

جامعة قاصدي مرباح - ورقلة -

كلية الحقوق و العلوم السياسية



مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر أكاديمي

ميدان: حقوق وعلوم سياسية

شعبة: حقوق

تخصص: علاقات دولية خاصة

إعداد الطالب:

كحلة صدام

بعنوان:

## التحكيم الدولي في منازعات التجارة البحرية

نوقشت و أجزيت بتاريخ:...../...../.....

أمام اللجنة المكونة من السادة:

رئيسًا	جامعة قاصدي مرباح ورقلة	أستاذ محاضر ب	د. محمد عمران بوليفة
مشرفًا	جامعة قاصدي مرباح ورقلة	أستاذ التعليم العالي	د. رضا هميسي
مناقشًا	جامعة قاصدي مرباح ورقلة	أستاذ محاضر ب	د. أحمد خديجي

السنة الجامعية : 2016/2015

# الإهداء

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على خاتم الأنبياء والمرسلين وأهدي هذا العمل إلى من ربّني وأنارت دربي وأعانتني بصلواتها ودعواتها إلى أعلى إنسان في الوجود "أمي العزيزة" إلى من عمل بكدي في سبيلي وعلمني معنى الكفاح وأوصلني إلى ما أنا عليه "أبي الكريم" أدامه الله لي، إلى أخواتي إلى أخي الوحيد العزيز على قلبي إلى من عمل معي بغية إتمام هذا العمل إلى صديقي كمال وإلى الأصدقاء إلى جميع أساتذة قسم الحقوق بجامعة قاصدي مرباح وكل العاملين فيها.

صدام كحلة

# كلمة شكر

الصلاة والسلام على سيدنا محمد المصطفى الأمين خاتم الأنبياء والمرسلين، أشكر وأحمد المولى العلي

التقدير على توفيقه في إنجاز هذا العمل ولا يكون التوفيق إلا منه سبحانه وتعالى.

وأقدم بالشكر الخاص إلى الدكتور هميسي رضا، الذي كرمني بإشرافه على مذكري وحرصه الشديد على

إنجاح هذا العمل الذي تعهده بالتصويب في كل مرة .

كما أتقدم بالشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة الموقرة على الجهود المبذولة والملاحظات النيرة التي سيفيدوني

بها .

كما أشكر جميع أساتذتي من مرحلة الليسانس إلى مرحلة الماجستير . وكذلك جميع موظفي مكتبة كلية

الحقوق .

كحلة صدام

تعد التجارة البحرية ركيزة التجارة الدولية وعصب حركة تداول الأموال والثروات بين مختلف دول العالم، ويعد نقل البضائع بطريق البحر عاملا هاما ترتكز عليه التجارة الخارجية والذي بواسطته تنفذ الصفقات التجارية الدولية والتي تعرف بالبيوع البحرية وهي بيوع دولية، والنقل البحري هو عماد ما يتفرع عن التجارة البحرية من معاملات ومحور ما ينجر عنها من منازعات، ولا يخفى على أحد أهمية النقل بوجه عام، والنقل البحري بوجه خاص، باعتباره من بين أهم أعمدة الاقتصاد الوطني والدولي لما يوفره من مبادلات تجارية من استيراد وتصدير.

وترجع أهمية النقل البحري في الاقتصاد الدولي إلى أنه يمثل نصف التجارة الدولية نظرا لما يطبعه من إيجابيات ومزايا لا تتوفر في باقي أنواع النقل، في حين ترجع أهميته في الاقتصاد الوطني إلا أنه مصدر هام للدخل القومي عن طريق التجارة الخارجية، التي كلما زاد حجمها وشحنت أقصى كمية منها (واردات وصادرات) على متن سفن وطنية، عمقت الفائدة وتحسن الميزان، لتسيطر بذلك عمليات النقل البحري على اقتصاديات الدول بوصفها ينباع متدفقة من الرخاء لكل دولة تستهدف تنشيط تجارتها الخارجية .

يمتاز النشاط البحري بخصوصيات ميزته عن باقي معاملات التجارة الدولية ولعل أهمها هو الخطر التي تكتنف الملاحة البحرية، والوسيلة المستعمل فيها السفينة، ومما لاشك فيه أن التعامل في مجال التجارة البحرية يثير العديد من المنازعات ذات طبيعة ومضمون يختلفان عن المنازعات التي تربط الأطراف المتخاصمة في معاملاتهم البرية لاختلاف البيئة البحرية عن البرية وتتنوع المنازعات البحرية بين منازعات الناشئة عن العقود البحرية حيث تضم هذه المجموعة، عقود النقل البحري وسندات الشاحن والبيوع البحري وبيوع السفن وإصلاحها وعقود التأمين وعقود مشاركة إيجار السفن، وهناك المنازعات الناشئة عن الحوادث البحرية التي تضم التصادم البحري وتقديم المساعدة البحرية والإنقاذ والمنازعات الخاصة بتسوية الخسرات البحرية المشتركة .

إن العلاقات البحرية في عصرنا الحاضر يسودها رغبة طاغية في جعل التحكيم هو الحل للمنازعات الناشئة عنها حيث يتفق أطراف العلاقات البحرية على أن يتعهدوا بالمنازعات الحالية أو المستقبلية الناشئة عنها إلى محكمين يتم اختيارهم عن طريقهم وهم من أصحاب الخبرات والكفاءة والدراية والعلم وذلك في المجال البحري ليقوموا بالفصل فيها بأحكام تحكيمية ملزمة.

ونظرا لازدهار التجارة البحرية ورواجها في عصرنا الحاضر وما تبعه من تشعب المنازعات وكثرتها نتيجة لزيادة التبادل التجاري بين الدول جعل اللجوء إلى التحكيم البحري هو الحل الأمثل والأقدر على حل ما ينتج من منازعات وذلك لما يتميز به من مميزات خاصة من سرية وسرعة واقتصاد بالنفقات بالإضافة إلى أنه فضاء للعلاقات المتصلة ويشجع على استمرارها، كما أنه يضمن تماشي التشريعات الوطنية مع قواعد وأعراف التجارة الدولية، وذلك بغية دمج الاقتصاد الوطني بالتجارة وجذب الاستثمارات الأجنبية وملاقة حاجات السوق المالية. هذا على عكس القضاء، إذ وعلى الرغم مما يحيط هذا النظام من ضمانات تحقق العدالة والمساواة إلا أنه مشوب بعيب البطء وطول الإجراءات وعدم الإلمام بالمسائل التقنية التي تكون ضرورية لحل المنازعات البحرية الدولية، هو يختلف أيضا عن سواه من طرق تسوية المنازعات والمتمثلة في الصلح، الوساطة، وإن الميزة الأساسية في التحكيم البحري أنه نظام قضائي من نوع خاص وأن أحكامه تفرض على أطراف النزاع عكس الوساطة والتي فيها يقوم الوسيط بتقديم مقترحات للأطراف محاول بذلك إجراء تسوية ودية بينهم، والتي يضل أمرها معلقا على قبولها من أطراف النزاع البحري .

ونظرا لما يكتسب التحكيم من أهمية في التجارة الدولية عامة والتجارة البحرية خاصة، أخذت الدول تتدخل لتنظيم التحكيم دوليا في معاهدات إقليمية أو دولية أو حتى ثنائية وذلك لجعله نظاما دوليا تحميه المعاهدات الدولية، وتعد هذه المعاهدات المصدر الأساسي للأحكام الخاصة بالعملية التحكيمية في المنازعات البحرية.

وقد ارتبط ازدهار عملية التحكيم البحري الدولي وانتشاره كوسيلة لحل النزاعات البحرية بأماكن بعينها دون الأخرى لعدة عوامل منها تركز الأنشطة البحرية في هذه الأماكن، وتواجد رؤوس الأموال الضخمة بها، أيضا الظروف التاريخية التي جعلت السيادة البحرية في منطقة ما دون الأخرى، التقادم أماكن تركز البحري تقع غالبيتها في المملكة المتحدة، الولايات المتحدة الأمريكية، فرنسا، حيث تعتبر عواصم الدوال البحرية الثالثة لندن، نيويورك، وباريس هي مراكز خدمة دائمة للتحكيم البحري لما تتمتع به من اعتبارات جغرافية وتاريخية واقتصادية، وتتمثل تلك المراكز في: كل من مراكز تحكيم بحري المؤسسي وهي غرفة اللوديز للتحكيم البحري، غرفة التحكيم البحري بباريس، المنظمة الدولية للتحكيم البحري، ومراكز التحكيم البحري الحر في جمعية المحكمين البحريين بلندن، جمعية المحكمين البحريين بنيويورك، التحكيم البحري الحر بموجب لائحة تحكيم لجنة الأمم المتحدة للتحكيم التجاري الدولي (اليونسترال 1976)، أما عن الدول العربية فقد أظهرت بعض الدول اهتماما بهذا النوع من التحكيم من بينها مصر والأردن والكويت والإمارات العربية المتحدة .

ومنه فإن الإشكالية التي يطرحها هذا البحث تتمثل في يأتي :

## ما دور التحكيم في حل منازعات التجارة البحرية ؟

لمعالجة الإشكالية، فقد قسمنا البحث في هذه المذكرة إلى فصلين، حيث تناولنا في الفصل الأول ماهية منازعات التجارة البحرية ويشتمل على مبحثين الأول يتضمن مفهوم منازعات التجارة البحرية في حين يتضمن الثاني أنواع منازعات التجارة البحرية. والفصل الثاني جاء بعنوان التحكيم الدولي كآلية لحل منازعات التجارة البحرية والذي قسمناه إلى مبحثين اتفاق التحكيم الدولي البحري المبحث الأول، أما سير خصومة التحكيم الدولي في منازعات التجارة البحرية المبحث الثاني، وقد توخنا بحثنا هذا بخاتمة ضمنها أهم نتائج البحث وقدمنا جملة من الاقتراحات .

وللإجابة عن هذه الإشكالية أتبعنا المنهج الموضوعي والتحليلي لتحليل عناصر محل الدراسة "المنازعات البحرية والتحكيم الدولي" وكذلك تحليل مختلف النصوص القانونية والأحكام القضائية والآراء الفقهية ذات الصلة بموضوع دراسة .

## الفصل الأول

### ماهية منازعات التجارة البحرية

تعتبر منازعات التجارة البحرية من أهم الإشكالات القانونية التي تواجه عملية تنفيذ معاملة التجارة البحرية، حيث أن لهذه المنازعات طبيعة ومضمون يختلفان عن المنازعات التي تربط أطراف المتخاصمة في معاملاتهم البرية لاختلاف البيئة البحرية عن البيئة البرية وبهذا فإن مفهوم المنازعات البحرية يختلف هذه البيئة. ( المبحث الأول)

وللحديث عن منازعات التجارة البحرية كأصل عام لا بد من الحديث عن منازعات البحرية كأصل خاص، حيث أن هذه المنازعات تتسع لتشمل جميع العلاقات التي يحميها القانون البحري، العقدية والمتعلقة بالسفينة وجميع أشخاص الملاحة البحرية، والعقود المتعلقة باستغلال السفينة من عقود النقل وعقود الإيجار وكذلك العلاقات الغير عقدية كالحوادث البحرية. ( المبحث الثاني)



## المبحث الأول

### مفهوم منازعات التجارة البحرية

المنازعة بالمفهوم الواسع تعني أي خلاف ينتج عن آثار قانونية، فقد يطلق عليها منازعة ومطالبة وخلاف، فأى كلمة من الكلمات السابقة يعطي المعنى الواسع للمنازعة، وأما المقصود بالمنازعات البحرية هي أن تكون هذه المنازعات منازعة يحكمها القانون البحري. (المطلب الأول)

وتتمتع بالمقابل منازعات التجارة البحرية بخصائص مرتبطة بالجانب البحري كونها المناخ الذي تنشأ فيه هذه المنازعات ومن جهة أخرى بطابع دولي أصيل لكون هذا المناخ مترابط بين عدة دول وذات صفة تجارية فيم يخص تركيبها. (المطلب الثاني)

### المطلب الأول: تعريف منازعات التجارة البحرية

المنازعات البحرية تتسع لتشمل جميع العلاقات التي يحميها القانون البحري، سواء كانت عقدية أو غير العقدية، حيث اختلف تعريف هذه المنازعات بين كل من شرح اللغة وفقهاء القانون (الفرع الأول)، التشريعات القانونية وطنية كانت أو دولية. (الفرع الثاني)

### الفرع الأول : تعريف النزاع

قبل التطرق إلي تعريف المنازعات البحرية لابد علي أولاً التطرق إلى تعريف النزاع في كل من اللغة وكذا بعض تعريفات فقهاء القانون.

## أولاً : تعريف النزاع لغة

عرف النزاع لغة على أنه "نزاع بمعنى النزاع هو الخصومة وكذلك حالة المريض المشرف على الموت"<sup>1</sup>. ولقد ورد مصطلح النزاع في الشريعة الإسلامية في كثير من الآيات القرآنية نذكر منها قوله تعالى "

وَأَطِيعُوا اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَلَا تَنَازَعُوا فَتَفْشَلُوا وَتَذْهَبَ رِيحُكُمْ وَاصْبِرُوا ۚ إِنَّ اللَّهَ مَعَ الصَّابِرِينَ"<sup>2</sup>.

وكذا قوله تعالى " حَتَّىٰ إِذَا فُشِلْتُمْ وَتَنَازَعْتُمْ فِي الْأَمْرِ وَعَصَيْتُمْ مِمَّن بَعْدَ مَا أَرَأَكُمْ مَا تُحِبُّونَ"<sup>3</sup>.

والتنازع والمنازعة: المجادبة، ويعبر بهما عن المخاصمة والمجادلة، قال " فإن تنازعتم في شيء فردوه إلى

اللَّهِ وَالرَّسُولِ "<sup>4</sup>. "فتنازعوا أمرهم بينهم"<sup>5</sup>، والنزاع عن الشيء: الكف عنه.

## ثانياً : تعريف النزاع القانوني والفقهي

ورد في أحد المعجم المصطلحات القانونية تعريف لمصطلح نزاع على انه (مرافعات، أصول مدنية)

عندما لا يستطيع شخص الحصول بالطرق الودية على ما يعتقد أنه حقه فإنه يلجأ إلى إقامة دعوى أمام

المحاكم للمطالبة بحق من حقوقه أو لإعلانه.<sup>6</sup>

كما عرفه بعض الفقهاء نذكر منهم ( جون بورتون "John BURTON") هناك تعريف شامل وعام للنزاع،

ينطلق من كونه حالة تفاعل قائم على اللاتعايش بين فاعلين أو أكثر، حالة من التناقض وعدم التطابق في

<sup>1</sup> - جميل أبو نصرى، طلعت هشام قبيعة، رمزية نعمة حسن، المتقن (المعجم العربي المصور)، دار الراتب الجامعية،بيروت لبنان 2010،ص536.

<sup>2</sup> - الآية (49) من سورة الأنفال.

<sup>3</sup> - الآية (125) من سورة آل عمران.

<sup>4</sup> - الآية (59) من سورة النساء.

<sup>5</sup> - الآية (62) من سورة طه.

<sup>6</sup> - احمد زكي بدوى، معجم المصطلحات القانونية (فرنسي، إنجليزي، عربي)، دار الكتاب اللبناني،بيروت 1989،ص147.

المصالح والأهداف، قد تكون مصادر النزاع مادية (الموارد الطبيعية أو الرقعة الجغرافية) أو معنوية قيمية (الإيديولوجي أو الهوية مثلا).

أما (كينيث بولدينغ "Kenneth BOULDING") عن النزاع بقوله: "حالة أو وضعية تنافسية يكون فيها طرفان أو أكثر مدركان لعدم تطابق محتمل لوضعيتهم المستقبلية، والتي لا يمكن لأحد الأطراف أن يحتل فيها مكان الآخر، بما لا يتطابق مع رغباته".<sup>1</sup>

### الفرع الثاني : تعريف المنازعة البحرية

تعرف المنازعات البحرية على أنها كل خلاف ناتج في إطار المعاملات البحرية سواء بين الأشخاص الخاصة فيما بينها أو بينها وبين أحد الأشخاص المعنوية العامة<sup>2</sup>، وعليه فإن المنازعة تصبح بحرية "maritime" بمجرد تعلقها بالملاحة البحرية، والتي تدور حول النظام القانوني للسفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، فهي جميع المنازعات التي تتعلق بالعلاقات التي يحكمها القانون البحري<sup>3</sup>.

ولعل إبراز هذه المنازعات هي التصادم البحري، ولقد ذكر تعريف التصادم البحري في كتاب الدكتور احمد زكي بدوي، معجم المصطلحات القانونية، أنه تصادم يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية، وتعتبر المعاهدات الدولية البحرية تصادما بحري الضرر الذي يلحق بدون اصطدام مباشر بسفينة بحرية جراء اضطراب الأمواج الذي يحدثه مرور سفينة أخرى أو بسبب جذب محرك السفينة.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - رياض بوزرب، "النزاع في العلاقات الجزائ

رية-المغربية 1963-1988". مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في العلاقات الدولية والعولمة، قسنطينة 2007-2008، ص 16.

<sup>2</sup> - راقية عواشرية، التحكيم المؤسسي ودوره في تحقيق الذاتية الخاصة للمنازعات البحرية، مجلة الباحث العدد 02، مجلة الباحث، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم سياسية، ورقلة 2014: <http://dspace.univ-ouargla.dz/jspui/handle/123456789/7134>، ص 100.

<sup>3</sup> - عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري (وفقا لقانون الإجراءات المدنية الإماراتي والقانون المصري والاتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة الأزراطية 2007، ص 19.

<sup>4</sup> - احمد زكي بدوي، المرجع السابق، ص 8.

ولقد كان المعنى اللغوي للتصادم الذي يفيد الاحتكاك والارتطام يتطابق مع المعنى القانوني للتصادم البحري مما كان يعني وجوب حصول احتكاك أو التحام فعلي بين المنشأتين العائمتين، مثل هذا المفهوم رده القضاء الفرنسي في بعض الأحكام التي سبقت صدور قانون 1915 حيث رفض علي سبيل المثال اعتبار الحادث الذي أدى إلى إلحاق أضرار بسفينة نتيجة أمواج حركتها سفينة أخرى جراء مناورات قامت بها تصادما يخضع للقانون البحري.<sup>1</sup>

وإما معاهدة "بروكسل" الخاصة بالتصادم البحري ارتأت عدم الوقوف عند المعنى الضيق لمفهوم التصادم حيث جاء في المادة 13 أنه: "تطبق المعاهدة الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لأخرى أو للأشياء أو للأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال أو عدم إتباع اللوائح ولو لم يكن هناك تصادم".<sup>2</sup>

وقد سلك المشرع الجزائري بدوره هذا المسلك، إذ تنص المادة 3/274 من قانون البحري على ما يلي: "... وتشبه كذلك التصادم سفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة أما لسفينة أخرى وإما لأشياء أو أشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة".

يظهر جليا من هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يقف عند المعنى اللغوي للتصادم ولقد عبر عن ذلك بشكل صريح بقوله "مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة، وبهذا المسلك يكون القانون الجزائري قد تطابق مع ما جاء في معاهدة "بروكسل" الخاصة بالتصادم رغم أن الجزائر لم تنضم إلى المعاهدة".<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة من التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان 2008/2009، ص53.

<sup>2</sup> - بن عصمان جمال، المرجع نفسه، ص54.

<sup>3</sup> - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص55.

ومنه يمكن القول بأن نطلق مصطلح منازعات التجارة البحرية على جميع المنازعات التي تثور في ظل القيام بالملاحة البحرية، والتي ينظمها القانون البحري في جميع التشريعات والمعاهدات الدولية.

### المطلب الثاني: خصائص منازعات التجارة البحرية

تتعدد منازعات التجارة البحرية بحيث تشمل كافة المنازعات الناشئة في إطار المعاملات البحري سواء أكانت بين الأشخاص الخاصة أو بينهم وبين أحد الأشخاص المعنوية العامة، ومما لاشك فيه أن تلك المنازعات تتميز بخصائص متعددة يمكن حصرها في كونها ذات طبيعة دولية (الفرع الأول) وتجارية (الفرع الثاني) وكذا ذات طبيعة بحرية. (الفرع الثالث)

### الفرع الأول: دولية منازعات البحرية

مما لاشك فيه أن المجال البحري مجال دولي بطبيعته، حيث يتم نقل البضائع وغالبا ما يكون كل من مينائي الشحن والتفريغ في بلدين مختلفين، ومن ثم تنتقل البضائع عبر حدود الدولة إلى دولة أخرى.<sup>1</sup> كما أن أطراف عقد النقل البحري أو عقد المشاركة من مجهزين وشاحنين ومستأجرين، ومرسل إليهم (وهم ما يطلق عليهم أصحاب الشأن) ينتمون إلى دول مختلفة، كذلك الحال في حوادث التصادم البحري نجد أنه في الغالب ما تتبع السفن المتصادمة أعلام مختلفة الجنسية.<sup>2</sup> ومن ثم فإن العلاقات البحرية، تعاقدية كانت أو غير تعاقدية في الغالب الأعم يتداخل فيها عنصر أو أكثر من عناصر الدولية، وتتمثل عناصر الدولية في الجنسية، الموطن، محل إقامة أو عمل الأطراف وهي تعرف بضوابط السند.

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري (النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2005، ص 351.

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 351.

وأما عن دولية القانون البحري، والذي يحكم هذه المنازعات، فهي طابع أصيل قد نشئ به هذا القانون في البداية، حينما كان يتكون من قواعد عرفية عالمية تسري دون اختلاف كبير علي البحار، وهو الوضع الذي ظل سائد إلي أن ظهرت موجة التدوين والتقنين التي أعطت هذا القانون صيغة إقليمية تختلف من دولة لأخرى وفقا لنظامها الداخلي وما تقتضيه مصلحتها الوطنية على أنه سرعان ما ظهرت عيوب تلك الصيغة الإقليمية مما ولد الحاجة إلى العودة إلى الطابع الأصيل للقانون البحري بما يتسم به من صبغة عالمية موحدة.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني : تجارية المنازعات البحرية

تعد المنازعات البحرية معاملات متشابكة ومعقدة، فهي تدور مع عدة أشخاص منذ ابرم عقد النقل

البحري، مروراً بعمليات الشحن المختلفة للبضاعة وما يتبعها من إصدار سندات الشحن المختلفة والتي قد

يتم تداولها لأكثر من مستفيد حتى وصولها إلى المرسل إليه.<sup>2</sup>

ويشير تشعب العلاقات البحرية تساؤلاً حول ما إذا كانت جميع المسائل الناشئة عنها متمتعة بالصفة

التجارية، ولإثبات تمتع المسائل الناشئة عن العلاقات البحرية، تعاقدية كانت أو غير تعاقدية بالصفة التجارية،

فانه لا بد من الاستناد إلى معيار قانوني وفني معتمد. وفي سبيل ذلك فإننا نرجع إلى الاتفاقيات الدولية

المنظمة للتحكيم، وتفسير هذا الأمر انه إذا كانت تجارية المنازعات هي إحدى موجبات طرحها أمام التحكيم

التجاري الدولي للنظر فيها، فإنه يفترض بالاتفاقيات التي تنظمها بان تتضمن معياراً معتمداً لتجارية النزاع.

<sup>1</sup> - هشام علي صادق، تنازع القوانين في المسائل المسؤولية التصديرية المترتبة علي التصادم البحري والحوادث الواقعة علي ظهر السفن، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2002، ص 2 .

<sup>2</sup> - عبد الحميد.محمد الحوسني، المرجع السابق، ص 83.

وبالرجوع إلى المعاهدات الدولية المختلفة نجدها قد أعرضت عن وضع مفهوم معين ومحدد للصفة التجارية للنزاع<sup>1</sup>، وذلك راجع - على حد قول الدكتور الياس ناصيف - إلى التباين بين التشريعات وعدم استقرارها على ضوابط واضحة للفرقة بين العمل المدني والعمل التجاري.<sup>2</sup>

وفي ظل عدم تعرض الاتفاقيات عن وضع مفهوم معين ومحدد للصفة التجارية، فإنه لا يمكن إن يقصد بالتجارية المفهوم التقليدي المنصوص عليه في التشريعات الداخلية، ومرد ذلك إلى أمرين:

الأول: وهو يتمثل في أن الدول تختلف فيما بينها في إلحاق وصف التجارية بالتصرف القانوني وهو ما يحول دون بلوغ هدف التوحيد.<sup>3</sup>

الثاني: فيتمثل في أن النظرة المجردة إلى بعض الأعمال، وحصرها و وصفها بالأعمال التجارية لا تتماشى مع طبيعة الأمور وتطور العصر، لان المجالات الاقتصادية الجديدة والأعمال التجارية الحديثة وازدياد تدخل الدولة بصفتها تاجرة في الحياة الاقتصادية تطلبت وجود معيار أوسع لفكرة التجارية.<sup>4</sup>

وفي هذا المجال، فان القانون النموذجي 1985 (اليونسيترال) قد أكد على ضرورة تفسير المصطلح التجاري تفسيراً واسعاً إلى الحد الذي يشمل المسائل الناتجة عن جميع العلاقات التي لها طابع تجاري، تعاقدية

---

<sup>1</sup> - علي سبيل المثال، نذكر معاهدة نيويورك لسنة 1958 بشأن الاعتراف وتنفيذ قرارات التحكيم الأجنبية، فعلي الرغم من أهمية هذه المعاهدة إلا أنها لم تضع معيار خاصاً لتجارية المنازعات واكتفت في الفقرة الثالثة من المادة الأولى بإعطاء الحق لكل دولة في أن تصرح بأنها ستقصر تطبيق الاتفاقية على المنازعات الناشئة عن روابط القانون التعاقدية أو غير التعاقدية التي تعتبر تجارية طبقاً لقانونها الوطني.

<sup>2</sup> - صدق محمد محمد الجبران، التحكيم التجاري الدولي (وفقاً للاتفاقية العربية للتحكيم التجاري لعام 1987)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2006، ص 37.

<sup>3</sup> - يعقوبات سميرة، فاعلية التحكيم في تحقيق ذاتية المنازعات البحرية، مذكرة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، علاقات دولية خاصة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ورقة 2014-2015، ص 4.

<sup>4</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 370-371.

كانت أو غير تعاقدية، بما في ذلك على وجه الخصوص : كل معاملة تبادل أو توريد سلع وخدمات، اتفاق التوزيع، التمثيل التجاري، التمويل، إصدار التراخيص <sup>1</sup>..

ونظرا لصعوبة توحيد معيار للصفة التجارية وضرورة إن تشمل هذه الصفة كل ما يتعلق بالنشاط الاقتصادي أيا كانت صورته وأشكاله، وأيا كان القائم به، فقد تم إلحاقها بكل علاقة دولية يترتب عليها تداول السلع والخدمات وتوزيع الثروات عبر الحدود الدولية <sup>2</sup>.

أن المعطيات الفنية والقانونية التي أشرنا إليها سابقا، تؤكد لنا أن المسائل الناشئة عن العلاقات البحرية تعاقدية كانت أو غير تعاقدية تتمتع بالصفة التجارية وذلك وفقا للمعايير الضيقة لتجارية الأعمال البحرية المستمد من طبيعة النشاط البحري وصفة القائمين بممارسته وكونهم تجار، وكذلك تتمتع بهذه الصفة دائما وفقا للمعيار الاقتصادي الواسع لتجارية الأعمال البحرية المستمد من الصفة الاقتصادية لموضوع العلاقة البحرية وكونها تتعلق بعملية تجارية دولية، أي بانتقال الأموال، والبضائع والخدمات عبر حدود أكثر من دولة، سواء بوشرت العلاقة البحرية بين أشخاص خاصة أو بينهم وبين أحد الأشخاص المعنوية العامة،<sup>3</sup> إذا ثبتت حقيقة أن المعاملات البحرية هي معاملات تجارية، فإن ذلك يوجب إخضاعها لقواعد قانونية تجارية ترعى التجارة الدولية ومطالبها .

<sup>1</sup> - Mary E.Mc Nerney and Carlos A.Esplugues.International Commercial Arbitration:The Uncitral Model Law, Boston College international and Comparative Law Review,47,1986 p49.http://Lawdigitalcommons.bc.edu/icb/Vol9/iss1/3.

<sup>2</sup> - محمد بلاق، قواعد التنازع و القواعد المادية في منازعات التجارة الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان 2010-2011، ص ص 20-21 .

<sup>3</sup> - م.م أفراح عبد الكريم خليل، التحكيم في المنازعات البحرية، مجلة الرافدين للحقوق، جامعة الموصل، المجلد 14، العدد 50، سنة 2011، ص 164.



## الفرع الثالث: الطابع البحري للمنازعات البحرية

إذا ثبت تمتع المنازعات البحرية بالصفة التجارية والدولية، فإن ذلك لا يمحي خصوصية المعاملات البحرية، هذه الأخيرة لم تجعل من القواعد التجارية وحدها كفيلا بتنظيمها على الرغم من كونها معاملات تجارية، واستلزمت إقرار قواعد تتكفل بتنظيمها على نحو لا يهدر خصوصيتها، من هنا كان ميلاد القانون البحري الذي تميز بقواعد وأحكام وصفات فنية خاصة لملائمة الظروف الاستثنائية للملاحة البحرية.

وتتجسد العوامل التي ألبست المعاملات البحرية الخصوصية التي ميزتها عن باقي معاملات التجارة الدولية في كل من البحر باعتباره الوسط الذي تتم فيه هذه المعاملات والسفينة باعتبارها الوسيلة التي تنفذ بها. بحيث تعد المخاطر البحرية أول ما يميز المعاملات البحرية وطبعتها، فإذا كان البحر مسرحا للمعاملات البحرية، وشريانا للتجارة الدولية تجري فيه السفن التي تقوم عليها تجارة العالم، فإن العديد من الكوارث البحرية تنذر بمخاطر البحر، وقد كانت هذه المخاطر هي المحفز الذي دفع الدولة إلى التدخل في شؤون التجارة البحرية، فنظرا لما اقتضته ظروف الملاحة البحرية والأخطار التي كان تتعرض لها وتحقيق لمصالحها الوطنية وتحقيق ازدهار التجارة الدولية كان لازما عليها وضع قواعد خاصة بالسلامة البحرية وقد سجلت هذه الأخيرة تطورا هائلا في العشرينيات الأخيرة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>- Claier Flécher, écrire l'incertitude. le travail à bord des navires de commerce entre stabilisation, prises de risques et responsabilisation, sociologie du travail, 56, 2014. ( www.sciencedirect .com ).

ويمكن تعريف المخاطر البحرية بأنها مجموعة الأخطار التي تتعرض لها الرحالة البحرية أو أحد أطرافها خلال عملية النقل البحري، والناجمة من ظواهر بحرية أو غير بحرية<sup>1</sup>. وعلى الرغم من تطور قواعد السلامة البحرية وكذلك التطور الهائل الذي حدث في بناء السفن، وفي القوى الاقتصادية القائمة على الاستغلال البحري مما قلل إلى حد كبير من المخاطر البحرية، إلا أن هذه المخاطر ما تزال قائمة إلى حد الساعة ولعل أبرز مثال على ذلك هو التصادم البحري.

تعتبر السفينة كذلك من أهم ما يميز النشاط البحري باعتبارها السبيل الوحيد لقيام التجارة البحرية ومنه التجارة الدولية، فقد قامت منذ القدم بدور فعال في تقريب المسافات بين دول العالم وتقوية روابط التضامن، وتسهيل المبادلات التجارية بينها. وقد حظيت منذ القدم باهتمام كبير من متعاملي التجارة البحرية والدول البحرية وبظهور حركة التقنيات حازت على اهتمام المشرعين وذلك لضخامة قيمتهما والدور الكبير المنوط بها باعتبارها الوسيلة الوحيدة المستعملة في النقل البحري، إذ تم إفراد قواعد خاصة بها لتنظيم ما يتعلق بها من معاملات ولم يتم الإحالة بشأنها إلى القواعد العامة<sup>2</sup>.

بالنظر إلى العنصرين السابقين (المخاطر البحرية والسفينة) كانت ذاتية القانون البحري متمحورة حول السفينة باعتبارها أداة الملاحة البحرية وسلامة الرحلة البحرية باعتبارها الغاية المنشودة، حيث أن وصول السفينة إلى بر الأمان وتحقيق السلامة البحرية كان هدفا سعت إليه جميع الدول منذ غابر الزمن، وفي سبيل ذلك فقد سنت قواعد وأحكام لم تعرفها أي معاملات أخرى وقد كادت هذه القواعد والأحكام أن تكون واحدة في

---

<sup>1</sup> - اختلف مفهوم الخطر البحري في القانون الفرنسي عما هو عليه في القانون الإنجليزي، إذ بينما يعد القانون الإنجليزي بفكرة أخطار البحر: والتي بمقتضاها يعد خطرا بحريا ما ينجم عن البحر مباشرة كالعواصف والزلازل، دون تلك الأخطار التي يكون البحر مسرحا لها وليس مصدرا لها كاندلاع حريق في السفينة ليعيب خفي فيها. فإن القانون الفرنسي يعد بفكرة الأخطار البحرية والتي بمقتضاها يعد خطرا بحريا الأخطار الناجمة مباشرة عن البحر وكذلك الأخطار الناجمة مباشرة عن البحر وكذلك الأخطار التي لا يربطها بالبحر سوى المكان.

- أنظر تفصيل ذلك : علاء عمر محمد، انتقال الخاطر في البيوع البحرية (البيع سيف والبيع فوب)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2012، ص ص 50-56.

<sup>2</sup>-انظر: حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديون المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983، ص 5.

جميع الدول على الرغم من اختلاف أنظمتها القانونية، وقد عاشت هذه القواعد والأحكام قرونا طويلة من الزمن.

وبذلك فقد تمثلت خصائص منازعات التجارة البحرية في ذاتية القانون البحري بكونه يتمتع بانفراجه بأحكام خاصة فرضتها خصوصية البيئة البحرية وكذلك ما اصطبغ به من استقرار دولي.

ففيما يتعلق بأحكام القانون البحري الخاصة، فإنه ومواجهة لخصوصية البيئة البحرية وسعيا إلى تحقيق سلامة الرحلة البحرية قد قام بسن كل ما يمكن أن يصل بالسفينة إلى شاطئ الأمان فنضم الحجز على السفينة حتى لا يعوق القيام بالرحلة البحرية، وعندما يعترض هذه الأخيرة عارض فتقع السفينة في مأزق قد يؤدي إلى هلاكها جعل من المساعدة والإنقاذ التزاما قانونيا على من يستطيعها وأغرى في نفس الوقت بمكافأة الإنقاذ المجزية، ونظم المسؤولية عن التصادم، ونظم توزيع الخسائر التي لحقت بالبضاعة لإنقاذ السفينة توزيعا عادلا على جميع من استفاد من رحلتها البحرية<sup>1</sup>.

أما فيما يتعلق باستقرار القانون البحري، فإن ذلك يبدو من خلال أن جل قواعد القانون البحري مازالت إلى حد اليوم تعتمد على قواعد وأحكام ترجع إلى تقنين لويس الرابع عشر سنة 1681 وهذا بدوره مستسقي مباشرة من مجموعات قوانين القرون الوسطى التي دونت قواعد بحرية إلى أزمان سحيقة<sup>2</sup>.

وإذا كانت التطورات الحديثة في بناء السفن وفي كيفية استغلالها وفي اقتصاديات الدول وأنظمتها القانونية، قد أدى إلى الاستعاضة عن بعض من النظم البحرية بأخرى كنظام قرض المخاطرة الجسمية الذي

1- هاني دويدار، علي البارودي، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2003، ص18.  
2- انظر: عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983، ص2-3. وكذلك هاني دويدار، علي البارودي، المرجع السابق، ص8.6.

حل محله نظام التأمين البحري<sup>1</sup>، فإنه لا يزال يعتد بنظم بحرية بالغة القدم كنظام الخسائر العمومية أو المشتركة الذي عرفه الفينيقيون منذ 11 قرنا قبل الميلاد<sup>2</sup> .

وعلى هذا الأساس يمكن القول، أن جميع معاملات البحرية إن كانت تعاقدية أو غير تعاقدية تتمتع بالصفة البحرية. وذلك على أساس أن جميع هذه المعاملات تنظمها القوانين البحرية لمعظم الدول، وكذا الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمعاملات البحرية .

---

<sup>1</sup> - راقية عواشرية، المرجع السابق، ص 101 .

<sup>2</sup> - عباس حلمي، المرجع السابق، ص 2.

## المبحث الثاني

### أنواع منازعات التجارة البحرية

تتعدد منازعات التجارة البحرية بحيث تشمل كافة المنازعات الناشئة في إطار المعاملات البحرية بين الأشخاص الخاصة أو بين أحد الأشخاص المعنوية العامة ونذكر منها :

المنازعات الناشئة في مجال بناء السفن وإصلاحها، والمنازعات الناشئة عن التعاملات الواردة على السفن كبيع السفن وشراؤها، والمنازعات الناشئة عن عقود النقل البحري وغيرها من المنازعات البحرية .

وتقسم الملاحة البحرية إلى أمور جافة وأمور غير جافة بحيث أن الملاحة الجافة تضم كل ما يتعلق بالاستخدامات التجارية للسفن في حين أن الملاحة غير الجافة تضم كل ما يتعلق بالحوادث البحرية، وعليه فإن أمور الملاحة الجافة هي غالبا ما تتعلق بالعقود أما بالنسبة لأموار الملاحة غير الجافة فمنازعاتها في الغالب تقوم على أساس المسؤولية غير العقدية أي التصيرية ومثال ذلك التصادم بين السفن<sup>1</sup>.

حيث إن للملاحة غير الجافة أربعة أنواع أساسية هي : التصادم، المساعدة البحرية والإنقاذ، المصادرة، وتحديد المسؤولية. أما بالنسبة لأنواع الملاحة الجافة فإن لها عدة أنواع تتباين بين سفن الركاب، حتى سفن الحمولة السائلة أو الجافة مرورا بناقلات المواشي، ومن الناحية العملية فإن معظم المنازعات التي تنتج عن هذه الاستخدامات التجارية تكون محكومة بعقود وهي في الغالب إما أن تكون عقود مشاركة إيجار السفن سواء لرحلة أو لمدة معينة من الزمن أو سندات الشحن، أو قد تكون عقود بيع وشراء أو حتى صيانة السفن.

وعن الملاحة المختلطة يقصد بها تلك الملاحة التي تمارس في البحر والنهر على حد سواء والاتجاه الحديث في تحديد القانون الذي يسري على هذا الضرب من التجارة يميل إلى تطبيق قانون الجزء الأكبر والأهم من الرحلة، عملا بقاعدة الفرع يتبع الأصل هي مسلمة في الشريعة الإسلامية، وشريعة روما وفي منطق

<sup>1</sup>- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، مكتبة دار الثقافة، عمان 1996ص،30.

العقل<sup>1</sup>. أما الأماكن التي يختلط فيها البحر بالنهر فتخضع التفرقة فيها بين ما يعد ملاحا بحرية أو نهرياً للمخاطر نفسها، وهل هي مخاطر بحرية وهي مسألة تقدير تخص القضاء .

ومهما يكن فإن أهمية هذه التفرقة ترجع إلى أن الملاحا البحرية هي التي تخضع لأحكام القانون البحري أما الملاحا النهري والداخلية في البحيرات والأنهار والقنوات المائية فتحكمها قواعد الملاحا النهري .  
ومنازعات التجارة البحرية يمكن تقسيمها إلى المنازعات الناشئة عن العقود البحرية (المطلب الأول) والمنازعات الناشئة عن الحوادث البحرية. (المطلب الثاني )

### المطلب الأول: المنازعات الناشئة عن العقود البحرية

إن المنازعات الناشئة عن عملية النقل البحري والتي تتمثل أدواتها القانونية في العقد ذو الطبيعة التجارية الدولية، هي جزء من مجموعة كبيرة من المنازعات البحرية والتي يكون فضاها إما بالقضاء أو التحكيم<sup>2</sup>، حيث تتمثل هذه المنازعات العقدية في منازعات عقود مشاركة السفن (الفرع الأول) وعقود النقل البحري وسندات الشحن (الفرع الثاني) أما عن (الفرع الثالث) فهو البيوع البحرية وبيوع السفن المستعملة، وعقود التأمين وإعادة التأمين (الفرع الرابع)، والنقل الدولي المتعدد الوسائط ومنازعات عقدية أخرى. (الفرع الخامس)

<sup>1</sup>- بودالي خديجة، اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة)، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان 2014-2015.ص43.

<sup>2</sup>- Cécile De Cet Bertin, La localiation du contentieux du tanport maritime,Colloque international ;le contentieux maritime , 2 et 3 mai ,Labo droit de tranports et de activites portuaires université Oran,2009. op.ci

## الفرع الأول : عقود مشاركة إيجار السفن

تعرف مشاركة إيجار السفن بأنه تملك منفعة سفينة معلومة بعوض معلوم لمدة معلومة أو لرحلة معلومة أو رحلات معلومة ويلتزم في هذا العقد مالك السفينة بتمكين المستأجر من الانتفاع بها سواء انصب العقد على جزء من السفينة أو كلها، حيث إن هناك نوعان من عقود إيجار السفن وهم :

### أولاً: عقود مشاركة إيجار السفن لمدة معينة

يعرف عقد مشاركة إيجار السفن لمدة معينة على أنه كل، عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بتخصيص سفينة معينة ولمدة معينة لتكون تحت تصرف المستأجر لينتفع بها مقابل أجره يتفق عليها الطرفان<sup>1</sup> .

إن مستأجري السفينة لأجل معين يعقدون هذا العقد للقيام بنقل البضاعة عليها نقلاً مشروعاً<sup>2</sup>، ويقوم المؤجر بوضع سفينته مجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة معينة يحددها العقد المبرم بين الطرفين<sup>3</sup>. وتثور المنازعات حول هذا العقد غالباً حول مسؤولية مالك السفينة أو المستأجر عن خسارة معينة تحققت خلال مدة عقد المشاركة مثال على ذلك النزاع الذي يثور حول تحديد مسؤولية المستأجر عن ضرر لحق بالسفينة المستأجرة، وكثيراً ما يحمل هذا النوع من العقود شروطاً للتحكيم في حالة ما إذ ثار نزاع بين الأطراف .

### ثانياً: عقود مشاركة إيجار السفن لرحلة معينة

وهي المشاركة التي، يضع المؤجر فيها تحت تصرف المستأجر كل السفينة أو جزء منها من أجل القيام برحلة أو رحلات متعددة<sup>4</sup> .

1- علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري البحري (دراسة قانونية مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2006، ص 49.

2- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، المرجع السابق، ص 196.

3- عباس حلمي، المرجع السابق، ص 24 .

4- علي طاهر البياتي، المرجع السابق، ص 46.

وتثور المنازعات بمناسبة هذه العقود لتحديد مسؤولية مستأجر السفينة أو مالكيها بخصوص خسارة معينة أو بالنسبة لمنازعات سلامة الموانئ والمراسي للشحن والتفريغ، أو حالة السفينة عند تسليمها إلي المستأجر، أو المنازعات المتعلقة بغرامات التأجير، أو خصومة تحكيم تتعلق بمشكلة استيفاء السفينة لصلاحيه نقل البضائع الخطرة والمسماة شهادة الايمو "IMO Certificate"<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني: عقود النقل البحري وسندات الشحن

### أولاً: عقود النقل البحري

عقد النقل البحري هو عقد رضائي يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل عن طريق البحر (بضائع أو أشخاص) لحساب الشاحن في لقاء الحصول على أجره محدد.

يوجد نوعان من النقل البحري، نقل البضائع ونقل الأشخاص، وقد جرى العرف على أن عبارة النقل البحري تستعمل للدلالة على نقل البضائع بحر إذ هو أهم أنواع النقل البحري علي الإطلاق.

ونقصد بالنقل البحري للبضائع النقل بمقتضى سند شحن بحري حيث يتم التعاقد بين الناقل سواء أكان مالكا للسفينة أو مستأجرا لها وبين الشاحن، على أن يقوم الأول بنقل بضاعة الثاني بواسطة سفينة عبر البحار من ميناء إلى آخر، وذلك نظير أجر معلوم<sup>2</sup>. وبالتالي فبموجب عقد النقل يتعهد الناقل بتنفيذ عدة إرساليات بحرية على سفينة واحدة أو أكثر خلال مدة زمنية متفق عليها وبالتالي قد يثور النزاع حول سلسلة من عقود إيجار السفن لرحلة معينة .

### ثانياً: سندات الشحن

<sup>1</sup> - نادر محمد ابراهيم، الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة، دار الفكر الجامعي، القاهرة 2003، ص06.

<sup>2</sup> - كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية 2002، ص05.



لقد عرفت الفقرة 8 من المادة 1 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 سند الشاحن على "أن وثيقة الشحن هي الوثيقة التي تثبت عقد نقل وتسليم الناقل للبضائع أو شحنها في السفينة وتعهده بتسليم البضائع في مقابل هذه الوثيقة وينجم هذا التعهد عن بيان في الوثيقة يقضي بوجوب تسليم البائع لأمر شخص مسمى "ولأمر أو للحامل" .

ولقد خرج المشرع البحري عن قاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية وأوجب إثبات عقد النقل البحري بالكتابة<sup>1</sup>. ويعد سند الشحن أداة لإثبات عقود نقل البضائع بين الناقل و صاحب البضاعة<sup>2</sup>. ووظيفتها هي إثبات شحن البضاعة كما أنها أداة لإثبات عقد النقل و شروطه أخيراً فإنها تمثل البضاعة التي تقوم مقامها أثناء الرحلة البحرية<sup>3</sup>. وبالتالي فإن أكثر النزاعات تثور تحت سند الشحن هي تلك المتعلقة بالخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة خلال الرحلة أو التأخر في وصولها أو عدم وصول البضاعة أو التسليم الخطأ للبضاعة .

<sup>1</sup> - بودالي خديجة، المرجع السابق، ص47.

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص27.

<sup>3</sup> - محمد فريد العريني، هاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2003، ص385 .

## الفرع الثالث :البيوع البحرية وبيوع السفن المستعملة

### أولا : البيوع البحرية

البيوع البحرية هي التي تتم بين الشاحن (البائع) والمرسل إليه (المشتري)، ويكون موضوعها بيع بضائع يتم شحنها على السفينة لنقلها بحرا<sup>1</sup>.

والبيوع البحرية غالبا ما تكون بيوعا دولية وهي تحتل مكانة مهمة في عالم التجارة الدولية إذ يتم بموجبها استيراد السلع وتصديرها بين أسواق الإنتاج وأسواق الاستهلاك التي يفصل البحر بينها فهته البيوع تقدم مزايا كثيرة لأطرافها الذين ينتمون إلي بلدان مختلفة ومن أهم هاته البيوع : البيع "CIF"البيع فوب "FOB"والذي يتفق هذا مع البيع سي أند أف "C&F"<sup>2</sup> والبيع فاس "FAS".وقد يتفق أطراف هاته العقود الاتفاق إلى اللجوء إلى التحكم البحري إذا ما وقع نزاع بينهم مثلا فيما يخص مدى مطابقة البضاعة لأوصاف البيع<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان 2011-2012، ص32.

<sup>2</sup>- لتفصيل اكثر أنظر : - محمد نصر محمد، الوفي في عقود التجارة الدولية، دار الرابية للنشر والتوزيع، عمان 2012، ص119.

<sup>3</sup>- سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 1987، ص91.

## ثانيا : بيع السفن المستعملة

بيع السفينة عقد يلتزم به البائع أن ينقل للمشتري ملكية السفينة في مقابل نقدي، وغالبا ما يكون هناك عقود نموذجية تستخدم من أجل هذا النوع من البيوع مثل العقود النرويجية، وأكثر المنازعات في هذه الحالة تدور حول حالة السفينة عند تسليمها إلى المشتري.<sup>1</sup>

## الفرع الرابع : عقود التأمين وإعادة التأمين

يعرف عقد التأمين البحري على أنه عقد بموجبه يتعهد شخص هو المؤمن في مواجهة آخر وهو المستأمن مقابل مبلغ معين يسمى القسط بأن يعرض الأضرار التي تصيب ذمة المستأمن نتيجة تحقق خطر من الأخطار البحرية<sup>2</sup>. والمنازعات التي قد تنثور عن هذا النوع من العقود متعلقة بالجوانب التأمينية خصوصا بين المؤمنين الذين يحلون محل المستفيدين الأصليين عملا بمبدأ الحلول في التأمين.

## الفرع الخامس : النقل الدولي المتعدد الوسائط ومنازعات عقدية أخرى

### أولا : النقل الدولي المتعدد الوسائط

يعتبر النقل الدولي متعدد الوسائط نظاما متكاملا للنقل وله نظامه الخاص به والذي يختلف عن النظام القانوني لعقد النقل البحري، إلا أن في أغلب الأحيان تكون عملية النقل البحري جزء من هذا النقل. وإن أهم ملامح هذا النقل يتمثل في أن عملية النقل تتم باستخدام واسطتي نقل مختلفتين على الأقل، كما لو كانت هناك مرحلة نقل تتم عن طريق البحر وأخرى عن طريق السكك الحديدية، أو مرحلة بحرية وأخرى جوية مع ضرورة أن يكون النقل بين مكانين مختلفين.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 30.

<sup>2</sup> - عباس حلمي، المراجع السابق، ص 41.

<sup>3</sup> - بودالي خديجة، المرجع السابق، ص 49.

وما لا شك فيه أن عملية النقل الدولي متعدد الوسائط هي عملية متداخلة ومتشابكة ومتعددة الأطراف

ولو تصورنا أن هناك تلف أو هلاك قد حدث للبضائع فمناطق حدوث النزاع تتمثل في :

- نزاع بين صاحب البضاعة و متعهد النقل متعدد الوسائط .

- نزاع بين متعهد النقل متعدد الوسائط و المتعاقد من الباطن .

- نزاع بين صاحب البضاعة و النقل الفعلي.<sup>1</sup>

### ثانيا : منازعات عقدية أخرى

قد تنثور منازعات أخرى لها علاقة بالأمر الملاحية مثل الدعاوي ضد مزودي السفينة أو المنازعات مع

سلطات الموانئ<sup>2</sup>. وكذا المنازعات المتعلقة بعقود بناء السفن وإصلاحها .

### المطلب الثاني: المنازعات الناشئة عن الحوادث البحرية

المنازعات الناشئة عن الحوادث البحرية والتي تتمثل بكونها غير مبنية على عقود مسبقة، هي تمثل

الجزء الأهم من المنازعات البحرية بصفة عامة، وتتميز بكونها لها طبيعة خاصة، حيث يمكن تقسيم هذه

المنازعات إلى ثلاث أنواع وهي التصادم البحري (الفرع الأول)، أما الثانية هي المنازعات الخاصة بتسوية

الخسائر البحرية المشتركة (الفرع الثاني)، المساعدة البحرية والإنقاذ. (الفرع الثالث)

<sup>1</sup>- بودالي خديجة، المرجع نفسه، ص50.

<sup>2</sup>- عمر مشهور حديثه الجازي، التحكيم في المنازعات البحرية، محاضرة أقيمت في فقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية بالأردان،

2002/10/08، منشورة E-mail:Oalj@jcd.com، ص5 .

## الفرع الأول: التصادم البحري

التصادم البحري من الطوارئ البحرية التي تطرأ أثناء الرحلة البحرية فتتعرض معه السفينة وحمولتها للخطر، وهو لغة ارتطام السفن البحرية فيما بينها فحسب إذ تميل القوانين إلى مد حكمه إلى التصادم بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية.

ويعتبر التصادم أحد الأخطار البحرية التي عرفت منذ أن بدأ الإنسان يعبر البحر. على أن بدائية الوسائل التي كانت تستعمل من أجل هذا الغرض، حيث كانت القوة المحركة للسفن هي الأشعة والمجاديف، كما كانت هذه السفن تصنع عادة من الخشب<sup>1</sup>، وهو وضع استمر لقرون طويلة، جعلت التصادم أمراً مألوفاً في الموانئ فقط، وهو بالمقابل حادث نادراً ما يقع في أعالي البحار.

ويرجع سبب ذلك في كون أن السفن كانت تتبع طريقاً مختلفاً الأمر الذي يجعل التقاءها أمراً قليل الوقوع، وهذا بخلاف الموانئ أين هناك سفن كثيرة تدخل هذه الموانئ وتخرج منها، ولكون السفن شراعية تتحكم فيها الأمواج والرياح فإنه كثيراً ما كانت تؤدي المناورات السيئة إلى عدم إمكانية التحكم في السفن الشيء الذي كان ينتهي بوقوع التصادم، مثل هذه النتائج كان يجب أن تتغير منذ أن تغيرت طريقة صناعة السفن وكذا طريقة تحريكها.

فنتيجة التقدم العلمي صار لدينا سفن ضخمة من فولاذ، ونتيجة هذا التقدم أيضاً صارت للسفن قوة دفع ذاتية بدأت بمحركات بخارية وها نحن الآن أمام سفن تعمل بمفاعلات ذرية، وطبعاً لنا أن نتصور حجم الضرر الذي يمكن أن ينجر عن تصادم يقع بين سفن ضخمة مصنوعة من الفولاذ كانت تبحر بأقصى سرعة لها.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>- بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 1.

<sup>2</sup>- بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 2.

والتصادم البحري موجود منذ القدم، لكن ما لم يكن موجوداً آنذاك هو جسامة الضرر المترتب عنه، وأيضاً عدم اقتصار الحوادث بكثرة في الموانئ كما كان عليه الأمر في الماضي، بل ولوجود سفن تسير بسرعة فائقة في طرق بحرية مزدحمة صار وقوع تصادم في أعالي البحار أمراً مألوفاً.

إن خطورة النتائج التي يؤدي إليها كل تصادم بحري كانت على ما يبدو سبباً في وجود أحكام قانونية في تشريعات الكثير من الدول والتي تناولت موضوع التصادم من زاويتين، الأولى هي ذات طابع وقائي تمثلت في وضع قواعد الهدف منها تجنب التصادم، بينما تمثل النوع الثاني في قواعد الهدف منها بئس التصادم من حيث تحديد مفهومه وشروطه، ثم بطبيعة الحال الآثار المترتبة عنه.<sup>1</sup>

ولكي يعتبر التصادم، تصادم بحري لابد أن تتوفر بعض الشروط منها ما تتعلق بوسيلة هذا التصادم، ومنها ما يتعلق بالفعل المادي وهو ما سنتطرق إليه فيما يأتي :

**أولاً:** شروط تتعلق بوسيلة التصادم أن أول شرط من شروط التصادم البحري وهو ذلك المتعلق بوسيلة التصادم، ويظهر من خلالها أنه لا تصادم بالمعنى القانوني ولا مجال لتطبيق قواعد القانون البحري إلا إذا توفر شرطان، الأول وجوب أن تتورط في التصادم سفينة بحرية و الثاني أن يقع هذا التصادم كأصل عام بين سفينة، ومنشأة عائمة هي في معاهدة "بروكسل" الخاصة بالتصادم سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية، وهي في كثير من القوانين الوطنية سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية أو أي منشأة عائمة تشبه بالسفن أو المراكب، فإذا ما توفر هذا الشرطان وجب توفر شرط آخر يبدو بديهياً وهو يتعلق بالفعل المادي الذي من خلاله يمكن ملاحظة هذا التصادم ألا وهو حدوث ارتطام بين المنشأتين العائمتين.<sup>2</sup>

**ثانياً :** شروط تتعلق بالفعل المادي "حدوث ارتطام"

<sup>1</sup>- يعقوب يوسف عبد الرحمان، التصادم البحري وفقاً للقانون البحري لإمارتي رقم 26 لسنة 1981، منشأة المعارف الأسكندرية 2006، ص 24.

<sup>2</sup>- بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص 53.

حسب معاهدة "بروكسل" والكثير من القوانين الوطنية ومن بينهما القانون الجزائري يمكن النظر للتصادم من ناحيتين، الأولى يأخذ فيها التصادم صورته التقليدية التي تفيد وقوع ارتطام مادي مباشر أو احتكاك فعلي بين المنشأتين العائمتين، وهنا يتطابق المعنى اللغوي مع المعنى القانوني وهذه صورة كانت سائدة لدى القضاء الفرنسي إلى غاية صدور قانون جويلية 1915.

أما الناحية الثانية فينظر فيها للتصادم بمفهوم أوسع ولقد تم التعبير عن ذلك بعبارات مختلفة مثل "حتى ولو لم يقع تصادم" أو "ولو لم يقع ارتطام مادي" أو أيضا "ولو لم يقع احتكاك مادي" وكذلك "مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة"، فهذه كلها عبارات تفيد الرغبة في عدم الاكتفاء بالمفهوم التقليدي وتطبيق أحكام التصادم على حالات قد لا يحدث فيها أي ارتطام أو احتكاك بين المنشأتين العائمتين.

ولقد بينت معاهدة "بروكسل" ومعظم القوانين التي أخذت بالمفهوم الموسع للتصادم الحالات التي تكون فيها أمام تصادم بمعناه الواسع وهي حالات يمكن حصرها في اثنين، الأولى تقنية سببها المناورة في الملاحة وذلك إما بالخطأ في تنفيذ المناورة، وإما بإهمالها مما يؤدي إلى وقوع أضرار بسفينة أخرى ومثال ذلك إلحاق أضرار بسفينة صغيرة سببه دوامة خلفتها سفينة كبيرة نتيجة اندفاعها بسرعة وشق الأمواج خلفها بقوة. أما الحالة الثانية فهي قانونية تتمثل في عدم احترام السفينة ومخالفتها لقواعد الملاحة البحرية سواء كان مصدر هذه القواعد اتفاقيات دولية أو قوانين وطنية.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص55.

## الفرع الثاني : المنازعات الخاصة بتسوية الخسائر البحرية المشتركة

أن فكرة المساهمة في الخسارة البحرية المشتركة تقوم على أساس أنه إذا هدد حادث بحري سفينة وشحنها وتعين لتقاضي هذا الحادث التضحية بجانب من الشحنة أو بجزء من السفينة أو إنفاق مبلغ من النقود، فإن الخسارة التي تترتب على هذه التضحية الضرورية توزع بين المصالح الممثلة في الرحلة البحرية، السفينة والبضائع وأجرة النقل البحري، طالما أن التضحية تمت اختيار بقصد المحافظة على هذه المصالح مجتمعة<sup>1</sup>. والمبدأ في حد ذاته قديم وعادل ولكن في التشريعات البحرية يأخذ صوراً مختلفة وبالتالي فقد تشور بعض المنازعات بخصوص تحديد هذا النوع من الخسائر وتسوى عن طريق التحكيم البحري إذا اختاره الأطراف كطريقة لحل نزاعهم<sup>2</sup>.

## الفرع الثالث : المساعدة البحرية والإنقاذ

يراد بالمساعدة البحرية المساعدة المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى في خطر فإذا طلبت سفينة معونة وقامت سفينة بنجدها تكون أمام عقد مساعدة<sup>3</sup>، أما عن الإنقاذ البحري يشترط فيه أن يقع تصادم بين منشأتين إحداهما سفينة وأن تكون إحداهما معرضة لخطر جدي<sup>4</sup>، إن الغالبية العظمى من عمليات المساعدة والإنقاذ البحري تتم من خلال عقود نموذجية مخصصة لذلك مثل النموذج "LOF"، حيث يعتبر توقيع ربان السفينة على هذا النموذج إقرار بمسؤولية مالك السفينة عن دفع نفقات هذا الاتفاق دون تحديد قيمة هذه النفقات والتي

<sup>1</sup> -Othman Ben Fadhel, LES avariers communes à l'épreuve du temps, le contentieux maritime, Colloque international, 02 et 03 mai 2009, Faculté de droit, univ Oran.

<sup>2</sup> -عباس حلمي، المرجع السابق، ص5.

<sup>3</sup> -بودالي خديجة، المرجع السابق، ص49.

<sup>4</sup> -صلاح الدين عبد الطيف الناهي، المرجع السابق، ص266.



غالبا ما يتم تحديدها عن طريق التحكيم البحري والذي يجري حسب القواعد المقررة لذلك والرفقة غالبا بهذا النموذج "LOF"<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - عمر مشهور حديثة الجازي، المرجع السابق، ص5.

## الفصل الثاني

### التحكيم الدولي كآلية لحل منازعات التجارة البحرية

لا يعدو اتفاق التحكيم أن يكون تعبيراً عن إرادتين تراضياً على اختيار التحكيم وسيلة لتسوية منازعات التجارة البحرية، حيث يقصد باتفاق التحكيم البحري ذلك الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة البحرية على عرض النزاعات التي نشأت أو ستنشأ مستقبلاً عن هذه العلاقة على التحكيم. (المبحث الأول)

ويتم تحديد الإجراءات الواجب إتباعها في الخصومة التحكيمية أساساً من قبل الأطراف أنفسهم وفي غياب ذلك تتولى محكمة التحكيم ضبط الإجراءات في صلب اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري مباشرة أو استناداً إلى نظام تحكيم معين. (المبحث الثاني)

## المبحث الأول

### اتفاق التحكيم الدولي البحري

يتمثل تعريف اتفاق التحكيم في عقود التجارة البحرية في تعريف اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري بحيث لا يختلف هذا التعريف عن تعريف اتفاق التحكيم عموماً إلا بخصوصية أنه: "الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة البحرية على عرض المنازعات التي نشأت أو ستنشأ مستقبلاً بمناسبة عقد النقل البحري علي التحكيم، فقد يتم عقد النقل البحري إما بمشارطة إيجار السفينة (مشارطة إيجار السفينة) إما عن طريق سند الشحن وكذا وثائق نقل أخرى، وبالتالي يكون اتفاق التحكيم مدرجاً في إحدى هذه الوثائق لنزع الاختصاص عن القضاء الدولي وإحالة إلى التحكيم الدولي البحري .

وبهذا يأخذ اتفاق التحكيم في عقود التجارة البحرية صورتين إما شرط التحكيم ويكون مدرجاً في إحدى تلك العقود (المطلب الأول)، وإما يكون اتفاق التحكيم في عقود التجارة البحرية، عقد مستقل عن هذه العقود وهو ما يسمى بعقد التحكيم أو مشارطة التحكيم. (المطلب الثاني)

### المطلب الأول: شرط التحكيم الدولي البحري

وهو الشرط المنصوص عليه في عقود التجارة البحرية، وينص على أن أي نزاع يثور بسبب هذا العقد يتم الفصل فيه عن طريق التحكيم، وتبين الدراسات بأن شرط التحكيم يعد أهم مصدر من مصادر التحكيم التجاري الدولي كما تساهم اتفاقيات التحكيم والمتعلقة بالبيع الدولي للبضائع في تدوين الأعمال لأن معظم العقود الدولية تتضمن شرطاً للتحكيم بما فيها عقود النقل البحرية الدولية.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - عمر سعد الله، القانون الدولي للأعمال، دار هومة، الجزائر 2007، ص 130.

ويمكن تعريف شرط التحكيم في المجال البحري، بأنه اتفاق أطراف العلاقة البحرية بموجب نص في العقد المبرم بينهم على عرض المنازعات<sup>1</sup>، التي من المحتمل أن تنشأ مستقبلاً عن هذه العلاقة على التحكيم، وهذه الصورة تستخدم في عقود النقل البحري سواء تم بسند شحن أو بموجب مشاركة إيجار، وفي عقود التأمين البحري وعقود البيع البحري، وعقود بناء السفن وإصلاحها وشراؤها وفي اتفاقات المساعدة البحرية والإنقاذ وبصفة عامة في كافة العقود البحرية.

وقد يقتصر مضمون شرط التحكيم في عقد النقل البحري، وفي هذه الحالة يكون ضمن بنود مشاركة الإيجار على اتجاه نية الأطراف إلى الأخذ بنظام التحكيم كوسيلة لحسم المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري دون أي تفصيل يؤدي إلى تطبيق النص، ويسمى هذا بشرط التحكيم الفارغ<sup>2</sup>.

كما قد يشمل مضمون شرط التحكيم تنظيم كل جوانب التحكيم من تشكيل هيئة التحكيم، تحديد موضوع النزاع، القانون الواجب التطبيق، مكان انعقاد الجلسات، المواعيد، إلى غاية إصدار القرار التحكيمي في النزاع وغيرها.

ويكون شرط التحكيم في عقد النقل البحري عاماً أو خاصاً، فيكون عاماً إذا أحال إلى التحكيم كل المنازعات المتعلقة بتفسير العقد أو تنفيذ العقد، ويكون خاصاً إذا اقتصرته الإحالة على مسألة معينة تخص عقد النقل البحري، كما تثير شرط التحكيم في عقد النقل البحري إشكالية هامة وهي هل يمتد مجال شرط التحكيم من عقد ينص عليه إلى عقد نقل آخر يتضمنه لكن له علاقة بأحد أطراف العقد؟

<sup>1</sup> - انظر: زورالي سهام، شرط التحكيم البحري وسريانه بالنسبة للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في شعبة الحقوق الأساسية والعلوم السياسية، كلية الحقوق، جامعة بومرداس 2012/2011، ص12.

<sup>2</sup> - نور الدين بكلي، دور وأهمية اتفاق التحكيم في العقود التجارية الدولية (في القانون الجزائري والقوانين العربية)، مجلة المحكمة العليا، عدد خاص، الجزء الأول، الطريق البديلة لحل النزاعات: الوساطة والصلح والتحكيم، سنة 2009، ص265.

وقد اختلفت المواقف الفقهية في الإجابة على هذا السؤال وقد قسموا امتداد شرط التحكيم إلى ثلاثة أنواع

وهي :

#### أ- الامتداد العمودي (Textention verticahe)

وتعني امتداد شرط التحكيم من عقد النقل البحري الأصلي الذي يحتوي إلى عقد نقل تبعية لا يشتمل

عليه.<sup>1</sup>

#### ب - الامتداد الأفقي (Textention horisental)

ويعني مد شرط التحكيم الذي وافقت عليه شركة نقل بحري أو أكثر إلى عقود وقعتها شركات نقل بحري

أخرى لم تنص على شرط التحكيم، لكنها تنتمي لنفس مجموعة الشركات أو الشركات الأولى.<sup>2</sup>

#### ج - شرط التحكيم بالإحالة

أظهرت المعاملات الدولية صورة جديدة تعرف بشرط التحكيم بالإحالة أو شرط التحكيم بالإشارة، وذلك

في حالة العقود التجارية الدولية التي تبرم عن طريق الفاكس أو شبكة الإنترنت والتي لا تتضمن شرط التحكيم

حيث عادة ما يتم الإحالة إلى وثائق أخرى تلحق بها أو قواعد خاصة معدة سلفاً.

وبالنسبة للعقود المتداخلة (كعقد النقل البحري ومشاركة الإيجار) والتي تهدف لتحقيق غاية واحدة فتتم

الإحالة من عقد لا يتضمن هذا الشرط بحيث يقال أن العقد الأول تضمن عقد التحكيم بالإحالة أو بالإشارة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>- بودالي خديجة، المرجع السابق، ص 88.

<sup>2</sup>- نور الدين بكلي، المرجع السابق، ص 267.

<sup>3</sup>- محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 472.

ولعل من إبراز هذه العقود هو عقد سند الشحن، حيث إن الغالب في سند الشحن أن ينص على ما يفيد الإحالة إلى مشاركة إيجار السفينة الناقلة بغرض تكملة النقص أو سد الثغرات التي تعترضه، وبذلك تدمج شروط مشاركة الإيجار في سند الشحن وبموجب هذا الدمج يلتزم حامل سند الشحن بالشروط الواردة في مشاركة الإيجار، دون أن يستطيع التنصل من ذلك بمقولة استقلال سند الشحن عن عقد مشاركة الإيجار المحال إليه، هذا الأمر هو ما يثير إشكالا حول مدى توفر رضا حامل سند الشحن بشأن شرط التحكيم باعتبار أن هذا الأخير هو عقد بطبيعته ولا بد لقيامه من توفر الرضا .

وتجاذب الإشكال المطروح كل من القضاء والاتفاقيات الدولية، وقد اعتبر القضاء الفرنسي اتفاق التحكيم المبرم في إطار القانون الجديد صحيحا بالإحالة إلى عقد نموذجي وقد نصت المادة 1443 من قانون الإجراءات المدنية الفرنسي على ذلك<sup>1</sup>، حيث اعتبر القضاء الفرنسي، قضاء متشددا في موضوع الإحالة بحيث تطلب أن يكون حامل سند الشحن على علم ثابت وأكد بشرط التحكيم الموجود ضمن بنود مشاركة الإيجار، وتوافر هذا العلم لا يأتي إلا إذا كانت كلمات نص شرط الإحالة الوارد بسند الشحن تشير بكل وضوح وتحديد إلى شرط التحكيم الوارد بمشاركة الإيجار، ويضاف إلى العلم التام بهذا الشرط ضرورة أن يكون حامل سند الشحن قد قبله بكل تأكيد ويقين ومتى توافرت تلك الشروط فإن حامل سند الشحن، يلتزم بشرط التحكيم الوارد بمشاركة الإيجار<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - بودالي خديجة، المرجع السابق، ص 88.

<sup>2</sup> - انظر : عبد الفتاح ترك، المرجع نفسه، ص 516.

وقد ثبت تشدد القضاء الفرنسي فيما يخص سريان شرط التحكيم الموجود ضمن بنود مشاركة الإيجار المحال إليه بموجب سند الشحن في مواجهة حامله، من خلال القضايا العديدة التي قام بالفصل فيها من بينها قضية السفينة "Aspilo"، قضية شركة البحر المتوسط للشحن، قضية الشركة "Sier".<sup>1</sup>

كما ذهب القضاء الإنجليزي إلى استخدام نفس المعيار الذي استخدمه القضاء الفرنسي، وهو البحث في شروط الإحالة وصياغته كما وردت بسند الشحن، فإذا تبين أن سند الشحن قد أحال بخصوصية ووضح إلى شرط التحكيم الوارد بمشارطة الإيجار، فإن هذا التحكيمي يعتبر مندمجا في سند الشحن ويحتج به على حامل سند الشحن .

أما إذا أحال سند الشحن إلى المشاركة بطريقة العامة فالقضاء الإنجليزي يأخذ اتجاهها آخر مخالف للاتجاه الفرنسي حيث ذهب إلى الإحالة العامة لا تعني بالضرورة عدم إدماج شرط التحكيم الوارد بالمشاركة في سند الشحن بل أن الأمر يقتضي إضافة معيار آخر وهو البحث في شرط التحكيم نفسه الوارد بمشارطة الإيجار وتفحصه لمعرفة إذا كان هناك قدر من الاتفاق والانسجام إذا طبق على النزاعات الناشئة عن سند الشحن، وإذا وجد هذا الانسجام دمج شرط التحكيم في سند الشحن.<sup>2</sup>

وقد تجسد اتجاه القضاء الإنجليزي فيما يخص سريان شرط التحكيم الموجود ضمن بنود مشاركة الإيجار المحال إليه بموجب سند الشحن في مواجهة حامله، من خلال القضايا التي عرضت أمامه مثل قضية السفينة "Merak Hamilton".<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - لتفاصيل أكثر حول القضايا أنظر :

J.Basedow, V.Magnus and R.worlfrun ,The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007 &2008, Springer-Verlag , Heidelberg , Berlin ;2010,p140.

<sup>2</sup> - عبد الحميد محمد الحوسني، المرجع السابق، ص ص 153 - 154.

<sup>3</sup> - راجع حيثيات القضايا من خلال :

J.Basedow, V.Magnus and R.worlfrun ,o.p,p129.

أما القضاء الأمريكي اتجه إلى التفرقة بين شرط التحكيم الشامل وشرط التحكيم المحدود فبالنسبة لشرط التحكيم الشامل، فإن القضاء قد اتجه إلى إلزام حامل سند الشحن بشرط التحكيم متى كان هذا الأخير شرطا شاملا بشكل كاف أي كاملا ودقيقا، أما بالنسبة لشرط التحكيم المحدود، فإن القضاء قد ذهب إلى أنه إذا كانت كلمات شرط التحكيم قد كتبت بطريقة محدودة أي أنها قامت بجعل التحكيم قاصرا على المنازعات التي قد تنشأ بين الملاك والمستأجرين فقط دون سواهم فإن شرط التحكيم لا يكون ملزما لأي أطراف أخرى<sup>1</sup>.

وقد تجسد القضاء الأمريكي فيما يخص سريان شرط التحكيم الموجود ضمن بنود مشاركة الإيجار المحال إليه بموجب سند الشحن في مواجهة حامله من خلال القضايا التي عرضت أمامه: قضية السفينة "Nadir"، قضية السفينة "Yasena"، قضية السفينة "Bursa"<sup>2</sup>.

أما عن موقف المشرع الجزائري فقد نص لأول مرة على شرط التحكيم بالإحالة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد فقد نصت المادة 1/1008 منه على: "يثبت شرط التحكيم، تحت طائلة البطلان، بالكتابة في الاتفاقية الأصلية أو التي تستند إليها...."، وبالتالي فشرط التحكيم يكون بالإحالة عندما يكون موجودا في (الشروط العامة، أو العقد النموذجي، أو تنظيم معين....) أين يحيل العقد الأصلي المبرم بين الأطراف إلى وثيقة تتضمن شرط التحكيم واعتبارها جزءا لا يتجزأ من العقد<sup>3</sup>.

وإما عن موقف الاتفاقيات الدولية إزاء شرط التحكيم بالإحالة حيث إنه تعتبر المصدر الأساسي للأحكام الخاصة بالعملية التحكيمية في المنازعات البحرية، وبالرجوع إلى مختلف المعاهدات الدولية المتعلقة بالتحكيم الدولي كالاتفاقية الأوربية للتحكيم التجاري الدولي لسنة 1961، واتفاقية نيويورك الخاصة باعتماد القرارات التحكيمية الأجنبية وتنفيذها لسنة 1958، نجدها لم تورد نصا خاصا بشرط التحكيم بالإحالة على الرغم من أنها

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص ص 550-553.

<sup>2</sup> - للإطلاع على تفاصيل أكثر حول القضايا راجع :

J.Basedow, V.Magnus and R.worlfrun ,o.p ,p134.

<sup>3</sup> - بودالي خديجة، المرجع السابق، ص 88.



تطرفت لاتفاق التحكيم، ولم يشر إلى مسألة شرط التحكيم بالإحالة سوى القانون النموذجي للتحكيم لسنة 1958 (اليونسترال)<sup>1</sup> في نص المادة 02 الفقرة (هـ)<sup>2</sup> .

وبالرجوع إلى الاتفاقيات الدولية التي نظمت مختلف المسائل المتعلقة بالنقل البحري، نجدها وعلى الرغم من أنها أوردت ضمن بنودها التحكيم كآلية لحل ما ينشأ من منازعات، إلا أنها لم تتطرق لشرط التحكيم بالإحالة في ظل ما يتميز به من خصوصية في المعاملات البحرية، ومثال هذه المعاهدات : اتفاقية أثينا لعام 1974 الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم .

وقد انفردت اتفاقية هامبورغ (اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا ) لسنة 1978 بالتطرق لمسألة شرط التحكيم البحري بالإحالة. حيث قضت في الفقرة الثانية من مادتها الـ22 على أنه "إذا تضمنت مشاركة الإيجار نصا على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم وصدر سند شحن استنادا إلى مشاركة الإيجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل سند الشحن لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا النص تجاه حامل السند الحائز له بحسن نية " .

وما يمكن قوله في هذا المجال أن اتفاقية هامبورغ لم تحدد المقصود بدقة ما يجب أن تتضمنه الملاحظة الخاصة في سند الشحن وذلك لأن معناها قد يحتمل أمرين :

الأول : هو أن تكون هذه الملاحظة الخاصة عبارة عن إدراج شرط التحكيم صراحة في سند الشحن.

<sup>1</sup> - Mary E Mc Nernyey , Carlos A.Esplugues,o.p ,p50.

<sup>2</sup> - انظر : المادة 02 الفقرة هـ من قانون النموذجي للتحكم 1958 "حيثما يشير حكم من أحكام هذا القانون إلى أن الطرفين قد اتفقا أو يمكن أن يتفقا، أو يشير بأي صورة أخرى إلى اتفاق بين الطرفين، يشمل فذا الاتفاق أي قواعد تحكيم يشار إليها في هذا الاتفاق".

الثاني: هو أن يشير سند الشحن إلى وجود شرط التحكيم بمشاركة الإيجار<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني: مشاركة التحكيم الدولي البحري

عقد التحكيم أو مشاركة التحكيم في عقد النقل البحري هو اتفاق أطراف عقد النقل البحري في عقد

مستقل على عرض المنازعات التي نشأت بالفعل بمناسبة علاقتهم التعاقدية، أي عقد النقل البحري على

التحكيم .

وغالبا ما يكون اتفاق التحكيم بمعنى (Compromis) أشمل لمحتويات إجراءات التحكيم من شرط

التحكيم<sup>2</sup>، لكن شرط التحكيم غالبا ما يرد في مادة واحدة بين شروط العقد الأخرى .

وتبدو فائدة المشاركة في عقد النقل البحري في حالة عدم إدراج أطراف العقد "شرط التحكيم" عند إبرام

الاتفاق الأصلي (عقد النقل البحري)، حيث أن مشاركة التحكيم تفترض مبدئيا عدم وجود شرط التحكيم في

عقد النقل البحري ثم يقع النزاع بعد ذلك بين طرفي العقد. وقد أقرت معظم التشريعات الوطنية مشاركة

التحكيم، حيث سمي المشرع الجزائري مشاركة التحكيم في القانون الجديد باتفاق التحكيم في المادة 1011 من

قانون الإجراءات المدنية و الإدارية إذ عرفه بأنه: "اتفاق التحكيم هو الاتفاق الذي يقبل الأطراف بموجبه

عرض نزاع سبق نشوؤه على التحكيم"<sup>3</sup>، وأمام أي درجة من درجة من التقاضي بل وحتى أمام محكمة

النقض "المحكمة العليا في القضاء الجزائري"، ويجوز إبرام مشاركة التحكيم ولو كانت القضية في المداولة

---

<sup>1</sup> - أنظر في الخلاف القائم حول تفسير نص المادة 22 من اتفاقية هامبورغ إلى : عبد الحميد محمد الحوسني، المرجع السابق، ص 167-168.

<sup>2</sup> - محمد كولا، تطور التحكيم التجاري الدولي في القانون الجزائري، منشورات بغدادية، الجزائر 2008، ص 97.

<sup>3</sup> - انظر :- المادة 1011 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري .

- مناني فراح، التحكيم طريق بديل لحل النزاعات (حسب آخر تعديل لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري)، دار الهدى، عين مليلة، 2010، ص 295.

طالما لم يصدر فيها حكم<sup>1</sup>، وقد نص المشرع الجزائري على ذلك في المادة 1013 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على إنه: "يجوز للأطراف الاتفاق على التحكيم، حتى أثناء سريان الخصومة أمام الجهة القضائية"<sup>2</sup>.

وتجدر الإشارة أنه لا يصح إبرام المشاركة بالنسبة لنزاع انتهى بالفعل بين أطرافه إما بحكم قضائي حاسم للنزاع أو حتى بحكم تحكيم نهائي، وقد تضمن القانون شروط هذا الاتفاق حيث نصت المادة 1012 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري: "...يجب أن يتضمن اتفاق التحكيم، تحت طائلة البطلان، موضوع النزاع، وأسماء المحكمين، أو كيفية تعيينهم"، وبالتالي رتب البطلان كجزاء على عدم تحديد موضوع النزاع في مشاركة التحكيم.

<sup>1</sup> - عبد الباسط محمد عبد الواسع الضراسي، النظام القانوني لاتفاق التحكيم، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، الطبعة الأولى 2005، ص76.

<sup>2</sup> - مناني فراح، المرجع السابق، ص295.

## المبحث الثاني

### سير خصومة التحكيم الدولي في منازعات التجارة البحرية

إجراءات التحكيم هي جملة الأعمال الإجرائية المتوالية والتي ترمي إلى الوصول إلى حكم صادر عن

هيئة التحكيم، يفصل في نزاع قائم بين طرفي التحكيم. (المطلب الأول)

أن لسير الخصومة التحكيم الدولي والفصل في النزاع البحري المطروح على هيئة التحكيم، لا بد من وجود

قانون يحكم هذه النزاع من حيث الموضوع والإجراءات، حيث أن تحديد هذا القانون الواجب التطبيق يرجع في

أصله إلى كل من أطراف النزاع أو هيئة التحكيم البحري الدولي. (المطلب الثاني)

### المطلب الأول: إجراءات إصدار حكم التحكيم الدولي في منازعات التجارة البحرية

يقصد بإجراءات التحكيم البحري خصومة التحكيم البحري التي تهدف إلى الفصل في النزاع المعروض

على هيئة التحكيم منذ بدء تقديم طلب التحكيم وأثناء سير الإجراءات وحتى انتهائه، حيث أن هناك إجراءات

قبل صدور الحكم (الفرع الأول)، وأخرى متبعة بعد صدور الحكم. (الفرع الثاني)

### الفرع الأول : الإجراءات المتبعة قبل صدور الحكم

لصدور حكم تحكيمي دولي بحري صحيح من حيث المضمون والشكل لا بد من اتباع بعض

الإجراءات القانونية وكذا الإجراءات الشكلية قبل صدور الحكم وتبدأ من طلب التحكيم وصولاً إلى صدور

الحكم .

1/ تقديم طلب التحكيم البحري

تبدأ إجراءات التحكيم البحري بتقديم طلب تحكيم عن طريق طالب التحكيم (المدعي في الإجراءات) مبدئياً رغبته في بدء التحكيم وهذا الطلب يقدم إلى سكرتارية مركز التحكيم البحري إذا كان التحكيم البحري مؤسسياً أو إلى الطرف الآخر الذي يقوم بدور المدعى عليه إذا كان التحكيم البحري حراً وتختلف إجراءات تقديم طلب التحكيم وشكله وبياناته ومرفقاته وجهة تقديمه في التحكيم البحري المؤسسي والحر.

ففي التحكيم البحري المؤسسي يقدم الطلب إلى سكرتارية مركز التحكيم ويتم صياغة طلب التحكيم وفقاً لللائحة مركز التحكيم البحري المختار وكذلك الأمر بالنسبة لتقديم المرفقات والالتزام بالمواعيد المحددة في اللائحة حيث يكون تاريخ بدء الإجراءات هو التاريخ لتقادم دعوى التحكيم وغالباً ما يكون تاريخ استلام سكرتارية مركز التحكيم البحري المؤسسي لطلب التحكيم<sup>1</sup>.

أما بالنسبة للتحكيم البحري الحر فتبدأ دعوى التحكيم البحري الحر عن طريق إرسال طلب التحكيم أو إخطار التحكيم إلى المدعى عليه رأساً وحيث يعد تاريخ استلام الأخير له هو تاريخ بدء إجراء التحكيم وهو الإجراء القاطع لتقادم دعوى التحكيم<sup>2</sup>.

ويقصد بمكان التحكيم ذلك المكان الذي يجب أن يصدر فيه أو الذي صدر فيه بالفعل حكم التحكيم البحري والذي هو مكان اتخاذ الإجراءات التحكيمية ويجوز للأطراف الاتفاق على اختيار مكان لإجراءات التحكيم ومكان آخر لصدور حكم التحكيم، هذه هي القاعدة العامة إلا أن التغير في كثرة أماكن التحكيم يترتب عليه آثار خطيرة قد لا تحمد عقباها.

إلا أن الأمر يترك دائماً في تحديد مكان التحكيم للأطراف مباشرة أو بأن يتركوا الأمر إلى مركز تحكيم بحري مؤسسي لكي يجري التحكيم في مقره أو يتم تحديده بموجب، لائحة تحكيم بحري. ولا بد من الإشارة إلى اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع والمعروفة (بقواعد هامبورغ 1978) والتي تحدد مكان التحكيم في مادتها الثانية والعشرين بأنه....:

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 412.

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع نفسه، ص 418.

تتخذ إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعى:

أ ( مكان في دولة يقع في أراضيها:

- 1- المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه وإن لم يكن فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه.
- 2- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه محل عمل فيه أو فرع أو وكالة.
- 3- ميناء الشحن أو التفريغ.

ب) أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به.

وتحدد هذه القواعد التي كيفية اختيار مكان التحكيم والواردة في اتفاقية هامبورج 1978 تمثل نظاما خاصا يدخل بعض الاستثناءات على التنظيم العادي للتحكيم البحري الدولي الهدف منه إقرار نظام للتحكيم البحري قائم على تكافؤ المراكز القانونية الاقتصادية حتى تكون أحكامه مرجعا لكل المتعاملين في مجال النقل البحري، ولكي تكون مصدرا هاما لتطور واستقرار التحكيم البحري الدولي<sup>1</sup>.

أما بالنسبة لتحديد مهمة هيئة التحكيم واختصاصها فبعد تقديم طلب التحكيم وبعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم البحري ينبغي على الهيئة وقبل نظر النزاع أن تحدد مهمتها واختصاصها، من حيث وجود هذا الاختصاص وصحته ونطاقه من حيث الأشخاص والموضوع وذلك بالاتفاق مع الأطراف أو مع مركز التحكيم البحري المؤسسي فإذا تم الاتفاق على وجود صحة ونطاق اختصاص هيئة التحكيم تم البدء في نظر النزاع وإذا لم يتم الاتفاق فتثور المشاكل التي يمكن أن تهدد اختصاص المحكم البحري تكمن في المنازعة في وجود العقد الأصلي أو صحته الذي يتضمن شرط التحكيم بين بنوده، وعن مبدأ استقلال شرط التحكيم عن العقد الأصلي .

ويبقى الخطر الأكبر الذي يهدد اختصاص المحكم البحري فهو المنازعة في عدم وجود أو عدم صحة اتفاق التحكيم ذاته الذي يستمد منه المحكم البحري أو هيئة التحكيم ولايتها واختصاصها أو المنازعة في تجاوز المحكم أو هيئة التحكيم البحرية لاختصاصها نتيجة عدم شمول اتفاق التحكيم للمنازعة المنظورة، وهذا الخطر يدعو للتساؤل هل يجوز لهيئة التحكيم الفصل في ولايتها أو اختصاصها عن طريق فصلها في المنازعة في

<sup>1</sup> - انظر المادة 22 من اتفاقية هامبورج للنقل البحري 1978.

عدم وجود أو عدم صحة اتفاق التحكيم نفسه أو في المنازعة في نطاق هذا الاختصاص وهو ما يعرف بمسألة أو مبدأ "الاختصاص بالاختصاص" كما يثور التساؤل عن وقت الدفع بعدم اختصاص هذا التحكيم لهذا السبب وكيفية فصلها فيه ومدى نهائية مثل هذا الفصل<sup>1</sup>.  
الجواب أن هناك إجماعاً من القوانين الوطنية والمعاهدات الدولية ولوائح التحكيم البحري وأحكام التحكيم البحري على مبدأ جواز فصل المحكم أو هيئة التحكيم في اختصاصها.

وقد أخذ المشرع الجزائري في المادة 1044 من قانون ا.م.ا.ج. في الفقرة الثانية بإجازة مبدأ الاختصاص بالاختصاص، وبين أنه على هيئة التحكيم عند الدفع بعدم اختصاصها للدعاء بعدم وجود اتفاق التحكيم أو سقوطه أو بطلانه أو عدم شموله لموضوع النزاع أن تفصل في هذا الدفع.

ولقد حدد كذلك قانون ا.ج.ا.م.ا.ج. وقت تقديم الدفع بعدم الاختصاص في الفقرة الأولى من المادة 1044 من وجوب التمسك به في ميعاد لا يجاوز ميعاد تقديم دفاع المدعى عليه إذا كان الدفع مستندا إلى الادعاء بعدم وجود اتفاق التحكيم أو سقوطه أو بطلانه، أما إذا كان الدفع مستندا إلى تجاوز هيئة التحكيم لنطاق سلطتها لعدم شمول اتفاق التحكيم لموضوع النزاع وجب تقديم الدفع فور عرض المسألة المدعى بخروجها من نطاق اتفاق التحكيم، كما المشرع الجزائري في الفقرة الأولى من المادة 1044 قانون ا.م.ا.ج. كيفية الفصل في الدفع بعدم اختصاص هيئة التحكيم إما قبل الفصل في موضوع التحكيم بحكم تمهيدي أو أن تضمنه إلى الموضوع لتفصل فيهما معاً، فإن قضت الهيئة برفض الدفع بعدم اختصاصها فلا يجوز التمسك به إلا بطريق رفع دعوى بطلان حكم التحكيم المنهي للخصومة كلها، ويعد مبدأ الاختصاص بالاختصاص من ضروريات التحكيم البحري الدولي حيث يزيل الأخطار التي تهدده وتؤثر على فاعليته<sup>2</sup>.

2/ سير إجراءات التحكيم البحري وانتهائها

<sup>1</sup> - علي طاهر البياتي، المرجع السابق، ص 134.139.

<sup>2</sup> - علي طاهر البياتي، المرجع نفسه، ص 150.

يبدأ نظر دعوى التحكيم بواسطة هيئة التحكيم التي تحقق أدلتها وأسانيدها في مواجهة الأطراف لتكوين

عقيدها ورأيها تمهيدا للفصل فيها بحكم وتحكم إجراءات التحكيم البحري بعض المبادئ المستقرة:

أولاً: حرية الأطراف في الاتفاق على القواعد التي تحكم إجراءات التحكيم سواء أكان التحكيم مؤسسياً أو حراً.

ثانياً: حرية هيئة التحكيم البحري في اختيار القواعد الخاصة بإجراءات التحكيم في حالة عدم اتفاق الأطراف عليها.

ثالثاً: علاقة التعاون بين هيئة التحكيم والمحاكم القضائية وذلك فيما لا تستطيع هيئة التحكيم تنفيذه من اتخاذ الإجراءات التحفظية كالحجز التحفظي على سفينة أو على الشحنة المسلمة أو إحضار شاهد أو إلزام طرف ثالث بتقديم مستند تحت يده دون اتخاذ هذه المساعدة من جانب القضاء ذريعة للتدخل في موضوع النزاع وهذا حسب نص كل من المادة 1046 و1048 من قانون ا.م.ا.ج<sup>1</sup>.

هذا وتسير إجراءات التحكيم البحري في حضور الأطراف غالباً أو في حضور ممثليهم وفي هذه الإجراءات تحقق هيئة التحكيم في الدعوى بفحص أدلتها وأسانيدها ووسائل إثباتها في جلسات شفوية أو دون عقد جلسات.

### 3/ حكم التحكيم البحري

حكم التحكيم البحري يعد النتيجة والغاية من التحكيم البحري ويعد هو المرحلة الأخيرة له فيتم إعداده وإصداره مستوفياً شرائطه الشكلية والموضوعية حتى يحقق آثاره.

ينتهي نظر دعوى التحكيم البحرية بصدور حكم فيها في الميعاد المقرر لذلك اتفاقاً أو قانوناً تفصل به هيئة التحكيم في المنازعة البحرية محل اتفاق التحكيم فصلاً نهائياً تستند به ولايتها، وذلك بمراعاة المتطلبات

<sup>1</sup> -انظر المواد 1046 و1048 من قانون إجراءات المدنية والإدارية الجزائري .



الشكلية والموضوعية الواجب مراعاتها حتى ينتج هذا الحكم آثاره، وتبدأ مرحلة إعداد حكم التحكيم البحري بعد قفل باب المرافعة حيث تقوم هيئة التحكيم بإجراء المداولات والمناقشات لإعداد وصياغة الحكم<sup>1</sup>.

وهكذا فإنه يترك لهيئة التحكيم تنظيم كيفية المداولة بالطريقة التي يرونها ملائمة لهم وينبغي أن يشارك في المداولة جميع المحكمين الذين تتشكل منهم هيئة التحكيم تحقيقا لمبدأ المساواة بين الأطراف، وإذا رفض أحد المحكمين الاشتراك في المداولة قاصدا بذلك وضع عقبة لعدم إصدار الحكم فإنه ينبغي على باقي هيئة التحكيم إعداد الحكم بدونه بشرط أن يكون هذا المحكم المتخلف قد تمكن قبل تخلفه من إبداء كلا ملاحظاته وآرائه حول مشروع الحكم وتعديلاته.

وبالنسبة لسرية المداولة فنجد أن المادة 1025 من قانون ا.م.ا.ج تنص على: "تكون مداولات سرية" وحكم التحكيم يصدر بإجماع الآراء فإذا امتد الخلاف بين جميع المحكمين وتعدر الوصول إلى أغلبية، ففي هذه الحالة يفصل رئيس الهيئة وحده في النزاع ما لم يتفق الأطراف على حل آخر، وسواء صدر الحكم بالإجماع أو بالأغلبية في ظل غياب أحد المحكمين أو رفضه توقيع الحكم فإن الحكم يصدر صحيحا بشرط أن يثبت في الحكم أسباب عدم توقيع من لم يوقع على الحكم، وهذا ما يأخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 1029 من قانون ا.م.ا.ج<sup>2</sup>. وينبغي على هيئة التحكيم البحري أن تصدر حكمها في الميعاد المحدد لإصداره اتفاقا أو قانونا.

والمشرع الجزائري في المادة 1018 من قانون ا.م.ا.ج يقرر بأنه: "... وفي هذه الحالة يلزم المحكمون بإتمام مهمتهم في ظرف أربعة (4) أشهر تبدأ من تاريخ تعيينهم أو من تاريخ إخطار محكمة التحكيم ". وأما عن مد هذه المدة فقد أجاز المشرع الجزائري ذلك وهذا وفقا للفقرة الثانية من نص المادة 1018 من قانون

<sup>1</sup> - على ظاهر البياتي، المرجع السابق، ص ص 152.153.

<sup>2</sup> - انظر المادة 1029 من قانون ا.م.ا.ج: "توقع أحكام التحكيم من قبل جميع المحكمين .

في حالة امتناع الأقلية عن التوقيع يشير بقية المحكمين إلى ذلك، ويرتب الحكم أثره باعتباره موقعا من جميع المحكمين ."

ا.م.ا.ج حيث نصت : "غير أنه يمكن تمديد هذا الأجل بموافقة الأطراف وفي حالة عدم الموافقة عليه يتم التمديد وفق نظام التحكيم وفي غياب ذلك يتم من طرف رئيس المحكمة المختصة، فإذا ما اتفق الأطراف على مدة لإصدار الهيئة لحكمها فيتعين على تلك الهيئة إذا ما رأيت مد أجل الحكم أن ترجع للأطراف ويكون المد باتفاقهم حتى لا تتجاوز الهيئة المهمة الموكولة إليها فإذا تعذر الحصول على اتفاق الأطراف فإن الاختصاص بالمد ينتقل إلى المحكمة المختصة، وبشرط أن يقدم هذا الطلب قبل انقضاء الميعاد المتفق عليه بين الأطراف. فإذا لم يتفق الأطراف في اتفاق التحكيم على ميعاد إصدار الحكم فيتم تحديد هذا الميعاد طبقاً للائحة التحكيم البحري التي أحال إليها الأطراف وفي حالة خلو تلك اللائحة من هذا الميعاد فينبغي الرجوع إلى الحل المقرر في القانون المطبق على إجراءات التحكيم.

#### 4/شكل حكم التحكيم البحري:

أن شكل حكم التحكيم البحري لا يختلف عن أحكام التحكيم العادية حيث أن المشرع الجزائري ذكر في نص المادة 1027 وكذا المادة 1028 من قانون ا.م.ا.ج<sup>1</sup> على أنه يجب إن يبدأ حكم التحكيم البحري بملخص للوقائع يذكر فيها طبيعة النزاع المعروف وتطور أحداثه ومكانه وزمانه وتحديد أسماء الأطراف وصفاتهم وادعاءات المدعي وطلباته ودفع المدعى عليه وردوده وتحديد شخصية المحكمين وصفاتهم ومصدر اختصاصهم والإشارة إلى اتفاق التحكيم.

وبالنسبة لتسبب أحكام التحكيم البحري فالقاعدة هي عدم تسببها حيث لم يرد هذا الاشتراط في لوائح

التحكيم البحري بنيويورك ولائحة اليونسترال 1976 وقانون التحكيم المصري رقم 27 لسنة 1994.

<sup>1</sup> - انظرا: - "المادة 1027 من قانون ا.م.ا.ج "يجب أن تتضمن أحكام التحكيم عرضاً موجزاً لادعاءات الأطراف وأوجه دفاعهم يجب أن تكون أحكام التحكيم مسببة "

- المادة 1028 من قانون ا.م.ا.ج "يتضمن حكم التحكيم البيانات الآتية : 1. اسم ولقب المحكم أو المحكمين .2. تاريخ صدور الحكم، 3. مكان إصداره، 4. أسماء وألقاب الأطراف وموطن كل منهم وتسمية الأشخاص المعنوية ومقرها الاجتماعي 5. أسماء وألقاب المحامين أو من مثل أو ساعد الأطراف عند لاقتضاء".

أما بالنسبة للوائح مراكز التحكيم البحري المؤسسي والحر الكثيرة والتي لا تشترط تسبب الحكم فرأينا مخالف ذلك الاتجاه ذلك أنه لما كان يُطلق على القرارات الصادرة من هيئات التحكيم البحرية مجازاً وصف الأحكام فهناك ضرورة ملحة لتسبب تلك الأحكام، حتى تصير أحكاماً بالمعنى الصحيح كما أن تسبب الأحكام يعود بالفائدة على أطراف التحكيم لمعرفة لماذا كسبوا أو خسروا وتحميهم من خطر التعسف أو سوء سلوك المحكمين ويفتح هذا الباب أمام الطعن على وانتهائها الحكم لتصحيح ما به من خلل<sup>1</sup>.

ويصدر حكم التحكيم البحري بمنطوق حيث يُعد ذلك المنطوق جزءاً جوهرياً من الحكم حيث يقرر فيه المحكمون بإيجاز نتيجة فصلهم في النزاع ولمصلحة من صدر الحكم والالتزامات التي يرتبها الحكم كما يجب أن يشمل حكم التحكيم البحري على تاريخ إصداره ومكان إصداره وأن يستوفي توقيع المحكمين.<sup>2</sup>

#### 5/ موضوع حكم التحكيم البحري

يتمثل موضوع حكم التحكيم البحري في حل النزاع البحري المعهود به إلى المحكمين بموجب اتفاق التحكيم والفصل في مصروفات وتكاليف التحكيم وذلك بتحديد المسؤوليات والالتزامات وقد يحكم المحكمون البحريون على الطرف الخاسر بدفع تعويضات إن كان لها مقتضى وينبغي أن يتوافر في حكم التحكيم البحري بعض الشروط الموضوعية أهمها:

1- التوافق مع اتفاق التحكيم فينبغي أن يراعي المحكم البحري في حكمه ما ورد باتفاق التحكيم من تحديد وقت إصدار الحكم وكيفية إصداره وأن يصدر حكمه في الموضوعات التي يشملها اتفاق التحكيم فقط ولا يفصل في موضوعات لا تدخل في نطاق اختصاصه.

<sup>1</sup> - عبد الحميد الحسني، المرجع السابق، ص 63.

<sup>2</sup> - علي ظاهر البياتي، المرجع السابق، ص 151.

2- يجب أن يكون حكم التحكيم البحري منهيًا للنزاع: بحيث لا يتبقى للمحكم البحري أي دور بعد استنفاد ولايته بإصدار الحكم.

3- يجب أن يكون الحكم مؤكدًا: بأن يقرر الحكم على وجه اليقين تحديد الطرف الرابع والطرف الخاسر والمبالغ المحكوم بها وكيفية دفعها. كما ينبغي على هيئة التحكيم البحري أن تفصل في حكمها في مصروفات هيئة التحكيم وهو ما يشمل أتعاب المحكمين ونفقات تنقلاتهم، كما تشمل النفقات الإدارية أو نفقات الاستعانة بالترجمين كما يجب على الهيئة أن تفصل في مصروفات الأطراف وتشمل أتعاب المحامين والمستشارين القانونيين والمساعدين والخبراء إلى غير ذلك من المصروفات والأتعاب.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني : الإجراءات المتبع بعد صدور الحكم ( الطعن على حكم التحكيم البحري وتنفيذه)

أن حكام التحكيم البحري الدولي بعد صدوره لبدا لها من تحقيق أثارها أو الغاية منه حيث تكمن هذه الغاية في الاعتراف به وتنفيذها في البلد المراد التنفيذ فيه ويخضع في تنفيذها إلى الإجراءات المتبعة في هذا البلد من حيث الاعتراف أو التنفيذ أو الطعن .

#### 1/ طعن في حكم التحكيم البحري الدولي

إذا كان التحكيم يعد وسيلة لحسم المنازعات البحرية لما يتسم به من سرعة الفصل في تلك المنازعات في ظل خبرة متخصصة لدى محكمين أكفاء إلا أنه يظل المحكم البحري بشرا مثل سائر البشر يعتريه الخطأ والنسيان وسوء التصرف في بعض الأحيان ولما كان حكم التحكيم البحري يحوز حجية الأمر المقضي فإن الحاجة تدعو إلى معقب لتصحيح الخطأ ورد الأمور إلى نصابها بالطعن على ذلك الحكم بإحدى طريقتين :

الأول: أن يطعن على حكم التحكيم البحري أمام مراكز التحكيم البحري المؤسسي التي أصدرته.

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 439.

تنظم مراكز التحكيم البحري المؤسسي وهي غرفة التحكيم البحري بباريس والمنظمة الدولية للتحكيم البحري وغرفة اللويدز بلندن أسلوبا للطعن على أحكام الطعن الصادرة عن هيئات التحكيم التابعة لها يقضي باستئناف هذه الأحكام أمام نفس هذه المراكز في طعن تحكيمي داخلي أو في تحكيم الدرجة الثانية المنصوص عليه في لوائح تحكيم هذه المراكز وتحدد لوائح تلك المراكز أحكام التحكيم القابلة للطعن وتشكيل هيئة تحكيم الدرجة الثانية وإجراءات الطعن وميعاده ونظره والحكم صادر فيه<sup>1</sup>.

ورأينا الخاص أننا نعتبر هذا النوع من الطعن لا يأتي بجديد بل يثير الشكوك حول حكم تحكيم الدرجة الأولى ويزيد ذلك من تكلفة الوقت والمال ونرى أن يكتفي بالطعن القضائي على إجراءات وشكل الحكم فقط حتى يتم المحافظة على سرعة الفصل في منازعات التحكيم البحري.

**ثانيا: الطعن القضائي على حكم التحكيم البحري الدولي في الجزائر :**

ويفرق المشرع الجزائري بين الحكم التحكيم الدولي الصادر في الخارج والحكم التحكيمي الدولي الصادر في الجزائر، حيث أن المشرع أجز طعن في بطلان الحكم التحكيمي الصادر في الجزائر وهذا حسب نص المادة 1058 من قانون ا.ا.م.ج، حيث نصت على إنه : "يمكن أن يكون حكم التحكيم الدولي صادر في الجزائر موضوع طعن بالبطلان في الحالات المنصوص عليها في المادة 1056 أعلاه"، وقد حصر المشرع هذه الحالات في ستة حالات وهي :

أولا: إذا فصلت محكمة التحكيم بدون اتفاقية تحكيم أو بناء على اتفاقية باطلة أو انقضاء مدة الاتفاقية .

ثانيا: إذا تم تشكيل هيئة التحكيم أو تعيين المحكمين على وجه مخالف للقانون أو لاتفاق الطرفين.

ثالثا: إذا فصل حكم التحكيم في مسائل يشملها اتفاق التحكيم أو جاوز حدود هذا الاتفاق .

<sup>1</sup> - انظر : عبد الحميد محمد الحوسني، المرجع السابق، ص ص 180.190.

رابعاً: إذا لم يراع مبدأ الوجاهي .

خامساً: إذا لم تسبب محكمة التحكيم حكمها، إذا وجد تناقض في الأسباب .

سادساً: إذا كان حكم التحكيم مخالفا للنظام العام الدولي<sup>1</sup> .

ويلاحظ أن المشرع الجزائري اعتماد فكرة النظام العام الدولي وليس النظام العام الداخلي بالنسبة للحكم التحكيمي الدولي والأمر القضائي بإعطائه صيغة التنفيذ سواء الحكم التحكيمي الدولي الصادر في الجزائر أو الصادر خارج الجزائر<sup>2</sup>.

وأما بخصوص حكم التحكيم الدولي الصادر خارج الجزائر فإن المشرع لم يجاز الطعن فيه بالبطلان وهذا من رئينا لتجنب وقوع القاضي في مسألة تنازع القوانين وإعطاء أكثر حجية لحكم التحكيم الدولي الصادر خارج الجزائر، ولأن بعض الاتفاقية تنص على عدم خضوع أحكام التحكيم الدولي للطعن بالبطلان ومن بينها اتفاقية تنفيذ الأحكام العامة 1952، اتفاقية الرياض لعام 1985، واتفاقية عمان العربية للتحكم التجاري الدولي<sup>3</sup>.

## 2/تنفيذ أحكام التحكيم البحرية الدولية:

أن مرحلة الاعتراف وتنفيذ حكم التحكيم البحري الدولي تعد من أهم المراحل التي يمر بها التحكيم البحري ويمكن تنفيذ الحكم طواعية واختياراً أو اللجوء لتنفيذه جبراً عن طريق القضاء الوطني في الدولة التي سيتم التنفيذ فيها .

1- انظر المادة 1056 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري .

2- مناني فراح، المرجع السابق، ص158.

3- علي ظاهر البياتي، المرجع السابق، ص183.

ولا تثار مشاكل بالنسبة للتنفيذ الاختياري ولكن الأمر يختلف إذا ما تم التنفيذ جبرا عن طريق القضاء الوطني للدولة التي سيتم التنفيذ فيها .

وللإشارة أن المشرع الجزائري نص في المادة 1054 من قانون ا.م.ا.ج على أن : "تطبق أحكام المواد من 1053 إلى 1038 أعلاه، فيما يتعلق بتنفيذ أحكام التحكيم الدولي "

وينفذ حكم التحكيم البحري الدولي في الجزائر بموجب أمر تنفيذ صادر عن رئيس المحكمة التي صدرت أحكام التحكيم في دائرة اختصاصها أو محكمة محل التنفيذ إذا كان مقر محكمة التحكيم موجود خارج الإقليم الوطني، وهذا حسب نص المادة 1051 من قانون ا.م.ا.ج.

وإما بخصوص الشروط الواجب توفرها فلقد أشار إليه المشرع في الفقرة الأولى من نفس المادة وهي، أن يثبت من تمسك بها وجودها، وكان هذا التنفيذ غير مخالف للنظام العام الدولي<sup>1</sup>.

وعن المستندات الواجب على طالب التنفيذ تقديمها هي حسب نص المادة 1052 من قانون ا.م.ا.ج "يثبت حكم التحكيم بتقديم الأصل مرفقا باتفاقية التحكيم أو بنسخ عنهما، تستوفي شروط وصحتها".

وتدع هذه الوثائق لدى أمانة ضبط الجهة القضائية المختصة من الطرف المعني بتعجيل وهذا حسب نص المادة 1053 من قانون ا.م.ا.ج<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> - انظر المادة 1051 من قانون ا.م.ا.ج. - يتم الاعتراف بأحكام التحكيم الدولي في الجزائر إذا أثبت من تمسك بها وجودها، وكان هذا الاعتراف غير مخالف للنظام العام  
- وتعتبر قابلة للتنفيذ في الجزائر ونفس الشروط، بأمر صادر عن رئيس المحكمة التي صدرت أحكام التحكيم في دائرة اختصاصها أو محكمة محل التنفيذ إذا كان مقر محكمة التحكيم موجود خارج الإقليم الوطني "

<sup>2</sup> - انظر المادة 1053 من قانون ا.م.ا.ج "تودع الوثائق المذكورة في المادة 1052 أعلاه، بأمانة ضبط الجهة القضائية المختصة من الطرف المعني بالتعجيل".

وإما بخصوص الطعن في أوامر التنفيذ بالقبول أو برفض في المشرع الجزائري فرق بين الحكم التحكيم الصادر في الخارج والحكم التحكيمي الصادر في الجزائر كما يلي :

أ- الحكم التحكيمي الدولي الصادر خارج الجزائر :

1- الحكم التحكيمي الدولي الصادر خارج الجزائر لا يقبل الإبطال ولكن القرار القضائي الذي يرفض إعطاء هذا الحكم التحكيمي الصيغة التنفيذية أو يرفض الاعتراف به أو يعطي صيغة التنفيذ لقرار دولي صدر خارج الجزائر هذا القرار القضائي يقبل الاستئناف .

2- هذا الأمر القضائي يرفض إعطاء صيغة التنفيذ أو رفض الاعتراف بحكم تحكيمي دولي صادر خارج الجزائر يقبل الاستئناف ولكن هذا الاستئناف ليست محددة أسبابه حصرا، أما الأمر القضائي بإعطاء صيغة التنفيذ لحكم تحكيمي دولي صادر خارج الجزائر أو الاعتراف به فهو يقبل الاستئناف ضمن أسباب الاستئناف الستة محددة حصرا<sup>1</sup>.

ب - الحكم التحكيمي الدولي الصادر في الجزائر .

إن الحكم التحكيمي الدولي الصادر في الجزائر قابل للإبطال ضمن شروط الإبطال الستة ويؤدي الطعن ببطلان الحكم التحكيمي الدولي الصادر في الجزائر إلى الطعن بقوة القانون في أمر التنفيذ ويحول دون إعطائه صيغة التنفيذ لحين البث بطلب الإبطال طبقا لنص المادة 1058 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري<sup>2</sup>، حيث أن هذه المادة أحالت أسباب طعن إلى نص المادة 1056 من نفس القانون .

وقد نصت هذه المادة (1056) على الآتي :

<sup>1</sup>- مناني فراح، المرجع السابق، ص156.

<sup>2</sup>- انظر المادة 1058 من قانون ا.م.م.ج. "يمكن أن يكون حكم التحكيم الدولي الصادر في الجزائر موضع طعن بالبطلان في الحالات المنصوص عليها في المادة 1056 أعلاه" .



"لا يجوز استئناف الأمر القاضي بالاعتراف أو التنفيذ إلا في الحالات الآتية " :

1- إذا فصلت محكمة التحكيم بدون اتفاقية تحكيم أو بناء على اتفاقية باطلة أو انقضاء مدة الاتفاقية.

2- إذا كان تشكيل محكمة التحكيم أو تعيين المحكم الوحيد مخالفا للقانون .

3- إذا فصلت محكمة التحكيم بما يخالف المهمة المسندة إليها .

4- إذا لم يراع مبدأ الوجاهية .

5- إذا لم تسبب محكمة التحكيم حكمها، أو إذا وجد تناقض في الأسباب.

6- إذا كان حكم التحكيم مخالفا للنظام العام الدولي .

والملاحظ أن أسباب الإبطال الستة لاستئناف الأمر القضائي بإعطاء صيغة التنفيذ أو الاعتراف بالحكم التحكيمي الدولي الصادر خارج الجزائر هي على سبيل الحصر بالنسبة للأمر القضائي بإعطاء صيغة التنفيذ والاعتراف بينما هي ليست على سبيل الحصر بالأسباب الستة بالنسبة لأبطال الحكم التحكيمي الدولي الصادر في الجزائر، أي أنه يمكن الاستناد إلى الأسباب الستة للإبطال كما يمكن الاستناد إلى غيرها<sup>1</sup>.

وإذا كان من الملاحظ أن المادة 1056 نصت أنه لا يجوز استئناف الأمر القاضي بالاعتراف أو بالتنفيذ إلا في الحالات الستة الواردة في نص هذه المادة، بينما نصت المادة 1058 الفقرة الثانية من قانون ا.م.ا.ج على أنه لا يقبل الأمر الذي يقضي بتنفيذ حكم التحكيم الدولي الصادر في الجزائر أي طعن، غير أن الطعن بالبطلان حكم التحكيم يرتب بقوة القانون الطعن في أمر التنفيذ ... وبالتالي فإن إعطاء صيغة التنفيذ أو الاعتراف بالحكم التحكيمي الصادر في الجزائر يعتبر محصنا من أي مراجعة قضائية إلا مراجعة إبطال الحكم التحكيمي الدولي ذاته التي تؤدي إلى شل أثر الصيغة التنفيذية إلا مراجعة لحين إبطال الحكم التحكيمي

<sup>1</sup> - مناني فراح، الرجوع السابق، ص158.

الدولي ذاته التي تؤدي إلى شل أثر الصيغة التنفيذية لحين بث القضاء بطلب إبطال الحكم التحكيمي الدولي الصادر في الجزائر<sup>1</sup>.

وفي كل الأحوال يوقف تقديم الطعون وأجل ممارستها تنفيذ أحكام التحكيم<sup>2</sup>، وتكون القرارات القضائية الآمرة برفض إعطاء صيغة التنفيذ أو لرفض الاعتراف بالحكم التحكيمي قابلة للاستئناف والنقض<sup>3</sup>، والقرار القضائي الأمر بإعطاء صيغة التنفيذ أو الاعتراف بالحكم التحكيمي الدولي الصادر في الجزائر قابل للاستئناف والنقض، والأمر القاضي الذي يبت بطلب إبطال الحكم التحكيمي الصادر في الجزائر قابلاً للإبطال والنقض.

### المطلب الثاني: القانون الواجب التطبيق على التحكيم الدولي البحري

قد يتفق أطراف اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري على اختيار قانون معين ليتم تطبيقه على موضوع النزاع (الفرع الأول)، وفي حالة عدم اتفاق الطرفين على القواعد القانونية واجبة التطبيق على موضوع النزاع تتصدى هيئة التحكيم البحري لتحديد القانون الذي سيطبق على موضوع النزاع. (الفرع الثاني)

<sup>1</sup> - مناني فراح، المرجع نفسه، ص 159.

<sup>2</sup> - انظر المادة 1060 من قانون ا.م.ا.ج "يوقف تقديم الطعون وأجل ممارستها، المنصوص عليها في المواد 1055 و1056 و1058، تنفيذ أحكام التحكيم "

<sup>3</sup> - انظر المادة 1061 من قانون ا.م.ا.ج "تكون القرارات الصادرة تطبيقاً للمواد 1055 و1056 و1058 أعلاه، قابلة للطعن بالنقض "

## الفرع الأول : اختيار القانون الواجب التطبيق عن طريق أطراف النزاع

غالبا ما تطبق هيئة التحكيم على موضوع نزاع عقد النقل البحري القواعد الذي يتفق عليها أطرافه وعلى ذلك نصت المادة 1050 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري<sup>1</sup>، وهي تعديل بسيط للمادة 485 مكرر 14 من قانون الإجراءات المدنية تقضي، بأن فصل محكمة التحكيم يتم عملا بقواعد القانون الذي اختاره الأطراف، وفي غياب هذا الاختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها مناسبة .

كما نصت المادة 39 فقرة 1 من قانون التحكيم المصري على أنه : "تطبق هيئة التحكيم على موضوع النزاع، القواعد التي يتفق عليها الطرفان، وإذا اتفقا على تطبيق قانون دولة معينة، اتبعت القواعد الموضوعية فيه دون القواعد الخاصة بتنازع القوانين ما لم يتفق على خلاف ذلك " وهناك تطابق بين أحكام هذه المادة وما تضمنته المادة 28 فقرة 1 من القانون النموذجي إلا أن هناك اختلافا بسيطا في الصياغة<sup>2</sup>.

ويلاحظ بأن القانون الجزائري ذكر فقط القواعد القانونية التي على الأطراف الاتفاق عليها والتي تطبق على موضوع النزاع وبالتالي هو يقصد هنا اختيار قواعد موضوعية محددة خلافا لنظيره المصري الذي فرق عند تحديده للقانون الذي يطبق على النزاع بين كل من القواعد التي يتفق عليها الطرفان والاتفاق على تطبيق قانون دولة معينة من جهة أخرى .

فبالنسبة للحالة الأولى الخاصة بالقواعد التي يتفق عليها الطرفان والتي نص عليها كل من القانون الجزائري والمصري فمن المتصور أن يضع الأطراف تنظيما خاصا وقواعد مختارة ومحددة لمواجهة ما قد ينشأ

---

1- تنص المادة 1050 من ق.ا.م.ا.ج على : "تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي اختاره الأطراف، وفي غياب هذا للاختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة"

2- تنص المادة 28 الفقرة 1 من القانون النموذجي لتحكيم علي أن : "تحسم محكمة الحكيم الخلاف وفقا لقواعد القانون المختار بواسطة الأطراف باعتبارها الوجبة التطبيق على موضوع الخلاف، كل تحديد للقانون أو لنظام قانوني لدولة معينة يعتبر - عدا وجود إيضاح عكسي صريح - بمثابة تحديد مباشر للقواعد القانونية الموضوعية لهذه الدولة وليس قواعد المتعلقة بتنازع القوانين

من منازعات بينهم وما يلائمها من حلول لا توجد عادة في قانون معين. أو قد يلجأ الأطراف إلى المزج بين عدة مصادر بحيث يقوموا بإنشاء أو تكوين قانون مستخلص من مجموعة من القواعد والتشريعات التي قد تكون وطنية أو أجنبية مع إدخال العادات والأعراف المتعلقة بعقد النقل البحري<sup>1</sup>.

أما عن الحالة الثانية حيث نجد إرادة الأطراف قد تتجه إلى اختيار تطبيق قانون دولة معينة بحيث يكون الفصل في النزاع طبقاً لما تضمنه هذا القانون من قواعد موضوعية دون القواعد الخاصة بتنازع القوانين<sup>2</sup>.

وبالرغم من أن الأطراف لهم الحرية المطلقة في اختيار القانون الذي يحكم موضوع العلاقة بينهما وما يثور من شأنه من منازعات، إلا أن هذه الحرية محدودة في بعض التشريعات بضرورة مراعاة القواعد والقوانين الآمرة والتي يجب مراعاتها لعدة اعتبارات سواء من الناحية الاقتصادية أو الاجتماعية أو السياسية<sup>3</sup>، وإيضاحاً لذلك نجد أنه في القانون المصري<sup>4</sup>، بعد وقوع النزاع فيمكن إبرام مشاركة تحكيم يتفق أطرافها على تطبيق قانون أجنبي .

ألا أنه نجد أن القانون الجزائري جاء بحكم آخر في هذا المجال وهو أنه تطبيق الأحكام القانونية الخاصة بعقد النقل البحري طبقاً للقانون الجزائري إذا لم توجد اشتراطات أخرى لم يتفق عليها صراحة، كما تسري عند الحاجة الأحكام الخاصة للاتفاقيات الدولية والتي تتناول هذا الميدان والتي انضمت إليها الجزائر وذلك في النقل البحري الذي يتم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية، وهذا ما نصت عليه المادة 747 من

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المراجع السابق، ص 433.

<sup>2</sup> - إلا إذا عبر أطراف عقد النقل البحري بإلزام هيئة التحكيم باختيار القانون الذي تشير إليه قواعد التنازع الواردة في القانون الذي وقع عليهم اختياره . وقد تبني المشرع الفرنسي هذا الاتجاه أي احترام مبدأ سلطان الإرادة في نصوصه المنظمة للتحكيم التجاري الدولي حيث نصت المادة 1486 مرافعات فرنسي على أن: "يفصل المحكم في النزاع المطروح وفقاً لقواعد التي يراها مناسبة، ويأخذ بعين الاعتبار الأعراف التجارية في جميع الأحوال "

<sup>3</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المراجع السابق، ص 443.

<sup>4</sup> - حيث تنص المادة 247 من القانون البحري المصري لسنة 1990: "في حالة الاتفاق على إحالة الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر إلى التحكيم يلتزم المحكمون بالفصل في النزاع على مقتضى الأحكام المنصوص عليه في هذا القانون بشأن العقد المذكور، ويقع باطلاً كل اتفاق يقضي بإعفاء المحكمين من التقيد بهذه الأحكام " .

القانون البحري الجزائري<sup>1</sup>، وبالرجوع إلى أحكام المادة 1050 من ق.ا.م.ا.ج السالفة الذكر نجد بأن المشرع الجزائري أعطي للأطراف حرية اللجوء إلى نظام التحكيم واختيار القانون الواجب التطبيق على منازعاته في مجال النقل البحري وبمعنى أوسع مجال عقود التجارة البحرية .

### الفرع الثاني : اختيار القانون الواجب التطبيق من طرف هيئة التحكيم

عند غياب إرادة الأطراف في تحديد القانون الواجب التطبيق فإنه تتمتع هيئة التحكيم البحري بحرية تحديد القانون الواجب التطبيق على منازعات عقد النقل البحري إذا لم يتم تحديده بواسطة الأطراف صراحة أو ضمنا، وهي بصدد ممارستها لحريتها في تحديد القانون الواجب التطبيق قد تطبق قانونا وطنيا وقد تطبق قانونا أجنبيا، إلا أن هذه الحرية الموكولة لهيئة التحكيم في هذا الشأن قد قيدت بواسطة معاهدات هامبورغ 1978 المتعلقة بالنقل البحري الدولي للبضائع والتي تعد أول نص دولي يتعلق بالتحكيم البحري بوجه خاص وهذا التقيد خاص بالدول الموقعة على هذه الاتفاقية، كما حددت اتفاقية روتردام 2009 للنقل البحري الدولي بأنه ليس على المحكم تطبيق قانون دولة غير منظمة إلى هذه الاتفاقية<sup>2</sup> .

#### 1- اختيار هيئة التحكيم لقانون وطني ليحكم النزاع البحري

قد ترى هيئة التحكيم وهي بصدد ممارسة حريتها في اختيار القانون الواجب التطبيق على النزاع البحري تطبيق قانون وطني معين ويتم ذلك بطريقتين :

<sup>1</sup> - تنص المادة 443 من ق.ب.ج. على أنه : "لا تسري أحكام هذا الباب، مع التحفظ للاستثناءات المحددة فيما يلي، إلا في حالة وجود اشتراطات أخرى لم يتفق عليها صراحة، كما تسري عند الحاجة للإحكام الخاصة بالاتفاقيات الدولية والتي تتناول هذا الميدان والتي انضمت إليها الجزائر وذلك في النقل البحري المتم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية " .

<sup>2</sup> - فأى اتفاق تحكيمي يتفق الأطراف بمقتضاه أن يطبق المحكم قواعد قانون دولة غير منظمة إلى اتفاقية روتردام ، أو قواعد العدالة، يكون اتفاقا باطلا لمخالفته المادة 79 من المعاهدة بطريق غير مباشر .

الطريقة الأولى تكون بتطبيق هيئة التحكيم لنمهج تنازع القوانين المقرر في القانون الدولي الخاص وقد نصت على هذه الطريقة الاتفاقية الأوروبية للتحكيم الدولي لسنة 1961 في الفقرة الأولى من المادة السابعة والقانون النموذجي 1985 في الفقرة الثانية من المادة 28<sup>1</sup>، ولائحة تحكيم المنظمة الدولية للتحكيم البحري في الفقرة الأولى من المادة 10، ولائحة تحكيم اليونسترال 1976 في الفقرة الأولى 38 وذلك بنصوص متماثلة جميعها تقتضي بأنه في حالة عدم اتفاق الأطراف على القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع فإنه يجب على هيئة التحكيم تطبيق القانون الذي تحدده قواعد التنازع التي تراها مناسبة لموضوع النزاع .

ومن الملاحظ أن أغلب التشريعات الوطنية ومنها القانون الفرنسي، المصري والجزائري لم تأخذ بهته الطريقة كما رأينا سابقا، بل أن اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع البحري وفقا لمنهج تنازع القوانين هو طريق مهجور من القضاء التحكيمي بالكلية<sup>2</sup>، فبدلا من تحديدهم أولا لقاعدة التنازع الواجبة التطبيق يقوم المحكمون البحريون إلى اختيار قانون وطني أو إلى اختيار القواعد الموضوعية الواجب تطبيقها مباشرة وهذه هي الطريقة الثانية المتبعة، ألا أنهم يلتزمون في ذلك إلى مراعاة في اختيارهم المباشر للقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع ارتباط هذا القانون المختار ومناسبته لموضوع النزاع البحري المعروف .

وإذا كان من الملاحظ انحصار اختيار هيئة التحكيم البحري للقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع غالبا في تطبيق قانون محل التحكيم، وأحيانا قانون علم السفينة أو قانون محل تنفيذ العقد<sup>3</sup>، ولكن المؤشر الغالب استخدامه في القضاء التحكيمي البحري هو اختيار الأطراف لمكان التحكيم الذي يستدل منه تطبيق قانون محل التحكيم عن موضوع النزاع، فإذا اختار أطراف نزاع البحري عقد تحكيمهم في باريس، ولم يتفقوا صراحة أو ضمنا على القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، فإن هيئة التحكيم البحري بباريس

<sup>1</sup> - تنص المادة 2/28 من قانون التحكيم النموذجي على أنه : "إذا لم يعين الطرفان أية قواعد، وجب على هيئة التحكيم أن تطبق القانون الذي تقرره قواعد تنازع القوانين التي ترى هيئة التحكيم أنها واجبة التطبيق " .

<sup>2</sup> - انظر : عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، سنة 2007، ص 490.

<sup>3</sup> - بودالي خديجة، المرجع السابق، ص 84.

تستشف من اختيارهم لباريس محلا التحكيم تطبيق القانون الفرنسي بوصفه قانون محل التحكيم<sup>1</sup>، وذلك إذا اختارت هيئة التحكيم قانون وطني، كذلك إذا اختار أطراف النزاع عقد تحكيمهم في لندن أو نيويورك فإن هذا الاختيار يعد مؤشرا إلى رغبتهم في تطبيق القانون الإنجليزي أو القانون الأمريكي على موضوع النزاع .

إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن المحكم البحري أو هيئة التحكيم البحري لا تلجأ كثيرا لاختيار قانون وطني ليطبق على موضوع النزاع إلا لحكم مسائل محددة واحتياطية<sup>2</sup>، حيث تظهر أحكام التحكيم الصادرة عن غرفة التحكيم البحري بباريس، وجمعية المحكمين البحريين بنيويورك أن نسبة اختيار المحكمين البحريين لقانون وطني ليحكم موضوع النزاع قد لا تتعدى نسبة الخمسة بالمائة من القواعد القانونية الأخرى التي يتم تطبيقها على موضوع النزاع<sup>3</sup> .

### 2-تطبيق القانون البحري الدولي:

بعد أن هجر التحكيم البحري منهج التنازع المقرر في القانون الدولي الخاص عند تحديده للقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، فإنه يتجه الآن حتى إلى هجران القوانين الوطنية بصفة كلية عند تحديده للقانون الواجب التطبيق متجها إلى مجال أكثر مرونة وخصوصية يتمثل في تطبيق قواعد قانونية غير وطنية لا تستمد من هذا القانون أو ذاك، بل تستمد من التشريعات البحرية الدولية (مثل معاهدة بروكسل ومعاهدة هامبورغ للنقل الدولي وأخيرا معاهدة روتردام)، وشروط العقد محل النزاع (أي الشروط المنصوص عليها في عقود النقل البحري النموذجية)<sup>4</sup>، والعادات والأعراف البحرية، والسوابق التحكيمية البحرية فيما يخص منازعات

<sup>1</sup> - بودالي خديجة، المرجع نفسه، ص 85.

<sup>2</sup> - انظر : بودالي خديجة، المرجع نفسه، ص ص 86-87.

<sup>3</sup> - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 496.

<sup>4</sup> - قد ساعد على ظهور هذا المصدر من مصادر القانون البحري الدولي سيادة العقود النموذجية في مجال التعاملات البحرية المختلفة .

التجارة البحرية، وبالتالي قد نجح التحكيم البحري في جمع كل هته المصادر الخاصة به لكي يكون قانونا بحريا دوليا "La lex Mercatoria" وليكون قانون اختصاص المحكم البحري .



شهد العالم تحولاً واسعاً في طبيعة الأنشطة التجارية والاقتصادية، ولعل من بين أهم هذه الأنشطة في الوقت الرهن هي التجارة البحرية الدولية، حيث تحتل التجارة البحرية الجزء الأهم، والأكبر في التجارة الدولية، وأدى نمو التجارة البحرية إلى ظهور منازعات ذات طبيعة وخصائص تختلف عن المنازعات التجارية العادية كون أن هذه المنازعات تتمتع بطابع بحري كونه تدرس في بيئة بحرية، وهكذا نجد إن من أولى سمات النزاعات البحرية أنها نزاعات متعلقة بالأنشطة البحرية في كافة مجالات التعاملات البحرية والتخصصات البحرية، وكذا طابع دولي حيث تعتبر التجارة البحرية عاملاً هاماً من العوامل التي تركز عليها التجارة الدولية، فهي تؤثر فيها وتتأثر بها، من خلال تداول السلع عن طريق النقل البحري عبر الدول، وطابع تجاري كون أن هذه التجارة تساهم في حركة تداول الأموال والثروات بين مختلف دول العالم.

ولمواكبة ازدهار هذه التجارة وضمان استقرارها وما سيتبعها من تطور في الاقتصاد الوطني والتجارة الدولية، كان لابد من البحث عن أفضل وسيلة لتسوية المنازعات الناشئة عنها، وقد كان التحكيم البحري نظام قانوني أساسي لحل المنازعات البحرية منذ القدم يحوز قبول أطرافه من أشخاص كما يحوز قبول التجمعات البحرية المختلفة كما يحوز قبول الدول المختلفة. ولإبراز دور التحكيم الدولي في تحقيق ذاتية المنازعات البحرية كان لابد من التركيز على طبيعة المنازعات البحرية وارتباطها بالتحكيم البحري، فالتحكيم البحري يعتبر فرع من فروع التحكيم التجاري الدولي بصفة عامة يتمتع بالصفة التجارية تبعاً لتجارية الأعمال البحرية المستمدة من طبيعة النشاط البحري وصفة القائمين به وكونهما تجاراً كما أنه يتمتع بالصفة الدولية غالباً وفقاً لكافة معايير الدولية لتحكيم الواردة في معاهدات التحكيم الدولية وقوانين التحكيم الوطنية، والتحكيم أثناء فصله في المنازعات البحرية يرعى خصائص المنازعات البحرية، فهو يوفر محكمين من أصحاب خبرة وتجربة وتخصص بالمعاملات البحرية، كما أنه يوازن بين متطلبات المعاملات التجارية والظروف الإستثنائية للملاحه البحرية .

ويعد اتفاق التحكيم الوسيلة السائدة التي يتفق عليها ذوي الشأن في العلاقات البحرية لحل المنازعات الناشئة عنها سواء أكانت تلك المنازعات حالية وهو مشاركة التحكيم أو مستقبلية وهو شرط التحكيم حيث يتفق أطراف هذه العلاقات على أن يعاهدوا بتلك المنازعات إلى محكمين متخصصين في المجال البحري ليفصلوا فيها بأحكام تحكيمية ملزمة، وحسب قواعد قانوني مختار من قبل الأطراف أو الهيئة التحكيمية، وكذلك يعمل التحكيم على تطبيق القواعد والأعراف التجارية والبحرية الدولية لما في ذلك من انعكاسات ايجابية على الفصل في المنازعات كونها تشكل هيكلًا قانونيًا يراعي متطلبات التجارة البحرية الدولية ويساير حركتها ونموها ويعمل على إنعاش التعاون الاقتصادي الدولي بين مجتمعات التجارة البحرية .

وإجراءات التحكيم هي جملة الأعمال الإجرائية المتوالية والتي ترمي إلى الوصول إلى حكم صادر من هيئة التحكيم، يفصل في النزاع، ويكون قابل للاعتراف والتنفيذ في البلد المراد التنفيذ فيه وهو بطبيعة الحال يخضع لإجراءات التنفيذ في البلد المراد التنفيذ فيه ويكون قابل للطعن وفق هذه الإجراءات .

ودور التحكيم لا يقف فقط عند الفصل في المنازعات البحرية وفقا لما يحترم معطياتها القانونية والفنية الخاصة فقط، وإنما يمتد إلى إرساء قواعد قانونية لمواجهة المسائل التي تثور بشأنها المنازعات والتي لا تحيطها العادات والأعراف الدولية وكذا التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية بما يلزم من تنظيم.

كما يمكننا أن نقدم بعض استنتاجات ونذكرها كما يأتي :

- منازعات التجارة البحرية منازعات من نوع خاص، حيث تتمتع بطابع بحري ودولي وتجاري.

- منازعات التجارة البحرية، تنحصر في مظهرين، حيث يتمثل الأول في المنازعات العقدية وهي المنازعات التي تثور في ظل عقد مبرم ويطلق عليه الملاحة الجافة، وأما الثاني يظهر في المنازعات الغير عقدية وهي تمثل الملاحة الغير جافة.

- يتميز التحكيم البحري بكونه نشاطا بحريا تعاقديا وأن معظم التحكيمات البحرية تتم بصدد تسوية منازعات النقل البحري بسند شحن أو مشاركة إيجار كما يفصل التحكيم البحري في كافة المنازعات البحرية الناشئة عن كافة العلاقات البحرية الدولية الخاصة تعاقدية كانت أو غير تعاقدية وأيا ما كان أشخاصها.

- التحكيم البحري تحكيم حر غالبا ومؤسسي أحيانا.

- يتمركز التحكيم البحري الحر والمؤسسي في بعض البلدان البحرية الكبرى نتيجة لعوامل جغرافية وتاريخية واقتصادية مثل لندن ونيويورك وباريس في حين تغيب المشاركة العالمية المؤثرة في أعمال التحكيم البحري عن باقي دول العالم البحرية.

- التحكيم البحري تحكيم مستقل بقواعده الإجرائية المتمثلة في لوائح التحكيم البحري المؤسسية والحر .

- التحكيم البحري تحكيم مستقل بقواعده الموضوعية والتي تتمثل في القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع وقطع التحكيم البحري الدولي شوطا كبيرا في محاولة إقرار قانون موحد تتمثل مصادره في المعاهدات البحرية الدولية وشروط العقود البحرية النموذجية وعادات وأعراف التجارة البحرية والسوابق التحكيمية البحرية، وهذه الوحدة في القواعد الموضوعية ساعدت على التغلب على كثير من الخلافات الإجرائية حيث توحدت الحلول الموضوعية للمنازعات البحرية في كثير من مراكز التحكيم البحري المؤسسي والحر في العام .

كما يمكن أن نقدم بعض الاقتراحات، نذكرها فيما يأتي :

- نوصي بتشجيع الأطراف المتنازعة للجوء إلى التحكيم كوسيلة لحل المنازعات البحرية، إلى جانب القضاء العادي .

- وبتبني مراكز للتحكيم البحري بالدول العربية وكذا الجزائر بشكل خاص كون إن الجزائر بلد يطيل على الساحل ويربط بين أوروبا و دوال المغرب العربي الكبير يكون مقرها المدن الساحلية المهمة كمدينة جيجل ومدينة وهران، وهكذا بالنسبة للدول العربية الأخرى لتكون مراكز عربية متخصصة للتحكيم البحري والعمل على تدريب كوادر بحرية لكافة الأنشطة البحرية في الدول العربية، من ناقلين وشاحنين ومؤمنين وقانونيين على أعمال التحكيم البحري لإعداد قائمة محكمين بحريين أكفاء حيث تختفي ثقافة التحكيم التجاري في الدول العربية عامة وأيضا التحكيم البحري خاصة على الرغم من مكانة الدول العربية الدولية والبحرية .

- إصدار قانون تحكيم أسوة بالكثير من دول العالم، وذلك إما عن طريق نقل نصوص القانون النموذجي للتحكيم الصادر عن الأمم المتحدة، أو عن طريق الاقتباس من تلك النصوص .

أولا : باللغة العربية

I.الكتب :

1. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديون المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983.
2. سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 1987.
3. صدق محمد محمد الجبران، التحكيم التجاري الدولي (وفقا للاتفاقية العربية للتحكيم التجاري لعام 1987)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2006.
4. صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، مكتبة دار الثقافة، عمان 1996.
5. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007 .
6. عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983.
7. عبد الباسط محمد عبد الواسع الضراسي، النظام القانوني لاتفاق التحكيم، المكتب الجامعي الحديث، الطبعة الأولى، الإسكندرية 2005.
8. عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري (وفقا لقانون الإجراءات المدنية الإماراتي والقانون المصري والاتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة، الأزطية 2007 .
9. علاء عمر محمد، انتقال الخاطر في البيوع البحرية (البيع سيف والبيع فوب)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2012.
10. علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري البحري (دراسة قانونية مقارنة )، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2006.
11. عمر سعد الله، القانون الدولي للأعمال، دار هومة، الجزائر 2007.
12. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف الإسكندرية 2002.
13. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري (النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري )، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2005.
14. محمد فريد العريني، هاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2003.

15. محمد كولا، تطور التحكيم التجاري الدولي في القانون الجزائري، منشورات البغدادي، الجزائر 2008 .
16. محمد نصر محمد، الوفي في عقود التجارة الدولية، دار الولاية للنشر والتوزيع، عمان 2012.
17. مناني فراح، التحكيم طريق بديل لحل النزاعات (حسب آخر تعديل لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري)، دار الهدى، عين مليلة 2010.
18. نادر محمد ابراهيم، الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة، دار الفكر الجامعي، القاهرة 2003.
19. هاني دويدار، علي البارودي، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2003 .
20. هشام علي صادق، تنازع القوانين في المسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة علي التصادم البحري والحوادث الواقعة علي ظهر السفن، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2002.
21. يعقوب يوسف عبد الرحمان، التصادم البحري وفقا للقانون البحري لإمارتي رقم 26 لسنة 1981، منشأة المعارف، الإسكندرية 2006.

## II. الرسائل الجامعية :

1. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2011-2012 .
2. بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة من التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان 2008-2009 .
3. بودالي خديجة، اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة)، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان، 2014-2015 .
4. رياض بوزرب، النزاع في العلاقات الجزائرية-المغربية 1963-1988".مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في العلاقات الدولية والعولمة، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة 2007-2008.

5. **زورالي سهام**، شرط التحكيم البحري وسريانه بالنسبة للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في شعبة الحقوق الأساسية والعلوم السياسية، كلية الحقوق، جامعة بومرداس 2011-2012 .
6. **محمد بلاق**، قواعد التنازع و القواعد المادية في منازعات التجارة الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2010-2011 .
7. **يعقوبات سميرة**، فاعلية التحكيم في تحقيق ذاتية المنازعات البحرية، مذكرة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، علاقات دولية خاصة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ورقة 2014-2015.

### III. المقالات :

1. : **راقية عواشيرية**، التحكيم المؤسسي ودوره في تحقيق الذاتية الخاصة للمنازعات البحرية، مجلة الباحث العدد 02، مجلة الباحث، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم سياسية، ورقة 2014: <http://dspace.univ-ouargla.dz/jspui/handle/123456789/7134>
2. **عمر مشهور حديثة الجازي**، التحكيم في المنازعات البحرية، محاضرة أقيمت في مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية بالأردان، 2002/10/08، منشورة E-mail : Oaljaz@jcdr.com.
3. **م.م أفراح عبد الكريم خليل**، التحكيم في المنازعات البحرية، مجلة الرافدين للحقوق، جامعة الموصل، المجلد 14، العدد 50، 2011.
4. **نور الدين بكلي**، دور وأهمية اتفاق التحكيم في العقود التجارية الدولية (في القانون الجزائري والقوانين العربية )، مجلة المحكمة العليا، عدد خاص، الجزء الأول، الطريق البديلة لحل النزاعات : الوساطة والصلح والتحكيم، سنة 2009.

### IV. المعاجم :

1. **احمد زكي بدوي**، معجم المصطلحات القانونية (فرنسي، إنجليزي، عربي)، دار الكتاب اللبناني، بيروت 1989.

2. جميل أبو نصرى، طلعت هشام قبيعة، رمزية نعمة حسن، المتقن (المعجم العربي المصور)، دار الراتب الجامعية، بيروت لبنان 2010 .

#### v. القوانين :

1. قانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق ل 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، الجريدة الرسمية العدد 21 لسنة 2008 .
2. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 23 سنة 1976 والمتضمن القانون البحري والمعدل و المتمم :
  - بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان سنة 1998.
  - وبالقانون رقم 04-10 مؤرخ في 15 أوت سنة 2010.

#### ثانيا : باللغة الأجنبية

##### 1/ باللغة الفرنسية

#### I. les articles

1. Cécile De Cet Bertin, La localiation du contentieux du tanport maritime, Colloque international ,le contentieux maritime , 2 et 3 mai ,Labo droit de tranports et de activites portuaires université Oran, 2009.
2. Claier Flécher, écrire l'incertitude. le travail à bord des navires de commerce entre stabilisation, prises de risqies et responsabilisation, socioologie du travail, 56, 2014. ( www.sciencedirect .com ).
3. Othman Ben Fadhel, LES avariers communes à l'épreuve du temps , le contentieux maritime, Colloque international, 02 et 03 mai 2009 , Faculté de droit , université Oran.

##### 2/ باللغة الإنجليزية



## **II.Books**

- 1.J.Basedow,V.Magnus and R.worlfrun, The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007 &2008,Springer-Verlag , Heidelberg , Berlin ;2010,p140.

## **III.Articles**

- 1.Mary E.Mc Nerney and Carlos A.Esplugues.International Commercial Arbitration:The Uncitral Model Law ,Boston College international and Comparative Law Review,47,1986 ,p49.<http://Lawdigitalcommons.bc.edu/icb/Vol9/iss1/3>.

01	مقدمة
الفصل الأول : ماهية منازعات التجارة البحرية	
06	المبحث الأول: مفهوم منازعات التجارة البحرية
06	الطلب الأول: تعريف منازعات التجارة البحرية
06	الفرع الأول: تعريف النزاع
08	الفرع الثاني: تعريف المنازعة البحرية
10	المطلب الثاني: خصائص منازعات التجارة البحرية
10	الفرع الأول: دولية منازعات التجارة البحرية
11	الفرع الثاني: تجارية المنازعات البحرية
14	الفرع الثالث: الطابع البحري للمنازعات التجارة البحرية
18	المبحث الثاني: أنواع منازعات التجارة البحرية
19	المطلب الأول: المنازعات الناشئة عن العقود البحرية
20	الفرع الأول: عقود مشاركة إيجار السفن
20	أولاً: عقود مشاركة إيجار السفن لمدة معينة
21	ثانياً: عقود مشاركة إيجار السفن لرحلة معينة
21	الفرع الثاني: عقود النقل البحري وسندات الشحن
21	أولاً: عقود النقل البحري

22	ثانيا: سندات الشحن
23	الفرع الثالث: البيوع البحرية وبيوع السفن المستعملة
23	أولا: البيوع البحرية
24	ثانيا: بيوع السفن المستعملة
24	الفرع الرابع: عقود التأمين وإعادة التأمين
24	الفرع الخامس: النقل الدولي المتعدد الوسائط ومنازعات عقدية أخرى
24	أولا: النقل الدولي المتعدد الوسائط
25	ثانيا: منازعات عقدية أخرى
25	المطلب الثاني: المنازعات الناشئة عن الحوادث البحرية
26	الفرع الأول: التصادم البحري
29	الفرع الثاني: المنازعات الخاصة بتسوية الخسائر البحرية المشتركة
29	الفرع الثالث: المساعدة البحرية والإنقاذ
<b>الفصل الثاني: التحكيم الدولي كآلية لحل منازعات التجارة البحرية</b>	
32	المبحث الأول: اتفاق التحكيم الدولي البحري
32	المطلب الأول: شرط التحكيم الدولي البحري
39	المطلب الثاني: مشاركة التحكيم الدولي البحري
41	المبحث الثاني: سير خصومة التحكيم الدولي في منازعات التجارة البحرية .

41	المطلب الأول: إجراءات إصدار حكم التحكيم الدولي في منازعات التجارة البحرية
41	الفرع الأول: الإجراءات المتبعة قبل صدور الحكم
50	الفرع الثاني: الإجراءات المتبعة بعد صدور الحكم. (الطعن على حكم التحكيم البحري وتنفيذه)
56	المطلب الثاني: القانون الواجب التطبيق على التحكيم الدولي البحري
57	الفرع الأول: اختيار القانون الواجب التطبيق عن طريق أطراف النزاع
59	الفرع الثاني: اختيار القانون الواجب التطبيق من طرف هيئة التحكيم
63	الخاتمة
67	المراجع
72	الفهرس

**الملخص :**

احتلت التجارة البحرية مجالاً واسعاً في جميع الميادين الاقتصادية والتجارية، مما أضاف على منازعاتها طابع خاص بها، إذ تتميز بالطابع البحري والتجاري والدولي وتختلف هذه المنازعات بين منازعات عقدية ومنازعات غير عقدية، ويعد التحكيم الأكثر ملائمة للفصل في المنازعات البحرية لأنه يحفظ طابعها الخصوصي ويدفع عجلة الاستثمار في مجال التجارة البحرية الدولي.

**الكلمات المفتاحية :**

التجارة الدولية، المنازعات البحرية، التحكيم البحري، القانون البحري، النقل البحري.

**RESUME:**

Le commerce maritime a occupé une large place dans tous les domaines économiques et commerciaux, ce qui l'a donné un cachet particulier, caractérisé par une spécificité maritime, commercial international. Ces différends varient entre contractuels et non contractuels.

L'arbitrage est considéré comme la juridiction la plus adéquate pour trancher dans les litiges maritimes, car il préserve leur nature spécifique et encourage l'investissement dans le domaine du commerce maritime international.

**Mots clé :**

Le commerce international, litiges maritimes, arbitrage maritime ,droit maritime, transport maritime

**ABSTRACT :**

Maritime trade has figured prominently in all areas of economy and trade, which gave it a special style, characterized by a specificity maritime international trade. These differences vary between contractual and non-contractual.

Arbitration is considered as the most appropriate jurisdiction for compromise maritime disputes, because it preserves their specific nature and encourages investment in the field of international maritime trade.

**Key words:**

