

الطابع الدولي للمنازعات البحرية المعروضة على التحكيم.

أ. بلقاسم حبيب جامعة خنشلة
باحث دكتوراه جامعة وهران 2

ملخص:

إن كل المنازعات البحرية التي يتم عرضها على التحكيم هي منازعات دولية بطبيعتها. وذلك لأن الملاحة البحرية هي مجال دولي تتعدد فيه المنازعات البحرية لارتباطها بالاستغلال الملاحي و التجاري للسفينة. كما يظهر دور مراكز التحكيم في تحديد المنازعات البحرية الدولية وفقا للوائح التحكيم لعجز الأطراف على حديدها مسبقا. كما أن الطابع الدولي للمنازعات البحرية مرتبط بتقسيمات الملاحة البحرية أو المعاملات الالكترونية البحرية

Résumé:

Tous les litiges maritimes qui sont portés à l'arbitrage sont de nature internationale, En effet, la navigation maritime est une zone internationale. Les différents litiges maritimes concernant l'exploitation du navire maritime et commercial.

Le rôle des centres d'arbitrage pour déterminer les conflits maritimes internationaux, a conformément aux règles d'arbitrage a cause de l'incapacité des parties à prédéterminés.

Le caractère international des différends maritimes liés aux divisions de la navigation maritime ou les transactions électroniques maritimes.

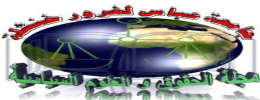
مقدمة:

يظهر الطابع الدولي للمنازعات البحرية المعروضة على التحكيم من خلال عدة جوانب. وتتعدد المنازعات المعروضة على التحكيم البحري بحيث تشمل كافة المنازعات الناشئة في إطار المعاملات البحرية بين الأشخاص الخاصة ، أو بينها و بين أحد الأشخاص المعنوية العامة و نذكر منها :

المنازعات الناشئة في مجال بناء السفن و إصلاحها و المنازعات الناجمة عن التعاملات الواردة على السفن كبيع السفن و شرائها و المنازعات الناشئة عن عقود النقل البحري سواء تم هذا النقل بموجب سند الشحن ، أم تم بمقتضى مشاركة إيجار السفن ، وكذا المنازعات الناشئة عن عقود التأمين البحري ، ومنازعات التصادم البحري و المساعدة البحرية و الإنقاذ البحري ، ومنازعات تسوية الخسائر البحرية المشتركة .

وبصفة عامة كافة المنازعات الناجمة عن التعاملات البحرية الخاصة.¹ ولعل ذكر بعض هذه المعاملات الناجمة عن التعاملات البحرية يدخل ضمن أهم المعاملات التي تكون محل النزاع و هي التي يتم عرضها على التحكيم. و من ذلك منازعات عقود النقل البحري. وما

¹ عاطف محمد الفقي. التحكيم في المنازعات البحرية 1997. دار النهضة العربية ص 26.25



يتعلق بها من تعاملات أخرى كبيع السفن البحرية و شرائها و أن هذه السفن هي الوسيلة الرئيسية لعملية النقل ، و بدونها لا وجود لهذا النوع من العقود.²

و في محاولة لإجمال موضوع الدراسة المعنون بـ:" الطابع الدولي للمنازعات البحرية المعروضة على التحكيم قسمنا العمل إلى ما يلي : تحديد المنازعات المعروضة على التحكيم و الذي تضمن المنازعات المرتبط بالسفينة و المنازعات وفقا للوائح التحكيم.

و من جهة أخرى ثم التعرض إلى دولية المنازعات البحرية (المبحث الأول). و في القسم الثاني تحديد المنازعات المرتبطة بالنشاط التجاري و تقسيمات الملاحة البحرية، و الذي جاء فيه التعرض إلى المنازعات البحرية الناجمة عن الاستخدام التجاري للسفينة من جهة، و إلى ارتباط المنازعات البحرية بالملاحة البحرية ثم إلى المنازعات البحرية المرتبطة بالمعاملات الالكترونية (المبحث الثاني).

المبحث الأول: دولية المنازعات لارتباطها بالسفينة و وفقا للوائح التحكيم.

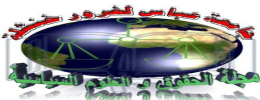
و هو القسم الخاص بالتعرض للطابع الدولي للمنازعات البحرية المعروضة على التحكيم وفقا للمنظور المعمول به في فقه القانون البحري. على ربط المنازعات البحرية بالوسيلة الرئيسية المستعملة في الملاحة البحرية إلا و هي السفينة لتكون هذه المنازعات محل عرض على التحكيم البحري ، أو وفقا للوائح التحكيمية التي تكون لدى مراكز التحكيم و هي التي تحدد هذه المنازعات. و اعتبار المنازعات البحرية دولية أنها منازعات بطبيعتها كذلك.

المطلب الأول: دولية المنازعات البحرية لارتباطها بالسفينة.

و ذلك فان كل المنازعات المرتبطة بالسفينة هي من ضمن المنازعات التي تدخل في نظر التحكيم البحري. و هو نفس الأمر بالنسبة إلى سند الشحن الذي تم بمقتضى مشاركة الإيجار.³ و كذا المنازعات الناشئة عن عقود التأمين البحري ، و المنازعات الخاصة بالتصادم

² عرف التشريع البحري الجزائري السفينة في المادة الثالثة عشرة على أنها "..... كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها، بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة". (الأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998 و بالقانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 غشت سنة 2010).

³ طبق للفقرة السابعة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورج فان سند الشحن هو " وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل و تلقي الناقل البضائع أو شحنه لها. و يتعهد الناقل بموجيها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة ، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقتضي تسليم البضاعة لأمر شخص مسمى ، أو تحت الإذن أو لحامله". يؤدي سند الشحن وظائف ثلاث: أثبات عقد النقل البحري و إثبات الشحن و تمثيل حيازة البضائع. و بشأن مشاركة الإيجار يعني بها عقد إيجار السفينة وهو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر مقابل أجرة ، بوضع سفينة في حالة صالحة للملاحة تحت تصرف مستأجر لمدة محددة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة. كمال حمدي القانون البحري ص 402.



البحري و المساعدة البحرية و الإنقاذ البحري ، و منازعات تسوية الخسائر المشتركة ، و بصفة عامة كافة المنازعات الناجمة عن التعاملات البحرية الخاصة.⁴

ولعل ذكر بعض هذه المعاملات الناجمة عن التعاملات البحرية يدخل ضمن أهم المعاملات التي تكون محل النزاع و التي يتم عرضها على التحكيم ، و من ذلك منازعات عقود النقل البحري و ما يتبعها من تعاملات أخرى ، و لأنه من الصعوبة بمكان حصر أنواع المنازعات البحرية التي تكون معروضة على التحكيم و الاقتصار على ذكرها انطلاقا من عقد النقل البحري فان المنازعات المعروضة على التحكيم هي كل المنازعات المتعلقة بالتعاملات البحرية الخاصة أي وفقا لما تضمنته نصوص القانون المنظم لهذه المعاملات ، و من ذاك ما جاء في نص القانون الفدرالي الأمريكي لعام 1925 م في المادة الأولى " أن المعاملات البحرية التي خال منازعاتها على التحكيم هي مشارطات إيجار السفن و عمليات النقل البحري بموجب سند الشحن و الاتفاقيات الخاصة باستعمال الرصيف البحري للسفن و إصلاحها و التصادم البحري و أي موضوع من موضوعات التجار الدولية و التي تدخل عند الاقتضاء في اختصاص القضاء البحري.⁵

و من خلال نص المادة الأولى من قانون التحكيم بالولايات المتحدة الأمريكية لعام 1925 فان المنازعات المعنية بأنها منازعات قد تكون معروضة على التحكيم البحري هي منازعات التجارة البحرية ، و إلى جانب تعداد بعض هذه المنازعات كل ما يتعلق بعمليات التجارة الخارجية التي إذا حصلت أي منازعة بشأنها تكون من صلاحية المحاكم المختصة بالنظر في المواد البحرية.⁶

المطلب الثاني: دولية المنازعات البحرية المعروضة على مراكز التحكيم.

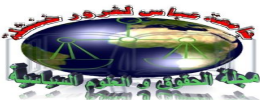
و لقد قامت بعض مراكز التحكيم البحري على تحديد العلاقة البحرية التي تكون حسب طبيعة المنازعات فيها معروضة على التحكيم البحري. فأن المنازعات البحرية و مع تعددها و تنوعها بحكم تعدد التعاملات البحرية نجدها محددة في بعض نصوص و لوائح التحكيم لدى عدد من مراكز التحكيم البحري. و من ذلك غرفة التحكيم البحري بباريس التي

⁴ عاطف محمد الفقي (المرجع السابق) ، ص 26.25.

⁵ عاطف محمد الفقي (المرجع السابق) ، ص 26.

⁶ القانون الفدرالي لعام 1925 المتعلق بالتحكيم.

فيما يتعلق بعمليات التجارة الخارجية في نص المادة الأولى من قانون التحكيم الفدرالي فقد عرف عمليات التجارة المعنية بمنازعات التحكيم " المعاملات التجارية ما بين مختلف دول الاتحاد أو الدول الأجنبية أو التجارة في أي من الولايات المتحدة أو في منطقة كولومبيا أو بين أي من هذه الأقاليم أو بين و احد من هذه الأقاليم و دولة من الاتحاد. أو دولة أجنبية و دولة كولومبيا أو أي دولة من الاتحاد من إقليم الولايات المتحدة أو الدول الأجنبية ، و لا يطبق حكم من أحكام هذا القانون عقود العمل في الميدان البحري أو الحديد و لا على عقود العمل في ميدان التجارة الخارجية أو ما بين الدول " .



تختص بالتحكيم في المنازعات الناشئة عن الاستغلال البحري و الملاحة البحرية، و النقل و الإبحار البحري ، و بناء السفن و إصلاحها و بيع أو شراء السفن التجارية أو سفن الصيد أو سفن النزهة ، و المنازعات الخاصة بالأرصدة البحرية و إنشاءاتها و معداتھا و تجهيزاتها، و كذا المنازعات الناشئة عن التأمين البحري ، و بوجه عام بالمنازعات الناشئة عن أي نشاطات بحرية أخرى ترتبط بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بأي من الموضوعات السابقة.⁷

أن الحديث عن طبيعة المنازعات البحرية المعروضة على التحكيم البحري يكتسي أهمية في مجال الملاحة البحرية و المعاملات البحرية بصفة عامة لعدم إمكانية الاتفاق المسبق على المنازعات البحرية التي يمكن عرضها على التحكيم أمام مراكز التحكيم⁸ البحري و مثال ذلك التصادم البحري و ما ينشأ عنه من نزاعات مع عدم إمكانية وجود عقود مسبقة تبين للأطراف سبل تسوية النزاع ، وهو ما يدفعهم إلى اللجوء للمحاكم المختصة من أجل تحديد المسؤولية و التعويض المناسب عن الأضرار الناجمة عن التصادم البحري.

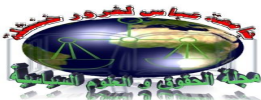
و الأمر مشابه فيما يتعلق بمنازعات المساعدة البحرية و الإنقاذ البحري ، و رغم وجود عقود نموذجية التي يتكفل من خلالها مالك السفينة بدفع نفقاتها في حال حدوثها أي مساعدة السفينة أو أنقادها، وكذلك الأمر بالنسبة لمسائل المنازعات المتعلقة بتسوية الخسائر البحرية المشتركة في تحديد نوع الخسائر البحرية، و إلى غير ذلك من أنواع المنازعات البحرية و من خلال إقرار غرفة التحكيم البحري بباريس في المادة الأولى بمستوى المنازعات التي تكون معروضة على التحكيم البحري، و الأمر يبقى مفتوحا بالنسبة لتحديد شكل مطلق ليبقى تحديد هذه المنازعات نسبي مع ترك المجال للسلطة التقديرية لمراكز التحكيم البحري في اعتبار منازعة معينة أنها من قبيل المنازعات البحرية المعروضة على التحكيم سواء كان ذلك بصفة مباشرة أو بصفة غير مباشرة.

المطلب الثالث: دولية المنازعات البحرية وفقا لدولية المجال البحري.

أن المجال البحري مجال دولي بطبيعته حيث يتم فيه النقل البحري لمسافات بعيدة من ميناء دولة إلى ميناء دولة أخرى، و الأعم الغالب أن يكون كل ميناء من مينائي الشحن و التفرغ في بلدين مختلفين وحتى السفينة نفسها تحمل جنسية العلم الذي ترفعه و قد تكون جنسية دولة غير دولة ميناء الشحن و دولة ميناء التفرغ ، كما أن المتعاملون الأساسيين

⁷ عاطف محمد الفقى. المرجع السابق، ص 27..

⁸ المادة الأولى من لائحة التحكيم البحري بباريس .



أطراف العقود البحرية من مجهز و مستأجر و شاحن و مرسل إليه من النادر انتسابهم لنفس الدولة حيث النشاط القليل للنقل البحري للبضائع.⁹

كما لم يعد التحكيم سلعة يجب استظهار محاسنها بل أصبح صورة يفرضها واقع التجارة الدولية و لم يعد دوره مقصورا على فض المنازعات بعد نشوبها ، بل أصبح في نظر الكثير من أعضاء المؤتمر الدولي الرابع للتحكيم المنعقد في موسكو في عام 1972، و المؤتمر الدولي الخاص المنعقد في لندن في عام 1974 أداة فعالة يجب استخدامها لتفادي قيام المنازعات أثناء مفاوضات إبرام العقود الدولية الطويلة المدى التي تتعلق بالتجارة و نقل التكنولوجيا و المشروعات المشتركة و أثناء تنفيذ العقود.¹⁰

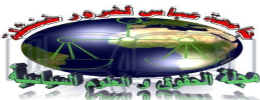
و لهذه الاعتبارات فقد عنت النظم القانونية الوطنية المعاصرة بوضع تنظيم قانوني للتحكيم يتناول الاتفاق عليه ، وتحديد المنازعات التي يجوز طرحها أمامه ، و يبسط كيفية اختيار القواعد الإجرائية التي يسير عليها و القواعد الموضوعية التي تخضع لها المنازعات المعروضة عليه. و من هذه النظم ما أفرد للتحكيم بابا من أبواب القوانين المنظمة للقضاء و هي قوانين المرافعات المدنية و التجارية أو قوانين أصول المحاكمات المدنية أو قوانين الإجراءات المدنية و التجارية . و منها ما أفرد للتحكيم قانونا خاص به.¹¹

ومن ذلك ما ورد في تنظيم التحكيم في القانون الجزائري بأن ورد في باب خاص في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية. و لقد حظي التحكيم مرحلة ماضية على أهمية تجسدت بالاتفاقيات الدولية أهمها اتفاقية نيويورك في عام 1958م بشأن الاعتراف و تنفيذ قرارات التحكيم الأجنبية و التي وقعت عليها أنا ذاك إحدى عشرة دولة عربية. و الاتفاقية الأوروبية بخصوص التحكيم التجاري الدولي الموقعة في جنيف في عام 1961م ، و الاتفاقية الدولية المتعلقة بتسوية المنازعات المتعلقة بالاستثمار. بين الدول المصدرة للمشاريع الاستثمارية و بين رعايا الدول الأجنبية الموقعة عام 1965 و التي هي من عمل البنك الدولي للبناء و التعمير. و الاتفاقية الخاصة بالشروط العامة التي تحكم توريد البضائع عام 1968م و تسري على دول الكومكيوم. و معاهدة "موسكو" بشأن تسوية المنازعات عن طريق التحكيم في عام 1972م

⁹ عاطف محمد الفقي (المرجع السابق) ص 33.

¹⁰ مناني فراح (المرجع السابق) ص 32.

¹¹ عاطف محمد الفقي . (المرجع السابق) ص 33.



والتي تربط المنازعات بين الدول الاشتراكية و المفتوحة على دول العالم. وصولاً إلى القرار النموذجي اليونيسترال و الذي أخذ به معظم دول العالم.¹²

في المنازعات البحرية تم إبرام اتفاقيات بروكسل بشأن توحيد بعض الأحكام المتعلقة بسند الشحن في عام 1924م ، و التي أنظمت إليها الجزائر. والتي لحقها تعديل من خلال ما ورد في نصوصها من ملاحظات و ذلك بالبرتوكول المتعلق بقواعد وسبي () لعام 1968م بروتوكول ثاني في عام 1979م الذي لم يدخل حيز النفاذ إلا بتاريخ 14/12/1984م. ثم مؤتمر هامبورغ بألمانيا الذي تم فيه توقيع اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر بتاريخ 31/03/1978 تم جاءت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بطريق البحر بتاريخ 11/12/19/2008م. (قواعد روتردام).¹³

و فيما يتعلق بالعلاقات البحرية غالباً ما يتدخل فيها عنصر أو أكثر من العناصر الدولية. و الصفة الدولية في القانون الدولي الخاص تكمن في ارتباط العلاقة القانونية بنظام قانوني وطني محدد أو أكثر مما يثير مشكلة تنازع القوانين. و النظام القانوني المقصود هنا هو الدولة. وهذا يقتضي تحليل العلاقة القانونية. و البحث عن مختلف النقاط التي يثيرها التحكيم. فان ارتبطت هذه النقاط جميعها بنظام قانوني معين لدولة معينة عد حكيماً وطنياً أو حكيم داخلي. وأما إذا ارتبط التحكيم بعدة أنظمة قانونية لعدة دول عد حكيماً دولياً. و تبعاً لهذه الطريقة يعتبر التحكيم دولياً عندما تقوم بالنسبة لدولة معينة عناصر ذات صفة أجنبية.¹⁴

البحث الثاني: دولية المنازعات البحرية لارتباطها بالنشاط التجاري و وفقاً لتقسيمات الملاحة البحرية.

و هو القسم الخاص بالتعرض للجانب الدولي للمنازعات البحرية وفقاً لارتباط هذه المنازعات بالنشاط التجاري الذي يكون عابراً لاقتصاد الدولة الواحدة بما يتقاسم في مضمونه موضوعات الاقتصاد الدولي. او يكون وفقاً لتقسم الملاحة البحرية أو وفقاً لاعتبار ارتباط المنازعات البحرية بالمعاملات البحرية الالكترونية.

¹² اليونسترال: وهي لجنة قانون التجارة الدولية التابعة للأمم المتحدة و تضم في عضويتها غالبية دول العالم المثلثة لمختلف النظم القانونية الرسمية. و غرضها الرئيسي تحقيق الانسجام ¹² و التواء بين القواعد القانونية الناضجة للتجارة الالكترونية منها. و تحقيق وحدة القواعد المتبعة وطنياً في التعامل مع مسائل التجارة العالمية . و قد حققت اليونسترال العديد من الاجازات في هذا الميدان أبرزها عدد من الاتفاقيات الدولية أشهرها اتفاقية فينا للبيع الدولية عام 1980. و الاتفاقية الخاصة بالتحكيم التجاري الدولي و غيرها.

¹³ أفرح عبد الكريم خليل. مقال مجلة الرافدين المجلد 14 العدد 50 لسنة 2016 م كلية الحقوق جامعة الموصل .

¹⁴ قواعد روتردام في المادة 78 من الفصل الخامس عشر تحت عنوان اتفاقات التحكيم : " و هنا بإحكام هذا الفصل يجوز للطرفين ان يتفقا على حل الى التحكيم أي نزاع قد ينشأ بنقل البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية " عاطف محمد الفقى المرجع السابق ص33.



المطلب الأول: دولية المنازعات البحرية لارتباطها بالاستخدام التجاري للسفينة.

و بشأن طبيعة المنازعات التي يتناولها التحكيم البحري ذهب الرأي على سبيل الاتفاق إلى تقسيم الملاحة البحرية إلى أمور جافة و أمور غير جافة. و يقصد بأمور الملاحة البحرية الجافة هو كل ما يتعلق بالاستخدامات التجارية للسفينة. في حين أن المقصود بأمور الملاحة غير الجافة هو كل ما يتعلق بالحوادث البحرية و عليه فأن أمور الملاحة الجافة غالبا ما تتعلق بالعقود ، أما بالنسبة لأمور الملاحة غير الجافة فمنازعاتها في الغالب تقوم على أساس المسؤولية غير العقدية أي التقصيرية و مثال ذلك التصادم بين السفن.

أن معظم المنازعات التي تنتج عن هذه الاستخدامات التجارية تكون محكومة بعقود. وهي في الغالب أما أن تكون عقود مشاركة إيجار السفن سواء لرحلة أو مدة معينة من الزمن. أو سندات الشحن أو تكون عقود بيع و شراء أو صيانة السفن وأكثر أمور التحكيم البحري تتعلق بسفن الدولة غير التابعة لخطوط بحرية منتظمة. كما أن نسبة عالية من تحكيم المنازعات البحرية لا يخضع للتحكيم المؤسساتي و إنما يتم عن طريق التحكيم غير المؤسساتي. كذلك حددت المنظمة الدولية للتحكيم البحري في المادة الأولى من لائحته التحكيمية التحكيم المتعلق بالتجارة البحرية ، ومنها التحكيم المتعلق بالفصل في منازعات الخاصة بمشارطة إيجار السفن ، وعقود النقل البحري. وعقود التأمين البحري و الإنقاذ و الخسائر البحرية المشتركة و بناء السفن و إصلاحها و عقود بيع السفن ، وبأي من العقود الأخرى التي تنشئ حقوقا على السفن.¹⁵

فبالنسبة لعقود التأمين البحري على سبيل المثال ما درج تعريفه بوثيقة الاشتراك أو وثيقة التأمين العائمة ، وذلك أن التأمين البحري للبضائع يبرم بين المؤمن و المؤمن له و بمقتضاه يلتزم الأول - الذي عادة ما يكون شركة تأمين - بأن يدفع للمؤمن له الذي - عادة ما يكون الشاحن أو صاحب الحق على البضاعة أو المستفيد من التأمين - مبلغ أو قيمة التأمين حال تحقق الخطر البحري المؤمن ضده و ذلك مقابل أقساط يؤديها المؤمن له إلى المؤمن. و يتم ذلك على وثيقة نموذجية معدة مسبقا و التي قد تعرف "بالويدز" في إنجلترا وهي الوثيقة الموحدة لكل من البضاعة و السفينة.

¹⁵ افرح عبد الكريم خليل (المرجع السابق)

و يرى الأستاذ زياد محمد محمود عبد الله السبعواي في كتابه التحكيم التجاري الدولي بين الشريعة و القانون الطبعة الأولى لسنة 2014 عن المركز القومي للإصدارات القانونية في الصفحة 117 أن أطراف النزاع يكون لهم دور ضيق في اختيار قواعد الإجراءات في التحكيم المؤسسي على عكس من ذلك له دور واسع و مفتوح ضمن إطار تحكيم العلاقات الخاصة.



و هي الوثيقة التي - رغم تعرضها للتعديل لأكثر من مرة - حصلت على التبني في تشريعات كثير الدول مثل التشريع المصري و سمية وثيقة التأمين بالوثيقة العائمة، و ذلك انه يرد التأمين على كل البضاعة دون تحديدها و معرفة مقدارها إثناء التعاقد.

و هي الوثيقة المعروفة في التشريع الفرنسي بوثيقة الاشتراك، و في التشريع الأمريكي تعرف بالوثيقة المفتوحة فلا يحدد فيها مبلغ إجمالي للتأمين و لا الحد الأقصى للوثيقة ذاتها.¹⁶ أما جمعية المحكمين البحريين في لندن فقد أوردت المنازعات التي قُبل عن طريق التحكيم وفقا للائحتها التحكيمية بطريقة عامة ، حين قررت في اللائحة التحكيمية بأنها تطبق على المنازعات التي تعد من النوع الذي لو أُحيل إلى المحكمة العليا الانجليزية فإنها ستحيله إلى المحكمة البحرية¹⁷

أن المنازعات البحرية التي تعرض على التحكيم البحري هي منازعات كثيرة و متنوعة يصعب حصرها، و لا يمنع من تحديد ماهيتها إغفال تحديدها عن طريق بعض مراكز التحكيم البحري من خلال نظر المنازعات البحرية المرتبطة بالملاحة البحرية و استغلال السفن وفقا للتحديد الذي سبق ذكره أو كما ورد عند جمعية المحكمين بنيويورك، أو تحديدها بطريقة عامة كما في لائحة جمعية المحكمين بلندن. و فضلا عن اختصاص بعض مراكز التحكيم البحري بالتحكيم في مجالات بحرية محددة كغرفة "اللويذر" للتحكيم البحري بلندن، والتي تختص في التحكيم البحري في منازعات الحوادث البحرية كالمساعدة و الإنقاذ البحري. كما انه يجب عدم إغفال اخذ بعين الاعتبار دولية النشاط البحري.¹⁸

و الطابع الدولي الذي نتعرض إليه بشأن المنازعات البحرية نتج عنه كذلك الاستفادة من الدولية في تحديد المنازعات المعروضة على التحكيم و التي تم النص عليها في لوائح بعض مراكز التحكيم البحري الأخرى كغرفة التحكيم البحري بباريس.¹⁹

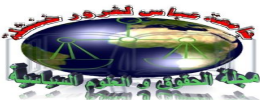
أن تحديد المنازعات البحرية فيما يتعلق بطبيعتها التي تكون منازعات خاصة تبقى دائما إلى جانب إمكانية تحديدها عن طريق المراكز البحرية للتحكيم مثل ما هو الأمر لدى غرفة التحكيم البحري بباريس، و المنظمة الدولية للتحكيم البحري فانه يمكن تحديد هذه المنازعات عن طريق القوانين و الأعراف البحرية حسب ما ذهب إليه معظم فقهاء القانون البحري.

¹⁶ جلال وفاء محمددين ، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك طبعة 2004 دار الجامعة الجديدة للنشر

¹⁷ المادة الثالثة الفقرة أ من لائحة التحكيم لجمعية المحكمين البحريين بلندن.

¹⁸ حيث يتسم القانون البحري بالدولية إذ العلاقات البحرية تتم في الغالب بين دول مختلفة. لنظر الطابع الدولي للنشاط البحري يمكن مراجعة كمال حمدي القانون البحري بداية من الصفحة 24. إلى جانب مرجع التوحيد الدولي للقانون البحري الذي جمع المؤلف مع الأستاذ وائل أنور بندق و أهم المعاهدات الدولية في مجال توحيد قواعد القانون البحري.

¹⁹ عاطف محمد الفقى (المرجع السابق) ص 28



كما أن الفرق بين المؤسسات التحكيمية البحرية أو غيرها من المؤسسات و المراكز في هذا الموضوع هي تحديد المنازعات البحرية المعروضة على التحكيم. أما هو خلاف نظري طفيف يأتي في إطار التنافس بين هذه المراكز التحكيمية في محاولة لأن تشمل لائحة كل مركز من هذه المراكز على أكبر كم من العلاقات البحرية التي تعرض على منازعات التحكيم البحري ليصبح هذا المركز أو ذاك في مقدمة مراكز التحكيم العالمية.²⁰

المطلب الثاني: دولية المنازعات البحرية لارتباطها بتقسيم بالملاحة البحرية.

و قد ذهب الرأي إلى تقسيم المنازعات البحرية عند فقهاء القانون البحري بشأن ما يعرض على التحكيم بحسب ارتباطها بتقسيمات الملاحة البحرية إلى ملاحية جافة و تقسم إلى أربع أقسام هي : التصادم البحري و المساعدة البحرية و الإنقاذ البحري و تحديد المسؤولية ملاحية غير جافة و التي لها عدة أنواع متباينة ما بين السفن المخصصة للركاب و سفن نقل الحمولات الأخرى و الناقلات.²¹

و صنف آخر بشأن تقسيم المنازعات البحرية من خلال معيار التقسيم الوارد على المنازعات المعروضة على التحكيم البحري. حيث تقسم إلى منازعات ناشئة عن العقود البحرية ، و منازعات ناشئة عن الحوادث البحرية.²² فالمنازعات الناشئة عن العقود البحرية هي عقود النقل البحري ، و سند الشحن أو مشاركة الإيجار. و كذلك المنازعات الناشئة عن عقود بناء السفن و إصلاحها و بيعها و عقود التأمين البحري و إعادة التأمين و عقود البيع البحري و غيرها من العقود الأخرى البحرية ، و إما المنازعات الناشئة الحوادث البحرية فهي منازعات التصادم البحري و المساعدة و الإنقاذ البحري و المنازعات الخاصة بتسوية المنازعات الناجمة عن الخسائر البحرية المشتركة.²³

كما يمكن تقسيم المنازعات البحرية المعروضة على التحكيم البحري إلى منازعات قائمة أو حالة، ومنازعات محتملة أو مستقبلية . فالمنازعات القائمة أو الحالة هي منازعات محل

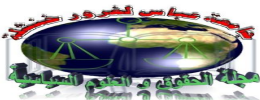
²⁰ عاطف محمد الفقى (الرجع السابق) ص 39.

²¹ أفرح عبد الكريم خليل (المرجع السابق).

و بالنسبة إلى تحديد المسؤولية في اعتبارها من المنازعات الجافة فيقصد بها ما تضمنه نص المادة الخامسة من المعاهدة الدولية الخاصة بتحديد المسؤولية لملك السفينة . معاهدة بروكسل بتاريخ 29 نوفمبر عام 1969 و من أهم الأحكام أن مسؤولية مالك السفينة تحدد بالنسبة لكل حادث بمبلغ 2000 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة - يقصد هنا بالحمولة الصافية إلى جانب الكمية المستقطعة من الحمولة الكلية - بخد أقصى قدره 210 مليون فرنك (يقابل 65.5 مليغرام من الذهب الصافي) مهما كانت حمولة السفينة ، وكل حادثة تنقل بتعويضاتها ليس باعتبار الرحلة البحرية في مجموعها. و حتى يستفيد مالك السفينة من تحديد المسؤولية عليه إيداع مبلغ مالي كاعتماد للمبلغ الكلي الذي يمثل مسؤوليته طبقا لما تضمنته أحكام المعاهدة. وما تضمنته المادة السادسة بشأن وفاة أحد المسافرين و حدود التعويض بشرط غياب العمد عند المالك أو الإهمال في الضرر أو الوفاة.

²² عاطف محمد الفقى (المرجع السابق) ص 29.

²³ عاطف محمد الفقى. مرجع سابق ص 31



اتفاق التحكيم البحري المبرم في صورة مشارطة التحكيم ، وهي اتفاق أطراف العلاقة البحرية في عقد مستقل على عرض المنازعات التي تنشأ بالفعل عن تلك العلاقة مركز التحكيم البحري المختصة. و أما المنازعات المحتملة أو المستقبلية فهي المنازعات محل اتفاق التحكيم المبرم في صورة شرط التحكيم ، حيث يتفق أطراف العلاقة البحرية بموجب نص في العقد الأصلي الذي يجمعهم على عرض المنازعات التي من المحتمل أن تنشأ في مستقبل هذه العلاقة على التحكيم.²⁴ و من المنازعات المعروضة على التحكيم البحري عقود مشارطة إيجار السفن لمدة معينة و التي غالبا ما يثور حولها مسؤولية ملك السفينة أو مستأجرها عن خسائر معينة حُققَت خلال مدة عقد المشاركة.²⁵

و مثال ذلك النزاع الذي يثور حول تحديد مسؤولية المستأجر عن ضرر لحق بالسفينة المستأجرة. وعقود مشارطة إيجار السفن لرحلة معينة عادة ما يثور بشأنها منازعات تحديد المسؤولية بالنسبة لمستأجر السفينة أو مالك عن خسائر معينة، أو بالنسبة للمنازعات التي تخص سلامة الموانئ البحرية و مراسي الشحن و التفريغ ، أو المنازعات حول حالة السفينة عند التسليم إلى المستأجر و شروط السلامة و صلاحيتها للإيجار.²⁶

كما يثور النزاع كذلك بشأن غرامات التأخير إلى جانب منازعات عقد النقل البحري. حيث انه بموجب هذا العقد يتعهد الناقل بتنفيذ عدة إرساليات بحرية على سعة واحدة أو أكثر خلال مدة زمنية معينة متفق عليها و من ثم قد يثور النزاع حولت سلسلة من عقود مشارطة إيجار السفن لرحلة معينة. و الجدير بالذكر أن نسبة عالية من التحكيم البحرية التي تقع في لندن تتعلق بعمليات النقل البحري بسفن شحن أو بمشارطة إيجار و كل ما يتصل بعملية النقل البحري.²⁷

و متى كانت النسبة الغالبة من منازعات التحكيم البحري تخص المنازعات المتعلقة بالنقل البحري ، سواء تم هذا النقل بموجب سند شحن تضمن شرط التحكيم بين نصوصه ، أو أحال إلى شرط التحكيم الوارد بمشارطة الإيجار التي صدر السند بموجبها. أو تم النقل البحري بموجب مشارطة إيجار حين ما تكون خالية من شرط التحكيم.²⁸

كما يدخل ضمن منازعات التحكيم البحري ما يرتبط بمنازعات سند الشحن و ذلك لأنه يعد احد وسائل الإثبات. فإثبات عقد النقل البحري يتم عن طريق سند الشحن الذي يتم

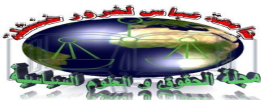
²⁴ عاطف محمد الفقى المرجع السابق ص

²⁵ شرح مشارطة إيجار السفينة انظر كمال حمدي (المرجع السابق) ص 428-439 إيجار السفينة بأنواع عقود الإيجار البحري.

²⁶ صلاحية السفينة القانون البحري انظر كمال حمدي (المرجع السابق) ص 413 انها يجب ان تكون من السلامة بحيث تتحمل الظروف العادية الملاحة المطلوبة منها.

²⁷ افرح عبد الكريم خليل ، مرجع سابق.

²⁸ عاطف محمد الفقى. مرجع سابق ص 31



بين الناقل و صاحب البضائع. ومن ثم فإن أكثر المنازعات تدور كذلك تحت سند الشحن و هي منازعات متعلقة بالخسائر و الأضرار التي تلحق البضاعة خلال الرحلة أو التأخر في وصولها أو عدم وصول البضائع أو التسليم الخاطئ للبضاعة .²⁹

و قد تدور في هذا الصدد مسألة إحالة سند الشحن إلى مشارطة الإيجار الصادر بموجبها و المشتملة على شرط التحكيم ، وما إذا كانت الإحالة العامة إلى نصوص المشارطة تكفي لاندماج السند في المشارطة ، أم تلزم الإحالة الخاصة لشرط التحكيم الوارد بها ؟. وهذا يكون إذا كانت الإحالة واضحة و صريحة إلى الوثيقة المتضمنة لشرط التحكيم. فان شرط التحكيم الموجود في مشارطة إيجار السفينة يسري على سند الشحن ، و بموجب هذه الإحالة يعد سند الشحن متضمنا اتفاق التحكيم ، ولقد قضت محكمة النقض المصرية على سبيل المثال في أكثر من قرار لها بأن الإحالة في سند الشحن إلى شرط التحكيم الوارد في مشارطة الإيجار مقتضاه التزام المرسل إليه بشرط التحكيم لعلمه به من سند الشحن ، إذ أن القانون يجعل من المرسل إليه طرفا ذا شأن في سند الشحن. كما انه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن و منذ ارتباط هذا الأخير به. أما إذا تعلق الأمر بإشارة عامة و غير صريحة فهذا لا يكفي للإحالة.³⁰

أي أن عملية الإحالة الخاصة لشرط التحكيم في نص مشارطة إيجار السفينة المستقلة على شرط التحكيم يجب أن تكون وفقا لإشارة صريحة و واضحة من خلال وجود نص يفي بذلك في مضمونها كقاعدة عامة. و بالنسبة للبيوع الواردة على السفن المستعملة و ما يرد عليها من منازعات بحرية تختص مراكز التحكيم البحري بنظرها ، فكثيرا ما تكون هناك عقود نموذجية تستخدم من أجل هذا النوع من البيوع مثل العقود النرويجية³¹ ، و أكثر النزاعات التي في هذه الحالة - أي بيع السفن المستعملة - يتم حول حالة السفينة عند تسليمها إلى المشتري.³²

و في موضوع إحالة سند الشحن في المشارطة الناشئة عن عقد النقل البحري إلى مشارطة الإيجار الصادر بموجبها و المشتملة على شرط التحكيم حيث يثور مشكل تحويل السند إلى شخص ثالث لم يكن طرف في شرط التحكيم - وفقا للصورة التي سبق ذكرها - والذي يكون واردا بالمشارطة أو بسند مدمج فيها.³³

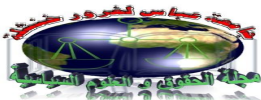
²⁹ مذكرة الأستاذة بوخامي فاطيمة الزهرة ليسانس عام 2004.

³⁰ فرح عبد الكريم خليل المرجع السابق.

انظر كمال حمدي ، المرجع السابق.. (NARWEGIAN SALEFORM) شرح

³² أفرح عبد الكريم خليل ، مرجع سابق.

³³ عاطف محمد الفقى المرجع السابق . ص 31



و الأمر كذلك بالنسبة لعقود بناء السفن البحرية و إصلاحها حيث تثور النزاعات حول مدى مطابقة السفينة عند الانتهاء من بنائها لمواصفات العقد المتفق عليه مسبقا بين الأطراف، و فيما يتعلق بعقود التأمين و إعادة التأمين و التي يكون بشأنها النزاع متعلق بالجوانب التأمينية لا سيما بين المؤمنين الذين يخلون محل المستفيدين الأصليين عملا بمبدأ الحلول في التأمين.³⁴

و كذلك إذا تعارضت المسائل بين ما ينشأ من نصوص بين معاهدة هامبورغ 1978 للنقل البحري الدولي للبضائع بسند الشحن ، و بين نصوص مشاركة الإيجار المندمج في سند الشحن الصادر بموجبها، كالتعارض المتعلق بالمدة المحددة في المعاهدة للجوء إلى التحكيم في حال النزاع و المقدرة في حدود مدة عامين ، و التي قد تختلف عن المدة المقررة في شرط التحكيم الوارد بالمشاركة و التي قد تصل مدة أقل أو أطول من تلك المدة المحددة في المعاهدة³⁵، فيكون بذلك نزاع آخر بشأن المدة المحددة للأطراف للجوء إلى التحكيم البحري و اختصاص مراكز التحكيم بنظر النزاع في حال الإحالة إلى مشاركة الإيجار ، و كانت المدة المذكورة في نصوصه للسماح للأطراف للجوء إلى مراكز التحكيم البحري بشأن النزاع غير مطابق لما هو منصوص عليه في المعاهدة خاصة إذا كان الأطراف من جنسية الدولة المنظمة للمعاهدة التي حددت المدة بما لا يتفق مع نصوص المشاركة .³⁶

المطلب الثالث: دولية المنازعات البحرية الناجمة عن المعاملات الالكترونية.

و إلى جانب الحديث عن سند الشحن و ما يثار بشأنه من منازعات تعرض على التحكيم البحري، فإن التطور الحاصل في مجال التجارة الدولية و المعاملات البحرية احدث نوع جديد من المعاملات الالكترونية بدلا عن ما كان معهود من وثائق تقليدية، و سند الشحن الالكتروني عبارة عن رسالة بينات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل تفيد استلامه للبضائع، و ذلك من خلال توفر سند الشحن المشفر أو غير المشفر ذاتية البضاعة محل النقل³⁷، و طبقا لقانون التجارة الالكترونية الذي أعدته لجنة قانون التجارة الدولية التابعة للأمم المتحدة.

³⁴ أفرح عبد الكريم خليل، مرجع سابق

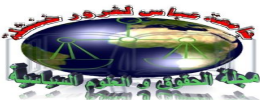
شرح مبدأ الحلول في التأمين مصدرة في التشريع، حمدي احمد سعد احمد.

³⁵ عاطف محمد الفقى المرجع السابق ص31

³⁶ نص معاهدة هامبورغ 1978

³⁷ أين النحاوي، الموانئ البحرية العربية دار الفكر العربي ص 253

و يقصد بذاتية البضائع أن يتم تعيينها تعيينا كافيا و دقيقا يسهل معه التحقق من نوعها و وزنها و كميته و حالتها ، و تؤدي الرسالة هذه الوظيفة عندما تكون البضائع من نوع الذي يمكن تحديد هو تعيينه على نحو دقيق، وفي غير ذلك تكون الرسالة الالكترونية محددة لبضائع مع السفينة التي تنقلها ، و تحديد حصة كل شاحن في حال تعددهم عندما تكون الحمولة واحدة و هو ما يمكن من تحقيق التسليم.



أن تحديد طبيعة المنازعات البحرية يدخل في أهمية تحديد الطبيعة القانونية للتحكيم و هو الأمر الذي يقودنا إلى القانون الواجب التطبيق حين نظر هذه المنازعات - مثلما سنتعرض إليه - و على وجه الخصوص فيما يتعلق بإجراءات التحكيم البحري، و تتجلى لنا أهمية تحديد طبيعة المنازعات خاصة مع تنوع الاتجاهات التي ظهرت في هذا الشأن ، حيث أن الاختلاف في تحديد طبيعة التحكيم أو المنازعة التحكيمية يعني اختلاف في أشكال و أقسام التحكيم والتي تنعكس على موقف القضاء في مختلف الدول بل و في الدولة الواحدة.³⁸

و هذا ما ينطبق على منازعات التحكيم البحري و التقسيمات التي سبق التعرض إليها بإيجاز فيما يخص المنازعات التي من شأنها أن تكون معروضة على مراكز التحكيم البحري و فقا للوائح التي تضعها هذه الأخيرة في اعتبارها من قبيل المنازعات البحرية التي تختص بنظرها. ففي الجلترا يكون الجانب التعاقدى هو الغالب على التحكيم ، فيعد التحكيم شكلا من الأشكال القضائية.³⁹ كما انم فهو التحكيم من الوجهة الدولية ليس واحدا في كل مكان في العالم و خاصة بين النظام الأنجلو أمريكي و اللاتيني و الاشتراكي و هو ما يؤثر بلا شك على المعاملات الإجرائية لحكم التحكيم و تنفيذه.

و أن النظام الأنجلو أمريكي عمد راقبته للتحكيم ينقص من قيمته القانونية ، و ذلك أن المحاكم تشارك المحكمين عملهم ، و لا يستطيع المحكمون أن يقرروا في مسائل القانون ، كما أن المحكم ليس ملتزما بتسبيب حكمه إلا إذا أمرته المحكمة العليا بذلك. و هذا خلافا للنظام اللاتيني الذي يستوجب تسبيب المحكمة لحكمها حتى و إن كان الحكم مفوضا بالصلح. كما انه لا تتدخل المحكمة في مسائل القانون و الواقع من نزاع إنما تعمل على رقابة التحكيم رقابة إجرائية فقط.⁴⁰

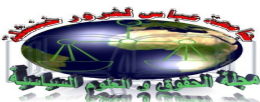
إن اللجوء إلى التحكيم حق مقرر قانونا لا يمنعه مانع ، إلا ما ورد بصريح النص مثلما و رد في عدد من التشريعات الوطنية كالتشريع الجزائري في نص قانون الإجراءات المدنية و الإدارية في المادة 1006 على انه : " يمكن لكل شخص اللجوء إلى التحكيم في الحقوق التي له مطلق التصرف فيها ، و لا يجوز التحكيم في المسائل المتعلقة بالنظام العام أو حالة الأشخاص و أهليتهم، و لا يجوز للأشخاص المعنوية العامة أن تطلب التحكيم ما عدى في علاقاتها الاقتصادية الدولية أو في إطار الصفقات العمومية.⁴¹

³⁸ مناني فراح المرجع السابق ص 34.

³⁹ الجانب التعاقدى هو الغالب Common arbitration التحكيم شكل من الأشكال التعاقدية Arbitration stata tory

⁴⁰ مناني فرح المرجع السابق . ص 35.

⁴¹ قانون رقم 09/08 مؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير سنة 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.



و لكن التحكيم لا يكون في المسائل المتعلقة بالنظام العام أو ما يتعلق بالأشخاص وأهليتهم و هذا مستثنى من المنازعات التي من شأنها أن تعرض على مراكز التحكيم البحري طبقا للتشريع الوطني إلى جانب أن الأشخاص المعنوية العامة التي لها الحق في اللجوء إلى التحكيم فقط في علاقاتها الاقتصادية الدولية أو في إطار موضوعات الصفقات العمومية.

الخاتمة:

إن الطابع الدولي للمنازعات البحرية يظهر من خلال انه مرتبط بتقسيمات الملاحة البحرية أو المعاملات الالكترونية البحرية و لعل هذا الأمر الذي يعكس دولية المنازعات البحرية إلى جانب ارتباط المنازعات بالسفينة البحرية و بالمجال البحري الذي تشترك فيه الدول في عالم التجارة البحرية أو من خلال النشاط التجاري البحري وفقا لتقسيمات الملاحة البحرية أو استغلال السفينة في مجالات التجارة البحرية أو وفقا للمعاملات الالكترونية الناجمة عن اتفاقات النقل البحري للبضائع و العمليات المرتبطة بها . و هذا الطابع الدولي وفقا لما تقدم جعل معظم المعاملات المرتبطة بالنقل البحري و التي تمثل 80 بالمئة من التجارة العالمية و في حال النزاع معروضة على مراكز التحكيم البحري.

