل أطراف العلاقة البحرية.

فالنزاعات المترتبة عن المعاملات البحرية تحتاج من 50 إلى 90 يوما لفضها وهي فترة قصيرة جدا إذا ما تمت مقارنتها بالقضاء الذي يطول فيه النزاع وقد يستغرق أحيانا مدة زمنية طويلة تصل إلى سنوات، لاسيما وأن المنازعات البحرية تكون صعبة معقدة لا يستطيع القاضي الوطني الإلمام بها والفصل فيها في مدة قصيرة.

وكذا كفاءة القائمين بالتحكيم وخبرتهم في النزاع المعروض عليهم والمطروح أمامهم باعتبارهم من خبراء الميدان، خاصة وأن الدافع الأساسي من لجوء أطراف النزاع إلى التحكيم هو اختصاص المحكمين في موضوع النزاع ولهذا النوع من النشاط، والإلمام التام بالمسائل البحرية والإتفاقيات والمعاهدات الدولية وأعراف التجارة البحرية، وكذلك خبرتهم بمقتضيات النقل البحري والتجارة البحرية[12]، وهذا ما يزيد في مصداقية الأحكام الصادرة عنهم.

وإلى جانب ذلك نجد السرية[13] التي تحيط أحكامه سواء من حيث سرية الجلسات أو سرية الأحكام الصادرة عنها، إذ يتم النظر في النزاع في جلسات لا يحضرها سوى أطراف النزاع وممثليهم، وزيادة على ذلك يحق للأطراف اشتراط عدم نشر الأحكام، وهو ما لا يمكن تحقيقه بالنسبة لأحكام القضاء العادي.

إضافة إلى المرونة والبساطة في الإجراءات المتبعة للفصل في النزاع وذلك من خلال التحرر من مختلف الشكليات، حيث يسمح التحكيم للأطراف المتنازعة والمحكمين تحديد القانون المطبق على النزاع والإجراءات التي تحكم العملية التحكيمية على نحو يختلف عن التقاضي أمام المحاكم[14].

أخيرا وزيادة على ما قيل أعلاه، فإن التحكيم يحافظ على استمرارية العلاقة الودية بين الأطراف المتنازعة خاصة وأن إرادتهم تلعب دورا كاملا فيه على اعتبار أنهم من يقومون باختيار المحكم مما يجعلهم يشعرون بالاطمئنان.

كل هذه الإيجابيات والمزايا التي يتمتع بها التحكيم والمشار إليها أعلاه، هي التي ساعدت على انتشاره وازدهاره كطريق بديل لتسوية المنازعات وشكلت دوافعا للإهتمام به، بل وعلى إثرها أصبح التحكيم ضرورة يفرضها واقع التجارة البحرية.

ب-الاعتبارات المتعلقة بالمتعاملين في مجال التجارة البحرية

يلجأ أطراف العلاقة البحرية أو الممارسين للأنشطة البحرية المختلفة للتحكيم البحري لأسباب خاصة نذكر من بينها: رغبة العاملين في الأنشطة البحرية المختلفة في إيجاد حل عادل لمنازعاتهم من خلال عرض ما ينشأ بينهم من منازعات نتيجة علاقتهم البحرية على شخص أو أشخاص محل ثقة بوصفهم أكثر دراية وإلمام بملابسات هذا النزاع وخلفياته، والرضا المسبق بالإلتزام بحكم التحكيم الصادر في موضوع النزاع، فهم يحبذون القاضي المختص كلما تعلق الأمر بمسائل فنية معقدة، وعليه التحكيم من شأنه أن يحقق هذا الدافع.

ومن جهة ثانية فإن غالبية المتعاملين في التجارة البحرية يفضلون اللجوء إلى التحكيم بدلا من اللجوء إلى القضاء من أجل حل منازعاتهم بأكبر قدر من السرية حتى لا تتأثر علاقاتهم البحرية في المستقبل، خاصة وأن السرية تحافظ على استمرارية العلاقات فيما بينهم، وهذا ما لا توفره المحاكم التي يسود فيها مبدأ العلنية.

وفضلا عن ذلك يساهم التحكيم في توفير الوقت والجهد والنفقات على الأطراف المتنازعة بخلاف التسوية القضائية التي تتميز بالبطء وتعقيد الإجراءات[15] وازدحامها بعدد كبير من القضايا، بالإضافة إلى تعدد درجات التقاضي وهذه الوضعية لا تساعد مطلقا على تطوير المعاملات البحرية التي تتسم بالسرعة ولا تحتمل أي تأخير.

وحول ذات الشأن، فإن الذي ساعد أيضا على نمو التحكيم البحري وازدياد اللجوء إليه هو رغبة أطراف النزاع في تجنب مشاكل تنازع القوانين نظرا للبعد الدولي الذي يتسم به النشاط البحري، وهو ما يجعله يتماشى مع طبيعة التحكيم نظرا لاختلاف جنسية أطراف العلاقات البحرية من المتعاملين في المجال البحري، إلى جانب ارتباط الأنشطة البحرية بانتقال الأموال والبضائع والخدمات من دولة إلى أخرى[16].

وعليه وبناءا على ما سبق ذكره، فإن التحكيم في نظر الأطراف المتنازعة هو الطريق الأفضل لفض النزاع كونه يسد النقائص ويعالج السلبيات التي يعاني منها القضاء، الأمر الذي جعلهم يسارعون إلى تضمينه في عقودهم حيث لا يكاد أي عقد من عقود التجارة البحرية يخلو من النص على إحالة المنازعات التي قد تثور بخصوصها وتسويتها عن طريق التحكيم.

ومن هنا أصبح التحكيم يتبوأ مكانة مرموقة بالنظر لأهميته الكبيرة في المعاملات البحرية .

3. 1. أنواع التحكيم البحري في المنازعات البحرية

تجدر الإشارة في هذا المقام إلى أن التحكيم في مجال المنازعات البحرية هو نفسه التحكيم في أي إطار أو مجال آخر، ومنه ينقسم التحكيم البحري إلى:

تحكيم حر ومؤسسي من حيث من يتولاه ومن حيث التنظيم والإدارة، وإلى تحكيم دولي وداخلي من حيث عناصره، وأخيرا إلى تحكيم اختياري وإجباري من حيث رغبة المحتكمين في اللجوء إليه، و لكل نوع مميزاته الخاصة.

أ- التحكيم البحري الحر و المؤسسي:

يقصد بالتحكيم المؤسسي[17] أو النظامي اتفاق الأطراف على إحالة النزاع الناشئ أو الذي قد ينشأ في المستقبل أمام هيئة مختصة في حل النزاعات البحرية، وهذه الأخيرة تتولى مهمة تنظيم وإدارة العملية التحكيمية في النزاع المعروض عليها ابتداء من تلقي طلب التحكيم إلى يوم صدور الحكم[18].

أما التحكيم الحر أو الخاص فهو التحكيم الذي يتم بعيدا عن الهيئات التحكيمية البحرية الدائمة، والذي من خلاله يتفق أطراف النزاع على تنظيم وإدارة العملية الخاصة به بأنفسهم دون تدخل منظمة مختصة، فيتفقون باختيارهم على تشكيل هيئة التحكيم، وتحديد كافة القواعد والإجراءات اللازمة، وكذا اختيار مكان التحكيم وأيضا القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع.

ب-التحكيم البحري الخارجي و الداخلي

يكون التحكيم خارجيا أو دوليا إذا تعلق الأمر بنزاع موضوعه تجارة دولية بحيث يكون المركز الإجتماعي الرئيسي لأعمال لكل من الأطراف المتنازعة يقع في دولتين مختلفتين، أو إذا كان موضوع النزاع محل التحكيم يربط أكثر من دولة واحدة.

في حين التحكيم الداخلي أو الوطني هو ذلك التحكيم الذي يتعلق بنزاع وطني في كافة زواياه، أي خال من العناصر الأجنبية، حيث يتم تعيين محكمين وطنيين كما يخضع لقواعد القانون الوطني[19].

ج-التحكيم البحري الاختياري و الإجباري

التحكيم الإختياري هو ذلك التحكيم الذي يلجأ إليه أطراف المنازعة البحرية بمحض إرادتهم، استنادا إلى اتفاق خاص يخضع للقواعد العامة للعقد وللقوانين الخاصة بالتحكيم.

فالأصل إذن أن التحكيم البحري يكون اختياري غير إجباري على الأفراد بغية تسوية منازعاتهم، إلا إذا جعل المشرع في حالات محددة التحكيم إلزاميا في منازعات معينة قبل اللجوء إلى القضاء وهو ما يطلق عليه تسمية التحكيم الإجباري[20].

2-المنازعات الخاضعة للتحكيم البحري

إن التعامل في مجال التجارة البحرية يثير الكثير من المنازعات البحرية التي تتميز بطبيعة ومضمون يختلف عن تلك المنازعات التي تحدث في التعاملات البرية بين المتخاصمين وذلك يعود للإختلاف الموجود بين البيئتين البحرية والبرية.

الأمر الذي يستوجب منا أولا التعريف بالمنازعة البحرية ثم تبيان المنازعات التي يمكن أن تكون محل للتحكيم البحري.

2.1. تعريف المنازعة البحرية المتعلقة بالنشاط البحري

يعد المجال البحري مجال استراتيجي وحيوي، له دور اقتصادي بالغ الأهمية كونه مستودع للثروات البيولوجية ويحتوي على مخزونات معتبرة من الموارد الطاقوية والمعدنية، وهذا ما جعله حيزا خصبا لتنوع وكثرة المنازعات بين الأفراد العاملين في مجال التجارة البحرية أو بين الدول في نفس الشأن، الأمر الذي يتطلب منا تحديد المقصود بالمنازعة البحرية، ليتم بعد ذلك التطرق إلى خصائصها.

أ-المقصود بالمنازعة البحرية[21]:

تعرف المنازعات البحرية المتعلقة بالنشاط البحري بأنها كل خلاف ينشب في إطار المعاملات البحرية سواء كان بين الأشخاص الخاصة فيما بينهم، أو بينها وبين أحد الأشخاص المعنوية.

ومن ثمة فإن المنازعات تصبح بحرية بمجرد تعلقها بالملاحة البحرية، وبالإستغلال البحري والنقل، والإيجار البحري وبناء السفن وإصلاحها وعملية بيعها أو شرائها، وكذا المنازعات التي تنشأ عن التأمين البحري.

بوجه عام يمكن القول أن المنازعات البحرية التي يتم عرضها على التحكيم بهدف تسويتها هي المنازعات الناشئة عن أي نشاطات بحرية ترتبط بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بأي من الموضوعات المشار إليها أعلاه[22].

والجدير بالذكر، أن المنازعات البحرية تتميز بنوع من التعقيد والصعوبة بفعل الطابع الفني والتقني الذي تشتمل عليه والغالب عليها[23]، كما أن هذه المنازعات غالبا تكون ذو قيمة كبيرة، وبذلك تحتاج إلى خبير بحري[24] متخصص ذو خبرة وتجربة، وملم بجميع المعاملات البحرية، وكذا مشاكل الملاحة البحرية المتنوعة للفصل فيها، ومن هنا ظهرت الحاجة إلى إيجاد وسائل بديلة لحل هذا النوع من المنازعات.

ب-خصائص المنازعة البحرية

تتميز المنازعات البحرية بخصوصية تجعلها تختلف عن باقي المنازعات الناشئة عن المعاملات بين الأفراد مهما كان نوعها حيث تعد:

منازعات تجارية لأنها تتعلق بمصالح التجارة الدولية، فمدام أن المعاملات البحرية معاملات تجارية فهي تخضع لأحكام وقواعد تجارية، ضف إلى ذلك المسائل الناشئة عن العلاقات البحرية تعاقدية كانت أو غير تعاقدية تتمتع بالصفة التجارية[25].

كما أنها تعد منازعات دولية كونها عابرة للحدود وأطراف العقد أو العلاقة ينتمون في الغالب لدول مختلفة إذ يحملون جنسية أكثر من دولة، كما تختلف أماكن إقامتهم فيقيم أحد الأطراف في دولة والطرف الآخر في دولة أخرى، وفي هذا الصدد نشير إلى أن هناك معايير عديدة قيلت في تحديد معيار دولية هذه العلاقات.

كما تتميز أيضا بالطابع البحري[26] لأن جميع المعاملات تحدث في الوسط البحري أي البحر وأحد أطرافها يكون دائما من المتعاملين البحريين وتخضع للقواعد الخاصة بالملاحة البحرية.

وعليه وبسبب طبيعتها الخاصة أصبح من الصعب إيجاد الحلول لها ضمن القضاء الوطني لذلك كان لزاما البحث عن وسائل وآليات أخرى تكفل الفصل فيها بما يستجيب ويتلاءم ومصالح الأطراف ويضمن استمرارية التعاملات البحرية بينهم، وقد كان التحكيم البحري هو الوسيلة الأكثر فعالية التي ارتضاها كافة أفراد المجتمع الدولي وكافة العاملين في هذا المجال لتسوية هذه المنازعات بعيدا عن سلطة المحاكم العادية نظرا لما يتميز به من سرعة الفصل في المنازعات البحرية وسهولة وبساطة إجراءاته، وما تتطلبه هذه المنازعات من محكمين تتوفر فيهم الخبرة الفنية والكفاءة والإلمام التام بالمسائل البحرية والإتفاقيات والمعاهدات الدولية وأعراف التجارة البحرية، الأمر الذي يضمن الفصل العادل في منازعاتها[27].

2.2- أنواع المنازعات البحرية

تتعدد وتتنوع المنازعات المتعلقة بالتعاملات البحرية، فقد تنجم عن العقود البحرية كما قد تنجم عن الحوادث البحرية، مع تنوع صور كل مجموعة.

2.2.2- المنازعات الناشئة عن العقود البحرية

سنتناول فيما يلي أهم منازعات الملاحة الجافة أو المنازعات الناشئة عن العقود البحرية على النحو التالي:

أ-عقود مشارطة إيجار السفن المتعلقة بمدة معينة:

عرف المشرع الجزائري عقد الإيجار البحري في المادة 640 من القانون البحري[28] التي نستنتج من خلالها أن المنازعات التي تنشأ من جراء إبرام عقود الإيجار المتعلقة بالسفينة تنصب على مسؤولية كل من

مالك السفينة أو مستأجرها بخصوص خسارة معينة حدثت خلال مدة عقد المشارطة، وكمثال على ذلك النزاع الذي يحدث حول تحديد مسؤولية المستأجر عن ضرر لحق بالسفينة المستأجرة[29].

ب- عقود مشارطة إيجار السفينة المرهونة للقيام برحلة معينة[30]:

نص المشرع على مشارطة الإيجار بالرحلة في المادة 650 من القانون البحري، هذا النوع من الإيجار قد تثار بسببه منازعات فيما يتعلق بميناء الشحن وميناء الوصول و الموانئ التي قد ترسو عليها السفينة، وكذا طبيعة البضائع المراد نقلها وغيرها من الحالات التي قد ترد، إلا أن مثل هذا النوع من الإيجار لا يكون للمستأجر أي سلطة على السفينة.

ج-المنازعات المتعلقة بسندات الشحن:

من المقرر أن عقد إيجار السفينة يتم بين المؤجر والمستأجر للسفينة أما البضائع التي يتم شحنها على السفينة فهي ليست موضوعا لالتزام المؤجر أو المستأجر، ذلك أن تأجير السفينة بمشارطة زمنية لا شأن لها بالبضائع، لكن عند المشارطة بالرحلة فقد تشير إلى الشحنة بصفة فرعية، فيتم في هذه الحالة إصدار سند شحن بحري ليحدد الإلتزامات بين الطرفين عن البضاعة المشحونة على السفينة المستأجرة.

رغم أهمية وثيقة الشحن إلا أنه لم يتم تعريفها، ولكن من خلال المصطلحات القانونية يمكن اعتبارها "**الوثيقة التي يعترف بموجبها لربان السفينة أو الناقل بتلقيه البضاعة المذكورة فيه على متن السفينة**" ، كما يحمل السند بيانات جوهرية حيث يحدد فيه الإلتزامات بصفة دقيقة والمسؤولية عند نشوء حادث في السفينة وهي محملة بالبضائع.

يعد سند الشحن أداة لإثبات عقود نقل البضائع بين الناقل وصاحب البضاعة، ووظيفتها هي إثبات شحن البضاعة وإثبات عقد النقل وشروطه، ومن ثم فإن المنازعات التي تدور حول سند الشحن تتعلق عموما بالخسائر والأضرار التي يمكن أن تلحق بالبضاعة سواء من خلال عمليات النقل أو التأخير في وصولها أو التسليم الخاطئ لها[31] .

د-المنازعات المتعلقة ببيوع السفن المستعملة:

كثيرا ما تكون هناك عقود نموذجية يتم استخذامها من أجل هذا النوع من البيوع، وكمثال على ذلك العقود النرويجية، وأكثر المنازعات في هذه الحالة تدور حول حالة السفينة عند تسليمها للمشتري.

هـ- المنازعات المتعلقة بعقود بناء السفن و إصلاحها:

تثور المنازعات في هذا النوع من العقود حول مدى تطابق السفينة عند الإنتهاء من بنائها أو إصلاحها لمواصفات العقد المتفق عليه مسبقا بين طرفيه[32].

و- المنازعات المتعلقة بالتامين و إعادة التأمين:

التأمين البحري إجراء لا يمكن بدونه أن توجد عمليا التجارة البحرية أو الملاحة البحرية، إذ بدونه تصبح السفينة واستغلالها بدون فائدة وجدوى، بل إن ازدهار التجارة البحرية وتطورها كان بفضل تأمينها، الأمر الذي يجعل المتعاملين في المجال البحري يشعرون بالطمأنينة وهم يستثمرون رؤوس أموالهم في النشاط البحري الذي يتسم بالأخطار.

ونظرا لكون التأمين البحري يتصف بالذاتية، فإن ذلك جعله يختلف عن باقي التأمينات، زيادة على أن الأخطار التي يغطيها لها تعريفات معينة ومحدودة ، لذا عند إبرام عقد التأمين البحري أو إعادة التأمين لا بد من تحديد الأخطار المؤمن عليها وكافة التعويضات التي ينبغي تقديمها، ونشير في هذا الصدد أن أهم المنازعات التي تنشب تتعلق بالجانب التأميني لاسيما بين كل من المؤمنين والذين يحلون محل المستفيدين الأصليين طبقا لمبدأ الحلول في التأمين[33].

2.2.3- المنازعات الناشئة عن الحوادث البحرية:

تنشأ الحوادث البحرية عن فعل الإنسان أو فعل الطبيعة، ولكونها تصيب السفينة في البحر يطلق عليها مصطلح الحوادث البحرية نظرا لارتباطها بالبحر مكانا وبالرحلة البحرية زمانا، والملاحة البحرية عموما لا تخلو من المخاطر البحرية إذ قد تتعرض السفينة أثناء النقل البحري للبضائع أو الركاب إلى جملة من الحوادث والتي تكون موضوع تحكيم نذكر منها:

أ-التصادم البحري:

عرف المشرع الجزائري التصادم البحري في المادة 273 من القانون البحري كما عرفته المادة 1 من الإتفاقية الدولية للتصادم البحري، والتصادم البحري يمكن أن يكون بسبب القوة القاهرة أو بسبب خطأ إحدى السفن أو بخطأ مشترك بين سفينتين.

لا يتخيل للمرء وجود عقود مسبقة بين الأطراف تلزم بتسوية النزاع عن طريق التحكيم في حالات التصادم البحري، وعليه فإنه لتسوية هذه النزاعات يتم اللجوء إلى المحاكم المختصة حيث يتم النظر في مسؤولية المتسبب في التصادم أي تحديد هوية السفينة المتسببة بالتصادم، ثم يتم بعد ذلك تقرير التعويض وهو تحديد المبالغ الملائمة عن الأضرار الناجمة عن التصادم البحري، فالمنازعات الناشئة عن التصادم البحري تخص الاختصاص النوعي والإقليمي للجهة الناظرة في النزاع، وإلى الدعاوى الناشئة عن الحوادث البحرية.

وتبعا لذلك يعد التصادم البحري من أهم وأخطر الحوادث البحرية وأكثرها انتشارا سواء لكثرة السفن في البحر أو لتضاعف سرعة السفن، وهو من أكثر المنازعات التي تعرض على التحكيم البحري.

ب-المساعدة البحرية و الإنقاذ:

الغالبية العظمى من عمليات المساعدة والإنقاذ البحري تتم من خلال عقود نموذجية مخصصة لذلك يوقع عليها ربان السفينة، ويعتبر ذلك بمثابة إقرار بمسؤولية مالك السفينة عن دفع نفقات تترتب عن عملية الإنقاذ والتي لا يمكن تحديد قيمتها عند التوقيع على النموذج، إذ يتم تحديدها في أغلب الأحيان عن طريق التحكيم[34].

ثانيا: الأحكام و القواعد الخاصة لإعمال التحكيم في المنازعات البحرية

التحكيم البحري بوصفه آلية لحل المنازعات البحرية ازداد الإهتمام به بازدياد المعاملات التجارية البحرية إلى أن أصبح في الوقت الراهن يتقدم جميع الوسائل القانونية الأخرى، يعتمد على ضوابط خاصة وذلك من حيث الجهة التي تختص بالنظر في المنازعات البحرية (1) كما يخضع النزاع المعروض على التحكيم من جهة أخرى إلى إجراءات محددة وقانون واجب التطبيق (2).

1- الجهة المختصة بالنظر في المنازعات البحرية

ما يميز التحكيم في المنازعات البحرية هو وجود هيئات تحكيمية مختصة في المنازعات البحرية تقوم بدور مهم في حسم هذه المنازعات وهو ما يعود بالفائدة على أطراف العلاقة التحكيمية.

أ- محكمة التحكيم البحري

يقصد بمحكمة التحكيم البحري ذلك الجهاز أو الهيئة التي تختص بالنظر والفصل في المنازعات البحرية، حيث تتولى عملية تنظيم وإدارة العملية التحكيمية، تعمل بشكل منظم منذ تلقي طلب التحكيم إلى غاية صدور الحكم، يتم تشكيلها من قبل الأطراف وذلك باختيار أعضائها حسب الشروط التي يجب أن تتوفر في المحكم البحري، ولهم الحرية في الإتفاق على القواعد التي تحكم ذلك النزاع سواء كان تحكيم بحري حر أو تحكيم بحري مؤسس، كما لهيئة التحكيم الحرية في تسيير الإجراءات في حالة عدم اتفاق الأطراف.

تتشكل محكمة التحكيم من محكم أو عدة محكمين بعدد فردي[35]، وغالبا ما يتفق الأطراف على تشكيل محكمة التحكيم من ثلاثة محكمين ولهم الحق في تحديد شروط تعيينهم[36] ولا يعد تشكيل محكمة التحكيم صحيحا إلا إذا قبل المحكم أو المحكمين بالمهمة المسندة إليهم[37]، ويلتزمون بإتمام مهامهم المسندة إليهم في ظرف أربعة أشهر من تاريخ تعيينهم أو من تاريخ إخطار محكمة التحكيم[38].

أما عن مداولات التحكيم فتكون سرية وتصدر أحكام التحكيم بأغلبية الأصوات[39]، وبالنسبة لمكان التحكيم فهو ذلك المكان الذي يصدر فيه الحكم حتى ولو تم التحكيم في أماكن متعددة، ويكون باختيار أطراف النزاع إما مركز تحكيم مؤسسي أو بموجب لائحة تحكيم بحري يحدد هذا المكان فلذلك أهمية حيث يتم تحديد جنسية حكم التحكيم والقانون الواجب التطبيق، أما الإستئناف في أحكام التحكيم فيتم في أجل شهر من تاريخ النطق بها أمام مجلس القضاء[40].

وعلى ضوء ما سبق ذكره، يمكن القول أن المشرع الجزائري أخضع تنظيم التحكيم للقواعد العامة من خلال قانون الإجراءات المدنية والإدارية، إضافة إلى الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر.

ب- محكمة التحكيم التجاري الدولي

يعد تحكيم دولي التحكيم الذي يتضمن النزاعات المتعلقة بالمصالح الإقتصادية لدولتين[41]، فيتميز عن التحكيم الوطني بارتباطه بعناصر خارجية أو أجنبية، وعلى طبيعة النزاع الذي يتعلق بالتجارة الدولية وقد تطرق له المشرع بموجب المادة 1039 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ترجع الصفة الدولية للتحكيم في المنازعات البحرية إلى كون أغلب العمليات المتعلقة بهذا النشاط تتعلق بمعاملة تجارية[42] وتخضع لقواعد القانون الدولي وتتم بين أشخاص طبيعية أو معنوية، حيث يعتبر تجاريا كل تحكيم دولي يفصل في نزاع ذو صفة إقتصادية وتتعلق بمسائل تجارية، فيمكن للأطراف الإتفاق على تعيين المحكم أو المحكمين أو تحديد شروط تعيينهم أو عزلهم، أما إذا لم يتم التعيين يجوز لمن يهمه الأمر الرجوع إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها التحكيم إذا كان هذا الأخير يجري في الجزائر، أما إذا كان التحكيم يجري في الخارج واختار الأطراف تطبيق قواعد الإجراءات المعمول بها في الجزائر فإن الأمر يرفع إلى رئيس محكمة الجزائر[43].

على الصعيد الدولي أنشئت مراكز عديدة للتحكيم تختص بمنازعات التجارة الدولية بما فيها المنازعات البحرية نجد منها:

محكمة لندن للتحكيم الدولي تم تأسيسها سنة 1892 وتعد من أقدم منظمات التحكيم في العالم[44]، غرفة التجارة الدولية التي أنشئت عام 1923، تعد هذه المحكمة من مراكز التحكيم الدائمة ذات الطابع الدولي غير المتخصص ومقرها باريس تسعى لحل الخلافات والنزاعات ذات الطابع الدولي الناشئة عن مجال الأعمال بما فيها الأعمال البحرية وذلك طبقا لنظامها، جمعية التحكيم الأمريكية استحدثت سنة 1926 مقرها نيويورك تعد من أكبر منظمات التحكيم بالنظر إلى عدد القضايا التي تفصل فيها، وأخيرا مركز سنغافورة للتحكيم التجاري الدولي والذي يعد واحدا من أهم المراكز المتواجدة في آسيا.

أما على الصعيد العربي فرغم إنشاء بعض مراكز التحكيم في بعض الدول العربية، منها مركز دبي للتحكيم التجاري الدولي الذي يعد واحدا من أهم مراكز التحكيم في الشرق الأوسط إلا أنها لا تزال تلجأ إلى إحدى المؤسسات التحكيمية الدولية التي ذكرت أعلاه[45] من أجل حل منازعاتها البحرية بواسطة التحكيم.

2- القواعد الإجرائية للتحكيم في النزاع البحري

تمر الخصومة التحكيمية عبر عدة مراحل بدءا من تقديم الطلب إلى المحكمة التحكيمية لمناقشة الإدعاءات وتنتهي بصدور الحكم، الأمر الذي يستدعي البحث في إجراءات التحكيم البحري وكيفية اختيار القانون الواجب التطبيق.

2.1- إجراءات تنظيم التحكيم البحري

يخضع النزاع المعروض على التحكيم البحري إلى إجراءات معينة يتم اتباعها من أجل نجاح العملية التحكيمية، فتبدأ إجراءات التحكيم بتقديم طلب من طرف المدعي أو طالب التحكيم أمام سكرتارية المركز إذا اتفق الأطراف على عرض النزاع أمامه في حالة التحكيم البحري المؤسسي، أو إلى المدعى عليه ليتم تشكيل هيئة التحكيم التي تتولى البت في النزاع[46].

يتم اتفاق الأطراف على سير إجراءات التحكيم البحري المؤسسي أو الحر طبقا للقواعد المتعارف عليها إلا أنها تختلف حسب نوع التحكيم المعتمد، فيتم تقديم طلب التحكيم تبعا لنوع التحكيم وعادة ما يتضمن مجموعة من البيانات منها تحديد موضوع النزاع ويرفق بالمستندات الكافية التي توضح سبب تقديم الطلب وذلك خلال أجل معين.

أما القواعد الإجرائية المتبعة للفصل في النزاع فهي تخضع للقانون الوطني، وعند عدم الإتفاق يتم تسيير الإجراءات من طرف محكمة التحكيم التي تتولى مباشرة العملية وتمنح لكل طرف الحق في تقديم كافة الوثائق والأدلة لدعم موقفه والدفاع عن نفسه وهذا ما أقرته المادة 1043 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية التي تمنح للأطراف الحرية التامة في تحديد القواعد الإجرائية لتطبيقها على النزاع.

سير الخصومة التحكيمية يبدأ من خلال تقديم طلب يوجه إلى أحد الأطراف أو ممثله القانوني إلى الطرف الآخر أو هيئة التحكيم المتفق عليها ليخطره برفع النزاع إلى التحكيم ويكون مكتوبا ويتضمن مجموعة من البيانات المتفق عليها وموضوع النزاع، لتأتي بعد ذلك مرحلة المرافعة وتنعقد هيئة التحكيم وتطلب من الأطراف تقديم المستندات وأوجه الدفاع، وفي الأخير وبعد المداولة تأتي مرحلة صدور الحكم[47].

2.2- القانون الواجب التطبيق على المنازعة البحرية

من بين أهم الأسس التي يقوم عليها التحكيم في المنازعات البحرية هو تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع البحري، فهو يعد الركيزة الأساسية التي يقوم عليها إصدار حكم التحكيم الذي يترتب عليه حسم النزاع وإنهاؤه.

اختيار القانون الواجب التطبيق إما أن يكون من طرف أطراف المنازعة البحرية أو بتطبيق قانون مقر التحكيم.

أ- اختيار القانون الواجب التطبيق من طرف أطراف المنازعة البحرية

يستخلص من مضمون المادة 1050 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية[48] إن إرادة الأطراف تلعب دورا هاما في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع البحري المتفق عليه، إذ يرجع اختياره لحرية الأطراف وعلى المحكمة تطبيقه من أجل الفصل في الموضوع، ولا يلجأ إلى محكمة التحكيم إلا في حالة عدم الإتفاق[49]، فيتوجب على هيئة التحكيم الإلتزام بالأحكام الواردة في القانون الذي تم اختياره[50] غير أن اختيار الأطراف للقانون الواجب التطبيق ليس مطلقا وإنما تحددها ضرورة وجود صلة ما بين العقد والقانون الذي سيطبق عليه كتطبيق قانون محل إبرام العقد أو قانون جنسية المتعاقدين[51].

ب- تطبيق قانون مقر التحكيم

في حالة عدم اتفاق الأطراف على تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع فيحيل اختيار تطبيق القانون مقر محكمة التحكيم حيث تتمتع بكامل الحرية في وضع القواعد القانونية التي تحكم المنازعة البحرية المعروضة أمامها للفصل فيها، وقد تستعين بقانون وطني أو اتفاقية دولية متعلقة بالتحكيم أو لوائح التحكيم البحري أو أعراف بحرية، وهي حرة في اختيار القانون الذي تراه ملائما ومناسبا لحل النزاع[52] فقد تقوم إما بـ:

اختيار قانون وطني على موضوع النزاع، ففي حالة إذا لم يحدد أطراف العلاقة البحرية القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع صراحة أو ضمنا تنتقل الحرية التي كانت مخولة لهم إلى هيئة التحكيم البحري التي تتمتع بحرية في تحديد هذا القانون الذي قد يكون قانونا وطنيا طبقا لنص المادة 3 الفقرة الرابعة من اتفاقية روما لسنة 1980، وعادة ما يكون القانون محل الإقامة المعتاد للطرفين أو مركزه إذا كان شخصا معنويا، فيكون قانون المكان الذي يتم فيه إجراء التحكيم هو الذي يطبق كتطبيق القانون الجزائري إذا اتفق الأطراف على اختيار الجزائر مكانا للإنعقاد[53].

أو اختيار قانون التحكيم الدولي على موضوع النزاع البحري، إذ يمكن لمحكمة التحكيم اختيار تطبيق القانون الدولي على موضوع المنازعات البحرية المعروضة أمامها للفصل فيها والتي تشكل للمحكم البحري قانون اختصاصه الذي يعد أكثر ملاءمة لموضوع النزاع، ويتضمن هذا القانون كل من الإتفاقيات الدولية المنظمة للتحكيم البحري كاتفاقية بروكسل المطبقة على منازعات النقل البحري الأعراف الخاصة بالممارسات البحرية[54].

فرغم حرية محكمة التحكيم في اختيار القانون الواجب التطبيق إلا أن اتفاقية هومبرغ لسنة 1978 المتعلقة بالنقل البحري الدولي للبضائع تشكل قيدا على حرية هيئة التحكيم في اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع خاصة وأن أحكام الاتفاقية واجبة التطبيق وترتب على مخالفة ذلك البطلان.

الخاتمة:

في الأخير نخلص إلى القول أن السيادة الحالية لتسوية المنازعات البحرية الناشئة عن النشاط البحري تعود للتحكيم فهو طريق بديل لا يمكن الإستغناء عنه، ومن ثمة فهو يتبوأ مكانة مرموقة بالنظر لأهميته الكبيرة،

بل هو سمة تطبع العلاقات البحرية في العصر الراهن وذلك راجع للخصائص التي يتمتع بها ويتميز بها عن غيره، والتي تشكل أسبابا كافية لتعيينه القضاء الأكثر ملاءمة لحل المنازعات البحرية.

وفي هذا الإطار كشفت التجربة عن نجاعته في التصدي لكافة الخلافات المرتبطة به والتي تتميز بالتشعب والتعقيد الشيء الذي ساعد على انتشاره كوسيلة فعالة لحلها وتسويتها نظرا للنتائج المرضية التي حققها في هذا المجال، الأمر الذي شجع مختلف الدول على تعميمه وتوسيع نطاق تطبيقه.

إلا أن فاعلية التحكيم كوسيلة بديلة لتسوية المنازعات لا تتحقق إلا من خلال تنفيذ أحكامه، ذلك أن التحكيم كما هو معروف لا يملك السلطة لفرض تنفيذ أحكامه بخلاف القضاء، فمهمته تنتهي بمجرد إصدار الحكم التحكيمي.

كما لا يفوتنا من هذا المنبر أن نشير إلى أنه رغم أهمية التحكيم ودوره الفعال في تسوية المنازعات البحرية إلا أن تنظيمه في التشريع الجزائري يبقى ناقصا إذ أخضع المشرع الجزائري التحكيم في المنازعات البحرية إلى القواعد العامة للتحكيم التجاري الدولي.

مما تقدم ارتأينا أن نوصي بما يلي:

-بما أن الجزائر دولة بحرية أغلب تجارتها تتم عن طريق البحر، فإنه من الضروري التوعية بأهمية التحكيم وعلى الأجدر بالمشرع الجزائري العمل على تطوير النصوص القانونية التحكيمية الموجودة في المنظومة القانونية بشكل يتماشى مع متطلبات التجارة الدولية والبحرية.

-عقد مؤتمرات وندوات حول التحكيم البحري وتكريس ما تتضمنه من توصيات ونتائج ضمن التشريع الوطني.

-ضرورة وضع وإعداد قانون خاص بالتحكيم البحري مستقل عن قانون الإجراءات المدنية والإدارية وذلك نظرا لأهمية التحكيم بوصفه طريق بديل عن القضاء في تسوية المنازعات.

-العمل على إنشاء مراكز للتحكيم في المجال البحري يضم مختصين في المجال البحري، وبالضبط إنشاء هيئة عربية متخصصة في التحكيم في المنازعات البحرية حتى يتسنى لأطراف الخصام في الدول العربية اللجوء إليها لفض منازعاتهم البحرية.

-الإستعانة والإستفادة من تجارب الدول الأخرى التي حققت أشواط كبيرة ونجاحا في هذا المجال من خلال فتح قنوات اتصال معها ومع ما تشرف عليه من مراكز تحكيمية.

الهوامش:

[1]DE BOISSESON Mathieu, Le droit français de L'arbitrage interne et international, G.L.N, Edition Paris, 1990, p 05.

[2] أحمد محمد عبد الصادق، المرجع العام في التحكيم المصري والعربي والدولي، الطبعة 07، دار القانون للإصدارات القانونية، مصر، 2014، ص 35.

[3] علي طاهر البياتي ، التحكيم التجاري البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2005، ص 58 .

[4] قانون رقم 09/08 مؤرخ في 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد21، صادر في 23 أبريل 2008، معدل ومتمم بالقانون رقم 13/22 مؤرخ في 12 يوليو 2022، ج ر عدد 48، صادر في 17 يوليو 2022 .

[5] يعد اتفاق التحكيم حجر الزاوية الذي يبنى عليه التحكيم وأساسه القانوني، بل هو والتحكيم وجهان لعملة واحدة حيث لا يمكن أن يقوم التحكيم إلا إذا وجد اتفاق يقضي بذلك، وقد عرفه المشرع الجزائري في المادة 1011 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية غير أنه لم يميز بين اتفاق التحكيم ومشارطة التحكيم ولمزيد من التفاصيل حول تعريف اتفاق التحكيم راجع:
بومدين بالباقي، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018/2017، ص 37.

[6] عرف المشرع الجزائري شرط التحكيم بموجب المادة 1007 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية بأنه الإتفاق الذي يلتزم بموجبه الأطراف في عقد متصل بحقوق متاحة بمفهوم المادة 1006 أعلاه لعرض النزاعات التي قد تثار بشأن هذا العقد على التحكيم، وهو يتعلق بمنازعات مستقبلية أو محتملة أي غير قائمة بالفعل وقد لا تقوم أصلا.

[7] مشارطة التحكيم هي الصورة الثانية للتحكيم البحري، يقصد بها اتفاق الأطراف على اللجوء إلى التحكيم من أجل حل النزاع القائم بينهما وتكون في عقد مستقل، فهي تفترض أن النزاع قد نشأ بالفعل وتحددت معالمه واتجهت إرادة الطرفين إلى الإتفاق على التحكيم لحل النزاع القائم بينهما، يتم الإتفاق عليه بعد نشوء النزاع وفي اتفاق لاحق ومستقل عن العقد الأصلي، كما يتضمن كل ما يتعلق بالتحكيم كتشكيل هيئة التحكيم والإجراءات والقانون المطبق وغير ذلك.

[8] يعرف شرط التحكيم بالإحالة على أنه اتفاق بين أطراف النزاع مفاده حل النزاعات التي يمكن أن تنشأ مستقبلا بمناسبة منازعة، يكون في وثيقة مستقلة تحيل غليها إرادة الأطراف، تطرق المشرع الجزائري لهذا الشكل في المادة 1008/ف1 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية. ولمزيد من التفاصيل راجع:
قرطبي سهيلة، " مدى فعالية التحكيم في منازعات العقود البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد05، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص 86.

[9] وذلك وفقا للمادة 07 من القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي الذي اعتمدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في 21 جوان 1985 .

[10] زروالي سهام، شرط التحكيم البحري وسريانه بالنسبة للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2013، ص 65 .

[11] بودالي خذيجة، اتفاق التحكيم في عقود النقل البحري: دراسة مقارنة، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015، ص 28 .

[12] مزعاش عبد الرحيم، "قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية"، مجلة صوت القانون، المجلد09، العدد 01، 2022، ص 411 .

[13] حداد حفيظة، الموجز في النظرية العامة للتحكيم التجاري الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2010، ص 29

[14] مزعاش عبد الرحيم، مرجع سبق ذكره، ص 410.

[15] العلواني فؤاد، صيغ التحكيم في سندات الشحن ومشارطات الإيجار، الثقافة القانونية، بغداد، 1992، ص 13.

[16] غسان رابح، التحكيم التجاري البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان،2016، ص03 .

[17] لمزيد من المعلومات حول التحكيم المؤسسي راجع: عواشرية رقية، "التحكيم المؤسسي ودوره في تحقيق الذاتية الخاصة للمنازعات البحرية"، مجلة دفاتر السياسة والقانون، العدد 02، جوان 2009، ص.ص96-97 .

[18] خلادي إيمان، محاضرات المنازعات و التحكيم البحري، موجهة لطلبة السنة الثانية ماستر تخصص قانون بحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2020، ص 02.

[19] مزعاش عبد الرحيم، مرجع سبق ذكره، ص .ص 413-414.

[20] محمود السيد عمر التحيوي، مفهوم التحكيم الإختياري والتحكيم الإجباري، دار المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 75.

[21] المنازعات البحرية هي تلك الإشكالات القانونية التي تقوم بين الأطراف سواء بين الدول أو بين أشخاص طبيعية أو بين الأشخاص المعنوية، وهذه الإشكالات تثور لأسباب مختلفة منها التنازع البحري حول الحدود البحرية، أو بين الأطراف المتنازعة بسبب النشاط التجاري البحري.

[22] سيدي معمر دليلة، التحكيم في المنازعات البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015،ص 81.

[23]عواشرية رقية، مرجع سبق ذكره، ص 102.

[24]Ahmad AL Mana,L'exécution des sentences arbitrales étrangéres selon la Conventionde New York de 1958, Thése de doctorat, Université Paris 1,2013, p02.

[25] أنظر كل من: عبد الحميد محمد الحوسيني، التحكيم البحري وفقا لقانون الإجراءات المدنية الإماراتي والقانون المصري و الإتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، 2007، ص83 – عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978-قواعد هامبورج-، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007، ص 02. و كذلك:

-R.J. Merlin, L'arbitrage Maritime, étude offertes à Rene Rodiere, 1982, p 401.

[26] أفراح عبد الكريم خليل، "التحكيم في المنازعات البحرية"، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد 14، العدد 50، 2016، ص 137 .

[27] عاطف محمد، التحكيم في المنازعات البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997، ص 02.

[28] أمر رقم80/76 مؤرخ في 23 أكتوبر1976، يتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، صادر في 10 أفريل 1977، معدل و متمم بالقانون رقم 05/98 مؤرخ في 25 جوان 1998، ج ر عدد 47، صادر في 27 يونيو 1998، وبالقانون 04/10 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر عدد 46، صادر في 18 أوت 2010.

[29] مزعاش عبد الرحيم، مرجع سبق ذكره، ص 415 .

[30] خالد عدلي أمير، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص47.

[31] مرجع نفسه، ص 49.

[32] مزعاش عبد الرحيم، مرجع سبق ذكره، ص 414.

[33] خالد عدلي أمير، مرجع سبق ذكره، ص.ص 50-51.

[34] الغرياني المعتصم بالله، أساسيات القانون التجاري البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008، ص.ص 318-319.

[35] أنظر المادة 1017 من القانون رقم 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، المعدل و المتمم، مرجع سبق ذكره.

[36] وذلك طبقا للمادة 1041/ف1 من المرجع نفسه.

[37] المادة 1015 من المرجع نفسه.

[38] راجع المادة 1018 من المرجع نفسه.

[39] أنظر المادتين 1025 و 1026 من المرجع نفسه.

[40] وذلك حسب المادة 1033 من المرجع نفسه.

[41] راجع المادة 1039 من المرجع نفسه.

[42] بورطال أمينة، " اتفاق التحكيم البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد04، العدد02، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص17.

[43] وفقا لما جاء في المادة 1041/ ف 1، 2 من القانون رقم 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المعدل و المتمم، مرجع سبق ذكره.

[44] مزعاش عبد الرحيم، مرجع سبق ذكره، ص 419.

[45] أمير محمد محمود طه، التحكيم في منازعات الحوادث البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2017، ص 372.

[46] سيدي معمر دليلة، مرجع سبق ذكره، ص 128.

[47] خلادي إيمان، مرجع سبق ذكره، ص 17.

[48] جاء في نص المادة 1050 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية ما يلي: " تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي اختاره الأطراف وفي غياب هذا الإختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة".

[49] NICOLAS Pierre-yves, Les conflits des conventions dans les transports maritime de marchandises, étude de droit maritime de marchandises, Ed moreux, Paris, 2001, p265.

[50] خلادي إيمان، مرجع سبق ذكره، ص16.

[51] قزدعلي أسماء، مرجع سبق ذكره، ص261.

[52] سيدي معمر دليلة، مرجع سبق ذكره، ص .ص 134-135.

[53] قزدعلي أسماء، مرجع سبق ذكره، ص253.

[54] سيدي معمر دليلة، مرجع سبق ذكره، ص 196.