

ورقة عمل حول

المنازعات البحرية والتحكيم البحري

إعداد الأستاذ: خالد عليوي

محامي نقض وباحث دكتوراه

خبير في قانون الأعمال، معتمد لدى مركز جينيف للخبراء الدوليين

# التحكيم في المنازعات البحرية

## مقدمة

أصبح التحكيم - دون أدنى شك - الوسيلة المثلى لحسم منازعات التجارة الدولية بشكل سريع وفعال على يد محكمين متخصصين في المجالات المختلفة للأنشطة الاقتصادية ، ولما كانت عقود التجارة الدولية تشمل علي سبيل المثال بيع المواد الأولية أو المنتجات الصناعية أو السلع الاستهلاكية فإن هذه العقود تستدعي بالضرورة نقلها من أماكن استخراجها أو إنتاجها إلي أماكن تصنيعها أو استهلاكها ويكون ذلك بنقلها من قارة إلي أخرى ومن دولة إلي أخرى باستخدام وسائل نقل مختلفة كالسفن والطائرات والقطارات والشاحنات<sup>1</sup>.

وعليه يسارع مالك البضائع أو مصدرها "ويشار إليه فيما بعد بالشاحن" بإبرام عقد نقل مع الناقل الذي يتسلم تلك البضائع لتسليمها إلي المستورد "ويشار إليه فيما بعد بالمرسل إليه" . وغالباً ما يمثل انتقال البحري للبضائع الوسيلة المثلي للنقل بسبب انخفاض تكلفتها مقارنة بالنقل الجوي .

وقد تطور القانون البحري وازدهر ومن ثم تبوأ التحكيم البحري مكانة لائقة كوسيلة لحل المنازعات البحرية بداية من العصور الوسطى نظراً لازدهار التجارة البحرية بين الشعوب المختلفة ونشوء موانئ هامة على بحر الشمال وبحر البلطيق<sup>2</sup> ضف إلي ذلك جملة من الاعتبارات التي استجذت مع التطور المتسارع الذي انطلق مع الثورة الصناعية وصلا الى الفترة المعاصرة أو ما يطلق عليها بالعولمة

أ) رغبة الممارسين للأنشطة البحرية المختلفة في حل المنازعات الناشئة عن علاقاتهم البحرية حلاً عادلاً ينبع من واقع المجال المهني المتخصص الذين يعملون فيه وهو مجال التجارة البحرية.

ب) رغبة أطراف العلاقات البحرية في حل منازعاتهم في سرية لا توفرها لهم المحاكم القضائية سواء بالنسبة لسرية الإجراءات أو بالنسبة لسرية الحكم الصادر عنها ، حيث يرغب التجار البحريون أن تتم إجراءات التحكيم البحري بأقل قدر ممكن من العلانية وبأكبر قدر ممكن من السرية وذلك للمحافظة علي سرية معاملاتهم ورؤوس أموالهم وحرصاً علي استمرار روح الود والتعاون التجاري بينهم وبين باقي العاملين في المجال البحري .

1- إيمان فتحي حسن الجميل، اتفاق التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة 2013 ص 9

2- د. عاطف الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية، القاهرة، دار النهضة العربية، 2007، ص1

ج) رغبة أطراف العلاقات البحرية في حل منازعاتهم بسرعة لا تتوفر لهم في المحاكم القضائية في الدول المختلفة ، حيث وجد التجار البحريون في التحكيم البحري نظاماً يكفل لهم حل منازعاتهم في شهور قليلة أو ربما في أسابيع .

ء) دولية النشاط البحري ، هذه الدولية جعلت الناقل يجهل الأحكام القانونية الواردة في قانون الشحن أو لا يثق بها ، وجعلت الشاحن يجهل الأحكام القانونية الواردة في قانون النقل أو يخشى تطبيقها خوفاً من الهيمنة الاقتصادية للناقل علي العلاقة البحرية وجعلت المحكم البحري يقع في مثالب منهج التنازع المقرر في القانون الدولي الخاص بتعقيده ومصاعبه ، كل هذه الاعتبارات دفعت الأطراف والمحكم البحري إلى الرغبة في البعد عن منهج التنازع المقرر في القانون الدولي الخاص بل والرغبة في البعد عن تطبيق القوانين الوطنية وذلك إلى مجال أكثر رحابة يتمثل في القانون البحري الدولي الذي استقر في الممارسات التحكيمية نتيجة اطراد تطبيقه بواسطة المحكمين البحريين في حل المنازعات البحرية الدولية .

هـ) ازدياد تدخل الدولة وأشخاصها المعنوية العامة في ممارسة الأنشطة البحرية وبالتأكيد تحرص كل دولة علي عدم الوقوف أمام القضاء الوطني في دولة أخرى بصدد حل المنازعات التي تثور حتماً عن هذه العلاقات نظراً لاعتبارات سياسية أو سيادية ، فقد وجدت الدولة وأشخاصها المعنوية العامة في التحكيم البحري مهرباً من القضاء الوطني في الدول الأخرى ذلك لان المحكم لا يصدر قضاءه باسم الدولة التي ينعقد علي إقليمها التحكيم ولكنه يضطلع بمهمة الفصل في النزاع بناء علي السلطة المعهودة إليه بواسطة أطراف التحكيم .

و) رغبة أطراف العلاقات البحرية في تنفيذ الأحكام التحكيمية بسهولة ويسر لا يتوافران بالنسبة لتنفيذ الأحكام القضائية نظراً للاهتمام الدولي بالتحكيم وإبرام المعاهدات التحكيمية الدولية الثنائية والجماعية التي تلزم الدول باحترام اتفاقات التحكيم الدولية .

كل هذه الاعتبارات دفعت الأطراف إلى اللجوء إلى التحكيم البحري كوسيلة لفض المنازعات التي تثور في العلاقات بين الطرفين والرغبة في البعد عن تطبيق القوانين الوطنية.

## المبحث الأول

### الإطار القانوني المنظم لعقود النقل الدولي للبضائع بحراً

في عام 1880 نشأت في لندن المحكمة التجارية كفرع من المحكمة العليا الانجليزية واختصت بقضايا التجارة البحرية ونشأ بالتدريج فرع خاص لدعاوى التحكيم التي نشأت نتيجة الشرط الاختياري الوارد في العقود البحرية بحسب المنازعات الناشئة عنها عن طريق التحكيم<sup>1</sup> وشيئاً فشيئاً انتشر العمل بموجب هذا النظام حتى خرج عن نطاق الجيرة البريطانية وانتشر إلى بقية أنحاء العالم وأصبح محكوماً بموجب اتفاقيات ومعاهدات، حيث تتنازع أكثر من اتفاقية دولية في الانطباق علي عقود النقل البحري للبضائع ارتباطاً بالدول التي وقعتها أو انضمت إليها حيث يتم تصنيفها إلى طائفتين تسمى دول الناقلين ، ودول الشاحنين نسبة إلى امتلاك دول معينة أسطولاً تجارياً ضخماً وتدافع عن مصالح ملاك السفن والناقلين ودولاً أخرى لا تمتلك أسطولاً تجارياً كبيراً وتشحن بضائعها علي السفن التي تمتلكها الدول الأولى وتحاول المحافظة علي حقوق الشاحنين . ومن حيث الترتيب الزمني هناك اتفاقيتان رئيسيتان وبروتوكولان في هذا الصدد :

- 1- الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض قواعد سندات الشحن الموقعة في بروكسل لسنة 1924 المسماة (قواعد لاهاي) ويبلغ عدد الدول الأعضاء فيها 75 دولة معظمها من دول الناقلين ومنها دولتا عربيتان هما الجزائر والكويت .
  - 2- البروتوكولان اللذان عدّلا الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض قواعد سندات الشحن في سنوات 1968 و 1979 والمسميان (قواعد لاهاي وفسبي) ويبلغ عدد الدول الأعضاء فيها 27 دولة و 21 دولة علي الترتيب .
  - 3- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 المسماة (قواعد هامبورج) ويبلغ عدد الدول الأعضاء فيها 34 دولة معظمهم من دول الشاحنين ، ومنها 6 دول عربية هي مصر والأردن ولبنان والمغرب وسورية وتونس .
- وقد بذلت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (اليونسترال) جهداً كبيراً علي مدي عشر سنوات حتى أبصرت الاتفاقية الجديدة النور وذلك من خلال تعاونها مع اللجنة البحرية الدولية (CMI) وغيرها من الهيئات المهمة بإعداد اتفاقية تعكس التطورات الأخيرة المتلاحقة في صناعة النقل البحري واللوجستيات الحديثة المطبقة في العالم .
- وقد ذكرت الجمعية العامة للأمم المتحدة عند اعتمادها قواعد روتردام أنه "يساورها القلق لأن النظام القانوني القائم في مجال النقل الدولي للبضائع بحراً يفتقر إلي التوحيد ولا يأخذ في الاعتبار بشكل كاف ممارسات وأساليب النقل الحديثة ، بما في ذلك النقل بالحوايات واستخدام وثائق النقل الالكترونية" .

---

1- د. محمد كمال حمدي في المنازعات البحرية، الإسكندرية، 2005 ص 03.

## المبحث الثاني

### نطاق التحكيم البحري

يتم لجوء أطراف العلاقات البحرية إلى التحكيم البحري لحل المنازعات التي تدخل في نطاقه حتى يجوز حلها بواسطة، وفي سبيلنا لتحديد نطاق التحكيم البحري وبيان ما يجوز وما لا يجوز تسويته عن طريق التحكيم البحري. وسنفصل الحديث حول ذلك في هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب:

- المطلب الأول : بحرية المنازعات المعروضة علي التحكيم البحري .
- المطلب الثاني : دولية المنازعات المعروضة علي التحكيم البحري .
- المطلب الثالث : تجارية المنازعات المعروضة علي التحكيم البحري .

### المطلب الأول

#### بحرية المنازعات المعروضة علي التحكيم البحري

تتعدد المنازعات المعروضة علي التحكيم البحري بحيث تشمل كافة المنازعات الناشئة في إطار المعاملات البحرية بين الأشخاص الخاصة أو بينها وبين أحد الأشخاص المعنوية العامة . ونذكر منها المنازعات الناشئة في مجال بناء السفن وإصلاحها والمنازعات الناشئة عن التعاملات الواردة علي السفن كبيع السفن وشراؤها والمنازعات الناشئة عن عقود النقل البحري وعقود التأمين البحري.

ولم نجد في قوانين التحكيم الوطنية حصر للعلاقات البحرية التي تكون منازعاتها محلاً للتحكيم البحري. ولهذا فقد قامت بعض مراكز التحكيم البحري - في لوائح التحكيم التي وضعتها- بتحديد العلاقات البحرية التي تُعرض منازعاتها علي التحكيم البحري الذي تضطلع هذه المؤسسات بإدارته وتنظيمه. فمثلاً غرفة التحكيم البحري بباريس تضطلع بالتحكيم في المنازعات الناشئة عن الاستغلال البحري والملاحة البحرية والنقل والإيجار البحري وبناء السفن وإصلاحها وبيع أو شراء السفن التجارية أو سفن الصيد أو النزهة والمنازعات الناشئة عن التأمين البحري.

## المطلب الثاني

### الطابع الدولي للتحكيم البحري

يعتبر المجال البحري مجال دولي بطبيعته ، حيث يتم النقل البحري لمسافات متباعدة وفي الأعم الغالب يكون كل من مينائي الشحن والتفريغ في بلدين مختلفين وحتى المتعاملون الأساسيون أطراف العقود البحرية من مجهزة ومستأجر وشاحن ومرسل إليه من النادر انتسابهم لنفس الدولة . وهكذا فإن العناصر البحرية غالباً ما يتداخل فيها عنصر أو أكثر من العناصر الدولية

## المطلب الثالث

### الطابع التجاري للتحكيم البحري

اتفاق التحكيم البحري هو اتفاق الطرفين على الالتجاء إلى التحكيم لتسوية كل أو بعض المنازعات البحرية التي نشأت او يمكن ان تنشأ بينهما بمناسبة علاقة قانونية معينة عقدية كانت او غير عقدية بما في ذلك المنافسة غير المشروعة والتصادم والإنقاذ البحري وكذا المسؤولية عن حوادث النقل البحري والتلوث وما إلى ذلك من مجالات حديثة يلعب فينشأها التحكيم دوراً هاماً بالضرورة<sup>1</sup>

يعد التحكيم البحري فرع من فروع التحكيم التجاري الدولي ولكنه يتميز بجل المنازعات التي تنشأ عن النشاط البحري والذي يمارسه أطراف المعاملات البحرية ، ومع ما أتت به معاهدة هامبورج 1978 بشأن النقل البحري الدولي للبضائع بموجب سندات شحن من أحكام خاصة بالتحكيم في المنازعات البحرية ربما تخرجه من إطار النصوص التي تحكم التحكيم التجاري بصفة عامة كأول نص دولي خاص بالتحكيم البحري .

---

1 - د. ناريمان عبد القادر، اتفاق التحكيم وفقاً لقانون التحكيم في المواد المدنية والتجارية رقم 27 لسنة 1994 دراسة مقارنة ما بين اتفاق التحكيم في اتفاقية نيويورك، القانون الفرنسي، القانون النموذجي، الشريعة الإسلامية ، التشريعات العربية. الطبعة الأولى، القاهرة، دار النهضة العربية عام 1996. ص 207

### المبحث الثالث

## قواعد التحكيم في عقود النقل الدولي للبضائع

### طبقاً لقواعد روتردام

لقد جاء الفصل 15 من قواعد روتردام بنصوص خاصة بالتحكيم (المواد من 75 إلى 78) وهي من شأنها أن تطبق على اتفاقات التحكيم التي يبرمها كل من الناقل والشاحن ضمن شروط وبنود عقد النقل الدولي البحري للبضائع . ولقد نصت المادة (1/75) من قواعد روتردام على أنه يحق لأطراف عقد النقل أن يلجئوا إلى التحكيم كوسيلة لفض المنازعات التي تثور بينهم<sup>1</sup> .

وطالما أبقينا في أذهاننا أن هدف الاتفاقية الجديدة المتمثلة في إيجاد توازن بين مصالح الناقلين والشاحنين فقد جاءت الفقرة الثانية من المادة سالفة الذكر بقائمة من الأماكن التي يجوز للشخص المحتكم وهو ما يمثل غالباً المرسل إليه الذي يتمسك بمطالبة تجاه الناقل أن يختار من بينها المكان الذي تبشر فيه إجراءات التحكيم أو مقر التحكيم .

وانطلاقاً من أن عقد النقل في ظل قواعد روتردام قد يبدأ تنفيذه من استلام البضائع من مخازن أو مصانع الشاحن ويمر بميناء شحن ويصل إلى ميناء تفريغ ويتم التسليم أخيراً في مخازن المرسل إليه . فالأماكن المحتملة لإجراء التحكيم هي :

- 1- مقر الناقل.
- 2- مكان التسليم المتفق عليه أو ميناء التفريغ.
- 3- مكان الاستلام المتفق عليه أو ميناء الشحن.
- 4- المكان المتفق عليه في عقد النقل .

---

1- اتفاقية روتردام لنقل البضائع المادة 01/75

## المبحث الرابع

### قواعد التحكيم بالنسبة إلى الاتفاق الوارد

#### في العقد الكمي طبقاً لقواعد روتردام

شملت قواعد روتردام نصوصاً خاصة لما يسمى العقود الكمية وقد عرفت الاتفاقية العقد الكمي بأنه "عقد نقل ينص علي نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها ويمكن أن يتضمن تحديد حد أدني أو أقصى للكميات المشحونة أو نطاقاً معيناً".

ويمتاز العقد الكمي بأن أطرافه يتمتعان بقدر كبير من الحرية التعاقدية مما يسمح لهم بالتفاوض علي جميع شروط العقد بما فيها شرط التحكيم أو الشروط المنظمة لتحديد مسؤولية الناقل أو حالات الإعفاء منها ، وبناء علي ما سبق اعتبرت قواعد روتردام بمقتضي الفقرة 3 من المادة 75 أن الاتفاق المحدد لمكان التحكيم الذي يرد في عقد نقل كمي هو اتفاق ملزم لأطرافه الأصليين الموقعين عليه عند توافر الشرطين التاليين :

1- أن يحدد العقد الكمي بوضوح أسماء أطرافه وعناوينهم .

2- أن يكون قد جري التفاوض عليه بصفة خاصة، أو أن يتضمن بياناً واضحاً بأن هناك اتفاق تحكيم وارداً في العقد.

ولقد تطرقت الاتفاقية إلى مسألة امتداد اتفاق التحكيم للغير أي لأشخاص بخلاف الأطراف الأصليين، ولذلك فقد نصت المادة 4/75 من الاتفاقية علي "أن تحديد مكان التحكيم فيما بين أطرافه الأصليين لا يلزم من ليس طرفاً فيه إلا عند توافر الشروط التالية:

الشرط الأول: وقوع مكان التحكيم في أحد الأماكن التي يجوز أن يختارها الشاحن تجاه الناقل في مطالبته وهي (مقر الناقل - مكان الاستلام أو ميناء الشحن - مكان التسليم أو ميناء التفريغ).

الشرط الثاني : أن يتصل بعلم المرسل إليه وجود مثل هذا الاتفاق وذلك يتمثل في ورود اتفاق التحكيم في مستند النقل الورقي أو الالكتروني مما يجيز له الاطلاع عليه .

الشرط الثالث : أن يوجه إلي الشخص المحتكم ضده إشعاراً بمكان التحكيم و في وقت مناسب وذلك لمنع أي إخلال بحقوق الدفاع لأي من الطرفين في الدعوي التحكيمية .

الشرط الرابع: كون القانون المطبق يسمح بأن يكون ذلك الشخص ملزماً باتفاق التحكيم وهو شرط يرتبط بمدى انطباق شرط التحكيم علي بعض الأشخاص الاعتبارية العامة.



وجدير بالإشارة أن المرسل إليه يستطيع أن يواجه هذا الموقف ويتصدي له بأن يضع في عقد البيع أو خطاب الاعتماد الذي يقدمه للبائع ما يفيد أن اتفاق التحكيم الوارد في مستند النقل الورقي أو الإلكتروني غير مقبول ولا يعتد به تجاهه .

### المبحث الخامس

#### قواعد التحكيم الواردة في مشارطات الإيجار

##### وعقود استخدام السفن

مشارطه الإيجار هو الاسم المستخدم لعقود تأجير السفينة وذلك إما لفترة زمنية معينة أو لعدد معين من الرحلات الملاحية أو يكون الإيجار في بعض الحالات لسفينة مجردة من أدواتها وتجهيزاتها فيما يسمى "إيجار السفينة عارية".

ولقد استبعدت قواعد روتردام مشارطات الإيجار في النقل الملاحي المنتظم أي النقل بواسطة سفن وفقاً لجدول زمنية تعمل بانتظام بين موانئ محددة والعقود الآخري المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيز عليها من الخضوع لأحكامها .

بمعنى أن مشارطات الإيجار وعقود استخدام السفن مثلها مثل العقود الكمية يتم التفاوض علي شروطها بين أطرافها بحرية وبحيث تكون لهم حرية مطلقة في تحديد مكان التحكيم وعدد المحكمين والقانون واجب التطبيق علي إجراءات التحكيم والقانون واجب التطبيق علي موضوع النزاع ... الخ. إلا أن هذا الاستبعاد لأحكام الاتفاقية يسري فقط في العلاقة بين الأطراف الأصليين أي الموقعين مشارطه الإيجار من المؤجر مالك السفينة والمستأجر<sup>1</sup>.

إن طبيعة النصوص الخاصة بالتحكيم كما وردت في الاتفاقية من شأنها إيجاد التوازن الملائم بين الناقلين والشاحنين ومن بعدهم المرسل إليهم ، ومنعاً لقيام الناقل بإدراج شرط تحكيم يكون في صالحه من حيث مقر التحكيم الأنسب لمصالحه ضد المرسل إليه الذي قد يتكبد نفقات باهظة في الذهاب إلي دولة مقر الناقل أو إلي مكان آخر لتقديم طلب التحكيم ومباشرة إجراءاته التي قد تطول أحياناً . لذلك فقد ذكرت المادة (5/75) أن ما جاء من تحديد لمكان التحكيم سواء بالنسبة إلي عقود النقل الخاضعة للاتفاقية أو عقود لنقل الكمية و مشارطات الإيجار و عقود استخدام السفن هي قواعد أمرة لا يجوز الاتفاق علي مخالفتها ، و متى جاء شرط التحكيم متعارضاً مع أحكام الاتفاقية ، اعتبر الشرط باطلاً وحلت محله أحكام الاتفاقية طالما أن المنازعة التي سيطرح موضوعها أمام هيئة التحكيم لم تنشأ بعد . أما الاتفاق علي مكان التحكيم بعد نشوء النزاع في كل عقود النقل سالف الذكر فإنها تخضع للإرادة الحرة للأطراف ويجوز الاتفاق فيها علي تحديد أي مكان ملائم لإجراء التحكيم بحسب الأحوال .

---

1- Droit du commerce international Jean-michel Jacquet, Philip Delebecque, Sabine Corneloup .édition DALLOZ-2010.page 663

## المبحث السادس

### آثار اتفاق التحكيم البحري

إن المنازعات الأكثر حدوثاً بشأن التحكيم أمام المحاكم الوطنية يتعلق الكثير منها باتفاق التحكيم وليس بحكم التحكيم إذ غالباً ما يحاول أحد أطراف اتفاق التحكيم التخلص من لزومية هذا الاتفاق رغباً في اللجوء إلى المحكمة العادية في حين يتمسك الطرف الآخر باتفاق التحكيم رغباً في توجيه النزاع إلى التحكيم . و للاتفاق التحكيمي أثران أحدهما إيجابياً والآخر سلبياً سنبحثهما في مطلبين علي النحو التالي :

**المطلب الأول : الأثر الإيجابي لاتفاق التحكيم البحري .**

**المطلب الثاني: الأثر السلبي لاتفاق التحكيم البحري.**

### المطلب الأول

#### الأثر الإيجابي لاتفاق التحكيم البحري

يتمثل الأثر الإيجابي لاتفاق التحكيم البحري في التزام الأطراف باتفاق التحكيم المبرم بينهم وعدم الرجوع فيه بإرادة أحدهم المنفردة ، وعقد الاختصاص بالمنازعات المتفق علي حلها تحكيمياً علي القضاء التحكيمي بداية من المساهمة والاشتراك في تعيين المحكمين و نهاية بالتنفيذ الاختياري لحكم التحكيم الصادر في النزاع الصادر في النزاع مروراً بتسهيل مهمة المحكمين للفصل في ذلك النزاع .

على انه يلاحظ أن اتفاق التحكيم لا يتعلق بالنظام العام ولهذا فلا يجوز لمحكمة أن تعمل أياً من هذين الأثرين من تلقاء نفسها

## المطلب الثاني

### الأثر السلي لاتفاق التحكيم البحري

يتمثل الأثر السلي لاتفاق التحكيم البحري في استبعاد اختصاص المحاكم الوطنية بنظر النزاع أو المنازعات المتفق علي حلها تحكيمياً حيث لا ينبغي للمحاكم الوطنية النظر في النزاع محل اتفاق التحكيم احتراماً لهذا الاتفاق ولإرادة أطرافه .

#### أولاً : الاستبعاد في المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية .

إن مبدأ استبعاد اختصاص المحاكم العادية بنظر المنازعات محل اتفاق التحكيم يرجع الفضل في إقراره إلي المعاهدات الدولية. فقد قررت اتفاقية نيويورك 1958 في مادتها الثانية في فقرتها الثالثة أن "علي محكمة الدولة المتعاقدة عندما تطرح أمامها دعوي في أمر قام الأطراف في صدده بإبرام اتفاق وفقاً للمعني الوارد في هذه المادة أن تقوم أن تقوم بناء علي طلب أحد الأطراف بإحالتهم إلي التحكيم" .

هذا النص سالف الذكر قد أورد قاعدة موضوعية موحدة تسمو في المرتبة علي التشريعات الداخلية وتلتزم بها محاكم كافة الدول الأعضاء المنظمة للاتفاقية أيا ما كانت جنسية الأطراف في اتفاق التحكيم أو المكان المتفق علي جعله مقراً للتحكيم. فالثابت أن هذه القاعدة عامة التطبيق بالنسبة لمحاكم كل دولة موقعة، ويترتب علي كون هذه القاعدة المذكورة ذات طبيعة دولية أن المشرع الوطني لا يجوز أن يقيد من إطلاقها أو ينال من قوتها الإلزامية.

أما الاتفاقية الأوروبية للتحكيم التجاري الدولي فقد أوردت الأمر مفصلاً في مادتها السادسة مقررّة أنه إذا رفع أحد أطراف اتفاق التحكيم الدعوي أمام القضاء العادي ثم دفع المدعي عليه أمامها بعدم الاختصاص استناداً إلي وجود اتفاق تحكيم فإن الدفع يجب أن يقدم قبل البدء في المرافعة حول الموضوع أو عند البدء في المرافعة تبعاً لما إذا كان قانون القاضي يعتبر الدفع بعدم الاختصاص من الدفوع الإجرائية أم من الدفوع الموضوعية<sup>1</sup> .

ولقد افترضت الفقرة الثالثة من المادة السادسة أن الخصم لم يدفع أمام هيئة التحكيم بعدم الاختصاص وإنما لجأ مباشرة إلي محكمة القضاء العادي و طلب منها الحكم بعدم وجود اتفاق تحكيم أو ببطالانه أو بانقضائه وأراد النص اجتناب الاضطراب الذي ينشأ عن تشتت النزاع بين جهتين ، فألزم المحكمة بأن تأمر بوقف الفصل في الطلب الذي قدم إليها حتى يصدر حكم التحكيم ولها بعد ذلك أن تستأنف نظر الطلب وإذا قضت برفض الطلب ظل حكم التحكيم قائماً .

---

1- Traité de droit maritime Pierre Bonassies, Christian Scape. Edition delta 2007. Page 352

ثانياً : هل يشترط لجواز تمسك صاحب المصلحة بوقف الدعوي القضائية أن تكون الإجراءات التحكيمية قد بدأت

### بالفعل ؟

ذهب غالبية الفقه إلى أنه لا يشترط لجواز تمسك صاحب المصلحة بوقف الدعوي القضائية أن تكون الإجراءات التحكيمية قد بدأت بالفعل .

فذهب البعض إلى وجوب أن تحكم المحكمة الوطنية بعدم اختصاصها بنظر النزاع محل اتفاق التحكيم سواء أكانت الإجراءات التحكيمية قد بدأت بالفعل أن لم تكن قد بدأت بعد . ففي الحالتين تحكم المحكمة الوطنية بوقف الإجراءات السارية أمامها .

وذهب البعض إلى أن القاعدة الموضوعية التي أوردتها اتفاقية نيويورك 1958 في هذا الخصوص قد اقتضت علي اقتضاء تمسك أحد الأطراف باتفاق التحكيم ، ولم تشترط أن يكون هذا الطرف أو غيره قد بدأ بالفعل إجراءات التحكيم .

### الخاتمة

إن أغلب المنازعات البحرية الملاحية العقدية كانت تتم تسويتها عن طريق التحكيم ويرجع ذلك إلى ميل أطراف هذه المنازعات للسرية والمرونة في الإجراءات وهو ما يتميز به التحكيم عن قضاء الدولة ، وقد ساعد على ازدهار التحكيم البحري ورواجه في السوق التجاري البحري كنظام قانوني لحل منازعاتهم بديلاً عن القضاء العام هي رغبة الممارسين للأنشطة البحرية في تسوية منازعاتهم تسوية عادلة وسريّة وسريعة في إطار المجال المهني المتخصص وكذلك نجد أن دولية النشاطات البحرية نظراً لاختلاف جنسية كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه عن جنسية السفينة يجعلنا نلجأ إلى التحكيم بديلاً عن القضاء الوطني.

ولعل هذا البحث على الرغم من أنه مسح بشكل عام اتفاق التحكيم البحري إلا أنه يبقى ورقة عمل مقتضبة نظراً لخصوصية موضوعه وطبيعته.

نسأل الله الموفق، والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

الأستاذ خالد عليوي

## الفهرس

### مقدمة

المبحث الأول: الإطار القانوني المنظم لعقود النقل الدولي للبضائع بحراً

المبحث الثاني: نطاق التحكيم البحري

المطلب الأول: بحرية المنازعات المعروضة علي التحكيم البحري

المطلب الثاني: الطابع الدولي للتحكيم البحري

المطلب الثالث: الطابع التجاري للتحكيم البحري

المبحث الثالث: قواعد التحكيم في عقود النقل الدولي للبضائع طبقاً لقواعد روتردام

المبحث الرابع: قواعد التحكيم بالنسبة إلي الاتفاق الوارد في العقد الكمي طبقاً لقواعد روتردام

المبحث الخامس: قواعد التحكيم الواردة في مشارطات الإيجار وعقود استخدام السفن

المبحث السادس: آثار اتفاق التحكيم البحري

المطلب الأول: الأثر الإيجابي لاتفاق التحكيم البحري

المطلب الثاني: الأثر السلبي لاتفاق التحكيم البحري

الفرع الأول: الاستبعاد في المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية .

الفرع الثاني: هل يشترط لجواز تمسك صاحب المصلحة بوقف الدعوي القضائية أن تكون الإجراءات

التحكيمية قد بدأت بالفعل ؟

### الخاتمة

### الفهرس

### قائمة المراجع

## قائمة المراجع

### باللغة العربية

#### الكتب

- 1- التحكيم في المنازعات البحرية، عاطف محمد الفقي. الناشر دار النهضة العربية 2007.
- 2- التحكيم في المنازعات البحرية، الدكتور كمال حمدي. مركز التحكيم الدولي الاسكندرية 2005.
- 3- اتفاق التحكيم البحري إيمان فتحي حسن الجميل / دار الجامعة الجديدة 2013
- 4- د. ناريمان عبد القادر، اتفاق التحكيم وغفقا لقانون التحكيم في المواد المدنية والتجارية رقم 27 لسنة 1994 دراسة مقارنة ما بين اتفاق التحكيم في اتفاقية نيويورك، القانون الففرنسي، القانون النموذجي، الشريعة الاسلامية ، التشريعات العربية. الطبعة الاولى، القاهرة، دار النهضة العربية عام 1996.
- 5- د. مصطفى جمال، ود. عكاشة عبد العال. التحكيم ، الاسكندرية. دار الجامعة الجديدة، طبعة 2005،

#### المجلات

- 1- مجلة التحكيم العالمية. العدد الثالث.
- 2- مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية كلية الحقوق جامعة الاسكندرية عدد خاص 2010

#### الاتفاقيات

- 1- اتفاقية روتردام لنقل البضائع.

### باللغة الفرنسية

- 3- Droit du commerce international Jean-michel Jacquet, Philip Delebecque, Sabine Corneloup .édition DALLOZ-2010
- 4- Traité de droit maritime Pierre Bonassies, Christian Scapel. Edition delta 2007