

The Effectiveness of Arbitration in Maritime Disputes According to UAE Arbitration Law No. 6 of 2018 and International Agreements

مدى فاعلية التحكيم في المنازعات البحرية وفقا لقانون التحكيم الإماراتي رقم ٦ لسنة ٢٠١٨ والاتفاقيات الدولية

Salha Al-khallafi^{1*}, Emad Al-Dein Abd Elhay¹.

¹University of Sharjah, Sharjah, UAE.

ARTICLE INFO

Article history:

Received 13 Apr 2021

Accepted 27 Jun 2021

Published 01 Oct 2022

*Corresponding author:

University of Sharjah, Sharjah, UAE.

Email: salha.kk@hotmail.com.

Abstract

This study addresses an important topic in maritime arbitration, specifically the legal and practical solutions to the problems arising from arbitration in maritime disputes in light of UAE Arbitration Law No. 6 of 2018 and international agreements. The research is divided into two sections. The first section discusses the importance of arbitration in maritime disputes and is subdivided into two parts. The first part defines arbitration in maritime disputes, exploring the international, commercial, and maritime nature of such disputes. The second part examines the nature of arbitration in maritime disputes, specifically addressing whether maritime arbitration applies to contractual or non-contractual disputes. The second section focuses on the impact of the advantages and disadvantages of arbitration in maritime disputes and is also divided into two parts. The first part discusses the impact of the advantages of arbitration in maritime disputes, while the second part evaluates the impact of the disadvantages of arbitration in maritime disputes. Finally, the study presents its results and recommendations at the end of the research.

Keywords: Maritime Arbitration, Maritime Disputes, Maritime Contracts.

الملخص

تناولت هذه الدراسة موضوعا هاما من موضوعات التحكيم البحري، وهو مدى فاعلية التحكيم في المنازعات البحرية في ظل قانون التحكيم الإماراتي رقم ٦ لسنة ٢٠١٨ والاتفاقيات الدولية، إذ تم تقسيم البحث إلى مبحثين تناولت في المبحث الأول أهم منازعات التحكيم في المنازعات البحرية، وقد تم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، المطلب الأول تناولت فيه تحديد المقصود بالتحكيم في المنازعات البحرية، ومن خلاله تم التعرف على الطبيعة الدولية والتجارية والبحرية للمنازعات البحرية، وفي المطلب الثاني تناولت فيه المنازعات الخاضعة للتحكيم البحري، حيث تم التعرف على المنازعات البحرية التي تخضع للتحكيم البحري سواء كانت العلاقة عقدية، أم غير عقدية، أما المبحث الثاني، فقد تناولت فيه أثر مزايا وعيوب التحكيم على المنازعات البحرية، وقسمت هذا المبحث إلى مطلبين، المطلب الأول تناولت فيه أثر مزايا التحكيم البحري في المنازعات البحرية، ثم بعد ذلك أثر عيوب التحكيم البحري في المنازعات البحرية في مطلب ثانٍ، وانتهت الدراسة بنتائج وتوصيات تم إدراجها في نهاية البحث، ومن أهمها (إدراج على الأقل توصيتين).

الكلمات المفتاحية: التحكيم البحري، المنازعات البحرية، العقود البحرية.

١. المقدمة

يسود العلاقات البحرية في عصرنا الحالي تيار دافق مقتضاه اللجوء للتحكيم لحل المنازعات الناشئة عنها، حيث يتفق أطراف هذه العلاقة على أن يعهدوا بالمنازعات الحالية، أو المستقبلية الناشئة عنها إلى محكمين مختصين من اختيارهم ومن المشهود لهم بالكفاءة والخبرة في المجال البحري؛ ليفصلوا فيها بأحكام تحكيمية ملزمة، وقد ساعد على ازدهار التحكيم البحري ورواجه في أسواق التجارة البحرية كنظام قانوني لحل المنازعات، وتفضيله على القضاء الوطني في الدول المختلفة رغبة الممارسين للأنشطة البحرية المختلفة في حل المنازعات الناشئة عن علاقاتهم البحرية التعاقدية وغير التعاقدية حلاً بحرياً عادلاً ينبع من واقع المجال المهني المتخصص الذي يعملون فيه، وهو مجال التجارة البحرية، والذي يتميز بالخصوصية من جهة، وبالتعقيد من جهة أخرى.

وقد أظهرت أغلب دول العالم الأجنبية، والعربية اهتمامها بالتحكيم البحري، ومنها دولة الإمارات العربية المتحدة التي أصدرت قانوناً حديثاً خاصاً بالتحكيم رقم ٦ لسنة ٢٠١٨، ومن ضمن ما تضمنه قواعد قانونية يُمكن اللجوء إليها للفصل في المنازعات البحرية، ناهيك عن الاتفاقيات الدولية بهذا الشأن.

١,١ الدراسات السابقة

من أهم الدراسات السابقة ذات الصلة بالموضوع:

أحمد محمود خليل، "موسوعة أحكام المنازعات البحرية في القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة والقانون الدولي للبحار"^١، حيث قدم المؤلف تعريفاً مفصلاً عن المنازعات البحرية، وموضوعات المنازعات التي تنشأ بين الأطراف. وتختلف دراستي عن الدراسة السابقة في أنها تعرضت إلى موضوعين جوهريين، الأول يتصل بماهية الإشكالات في المنازعات البحرية، والثاني يتعلق بالبحث عن الحلول القانونية لهذه الإشكالات التي تتولد عن الفصل في المنازعات البحرية.

علي سليمان العقيد، "التحكيم في منازعات عقود النقل البحري للبضائع"، ٢٠١٥، حيث تعرض المؤلف للتحكيم، وتعريفه، وكيفية إجرائه في عقود النقل البحري للبضائع، وتتميز دراستي عن الدراسة السابقة في أنها تتعرض وبشكل معمق إلى كل من إشكالات التحكيم التي يمكن أن تنتج عن ذلك في المسائل البحرية، ومن ثم البحث عن الحلول القانونية لتلك الإشكالات.

ممدوح محمد حامد الشهبان، "دور التحكيم في فض منازعات النقل البحري للبضائع"، رسالة ماجستير، ٢٠١٨، وقد تطرق الباحث في دراسته لعقد النقل البحري، وفض منازعات عقود النقل البحرية للبضائع من خلال التحكيم، وأثر التحكيم في فض منازعات عقد النقل البحري للبضائع. هذه الدراسة تتميز عن دراستي في أنها قد تعرضت فقط لعقد النقل البحري، وفض المنازعات في عقود النقل البحري، أما دراستي فقد تناولت بالتفصيل ماهية الإشكالات في القضايا البحرية، وما تثيره من إشكاليات فرعية، ناهيك عن البحث عن الآثار القانونية التي تنتج عن الإجراءات الواجب اتباعها في التحكيم والقانون الواجب التطبيق، وكذلك كيفية تنفيذ حكم التحكيم، وطرق الطعن عليه.

٢. إشكالية الدراسة

تكمن إشكالية الدراسة الرئيسية في بيان مدى فاعلية التحكيم البحري في حل الإشكالات التي تنتج عن التحكيم في المنازعات البحرية آخذين بعين الاعتبار الطبيعة الخاصة للمنازعات البحرية التي تتطلب اتخاذ إجراءات وتدابير في غاية الأهمية، والتي تتجلى في المحافظة على العلاقات بين الأطراف، وتفعيل النشاط البحري واستقرار معاملاته، من خلال السرعة في فصل النزاعات البحرية والسرية التامة للطرفين من قبل محكمين متخصصين وخبراء في المجال البحري ليفصلوا فيها بأحكام تحكيمية نهائية وملزمة، وتصديهم لكافة المنازعات البحرية التي تتميز بالتشعب والتعقيد، وبالتالي إيجاد الحلول القانونية والعملية لها تحقيقاً لمصالح أطراف المنازعة البحرية الذين فضلوا الطريق الودي لحل منازعاتهم على طريق اللجوء إلى القضاء العادي.

٣. أهمية وأهداف الدراسة

٣,١ أهمية الدراسة

تكمن أهمية البحث بتقديم دراسة مستفيضة ومتعمقة في مدى فاعلية التحكيم البحري في المنازعات البحرية وفقاً لقانون التحكيم الجديد وللاتفاقيات الدولية ذات الصلة، ومن ثم البحث عن الحلول القانونية للإشكالات التي تثار في التحكيم البحري، وذلك من أجل أن يحقق التحكيم متطلبات أطراف المنازعة البحرية القانونية، وحتى الاقتصادية.

٣,٢ أهداف الدراسة

تستهدف الدراسة معالجة مدى فاعلية التحكيم البحري في المنازعات البحرية، خاصة تلك المتعلقة بسرية الإجراءات، أو سرية الأحكام الصادرة من قبل المحكمين، ومن ثم بيان أثر مزايا وعيوب التحكيم على الإشكالات الناشئة عن التحكيم في المنازعات البحرية.

٤. منهجية الدراسة

اعتمدنا في بحثنا على المنهج الوصفي التحليلي، وأيضاً المنهج الاستقرائي، والاستنباطي، وذلك من خلال البحث في نصوص قانون التحكيم الإماراتي رقم ٦ لسنة ٢٠١٨، والاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن عن ماهية التحكيم في المنازعات البحرية ومن ثم البحث عن أثر مزايا التحكيم على التحكيم في المنازعات البحرية، وذلك بقصد إيجاد الحلول القانونية لهذه الإشكالات من أجل تعزيز اللجوء إلى هذا الطريق الودي في حل المنازعات.

٥. صعوبة الدراسة

- قلة الأبحاث المتخصصة في التحكيم البحري وفقاً للقانون البحري الإماراتي.
- إنشاء مركز التحكيم البحري الإماراتي، مما يتطلب توضيح بعض القواعد التي يتم من خلالها اللجوء إلى التحكيم البحري.
- صدور قانون التحكيم الجديد في دولة الإمارات رقم ٦ لسنة ٢٠١٨، ولم يتضمن أحكاماً تنظم التحكيم البحري.
- عدم توافر الأحكام القضائية المبنية على التحكيم البحري، بشكل وافٍ.

٦. نطاق الدراسة

لقد اعتمدنا بشكل كلي على قانون التحكيم الإماراتي رقم ٦ لسنة ٢٠١٨ لدولة الإمارات العربية المتحدة، حيث إن دراستنا خاصة بمدى فاعلية التحكيم البحري وفقاً للقانون رقم ٦ لسنة ٢٠١٨ لدولة الإمارات، لذلك اعتمدنا عليه في دراستنا.

٧. خطة الدراسة

- المبحث الأول: أهم منازعات التحكيم في المنازعات البحرية.
- المطلب الأول: تحديد المقصود بالتحكيم في المنازعات البحرية.
- المطلب الثاني: المنازعات الخاضعة للتحكيم البحري.
- المبحث الثاني: أثر مزايا وعيوب التحكيم على المنازعات البحرية.
- المطلب الأول: أثر مزايا التحكيم في المنازعات البحرية.
- المطلب الثاني: أثر عيوب التحكيم على المنازعات البحرية.
- الخاتمة (النتائج والتوصيات)

٧, ١ المبحث الأول: أهم منازعات التحكيم في المنازعات البحرية

إن خصوصية التحكيم في المنازعات البحرية تثير العديد من الإشكالات رغم أن مصطلح التحكيم في المسائل البحرية قد لا يختلف بحد ذاته عن مصطلح التحكيم في أية منازعة، حيث يقصد بالتحكيم بوجه عام الاتفاق على طرح نزاع على أشخاص معينة، ويسمون بالمحكمين ليفصلوا فيه دون اللجوء إلى المحكمة المختصة^٦، وقد عرفه بعض الفقه بأنه هو الاتفاق على طرح النزاع على شخص معين، أو أشخاص معينين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة، وبمقتضى التحكيم يتنازل الخصوم عن حقهم في اللجوء إلى القضاء مع التزامهم بطرح النزاع على محكم، أو أكثر ليفصلوا فيه بحكم ملزم للخصوم^٥، في حين عرفه فقهاء آخرون على أنه "الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة البحرية على عرض المنازعات التي نشأت، أو ستنشأ مستقبلاً على التحكيم"^٦.

وقد نصت المادة (٢٢) من اتفاقية هامبورغ^٧ لسنة ١٩٧٨، على أنه "١- مع مراعاة أحكام هذه المادة يجوز للطرفين النص، باتفاق مثبت كتابة بين الطرفين، على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية، ٢- إذا تضمنت مشاركة الإيجار نصاً على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم، وصدر سند شحن استناداً 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^٨، ويرى البعض بأن هذه الاتفاقية لها الفضل الكبير في تنظيمها لبعض مسائل التحكيم البحري، لتكون أول نص دولي متخصص في التحكيم البحري، يعترف به كنظام قانوني له مزاياه الكبيرة لحل المنازعات البحرية^٩.

وعليه يكون من الضروري أن نبين بداية ما هي الإشكالات التي يُحدثها التحكيم في المنازعات البحرية (المبحث الأول)، قبل أن نلجأ إلى تحديد طبيعة هذه الإشكالات (المبحث الثاني).

❖ المطلب الأول: المقصود بالتحكيم في المنازعات البحرية

يُقصد بالتحكيم في المنازعات البحرية "كل خلاف ناتج في إطار المعاملات البحرية سواء بين الأشخاص الخاصة فيما بينهم، أو بين أحد الأشخاص المعنوية العامة^{١٠}، أي أن جميع المنازعات التي تكون مرتبطة بالنشاط البحري واستخدام الملاحة البحرية".

وقد عرفته المادة ١ من مرسوم رقم (١٤) لسنة ٢٠١٦ بشأن إنشاء مركز الإمارات للتحكيم البحري في الدولة المنازعات البحرية بأنها "أي نزاع ينشأ عن عقد، أو علاقة، أو واقعة، أو أي أمر آخر يتعلق بالأنشطة البحرية سواء على المستوى المحلي، أو الإقليمي، أو الدولي". بيد أن ذلك يظهر العديد من الإشكالات التي تظهر للمحكمين، والتي يتم التعرض لها وفق الآتي بقصد إيجاد الحلول لها.

١. الإشكالات الناتجة عن الطبيعة الدولية للمنازعة البحرية

تتمتع أغلب العمليات المتصلة بالنشاط البحري بطبيعة دولية، ومن ثم فإن المنازعات التي تنشأ عنها، ويتم تسويتها عن طريق التحكيم هي منازعات دولية تخضع لقواعد القانون الدولي، أي كان طبيعة هذه العلاقات القانونية^{١١}، ومن ثم فإن العلاقات البحرية، أي كان نوعها تعاقدية، 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 أو قواعد الإسناد^{١٢} التي تشكل حلاً لتلك الإشكالات في حال اللجوء إلى التحكيم.

٢. الإشكالات الناجمة عن الطبيعة التجارية للمنازعة البحرية

يعد التحكيم التجاري البحري نظاماً قانونياً خاصاً لحل المنازعات المتعلقة بمصالح التجارة الدولية وحسب، ويعتمد أساساً على اتفاقية التحكيم الموقعة بين أطراف النزاع بخصوص عقود التجارة الدولية المبرمة بينهما، ولا شك أن هذه الخصوصية تجعل مجاله أضيّق من مجال التحكيم الخاص^{١٣}.

ويثير تشعب العلاقات البحرية إشكالات حول ما إذا كانت جميع المسائل الناشئة عنها متمتعة بالصفة التجارية، ولإثبات تمتع المسائل الناشئة عن العلاقات البحرية، تعاقدية، أو غير تعاقدية بالصفة التجارية، فإنه لا بد من الاستناد إلى معيار قانوني، وفي معتمد، وفي سبيل ذلك فإننا نرجع إلى الاتفاقيات الدولية المنظمة للتحكيم.

٣. الإشكالات المنبثقة من الطبيعة البحرية للمنازعة البحرية

إذا ثبت تمتع المنازعات البحرية بالصفة التجارية والدولية، فإن ذلك لا يمحي خصوصية المعاملات البحرية، هذه الأخيرة لم تجعل من القواعد التجارية وحدها كفيلاً بتنظيمها على الرغم من كونها معاملات تجارية، واستلزمت إقرار قواعد تتكفل بتنظيمها على نحو لا يهدر خصوصيتها، ومن هنا كان لنشأة القانون البحري الذي يتميز 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^{١٤}.

❖ المطلب الثاني: المنازعات الخاضعة للتحكيم البحري

أدى انتشار أنشطة النقل البحري، وعلميات التجارة البحرية بين دول العالم المختلفة، وتطور معاملاتها تطوراً كبيراً، إلى البحث، ومن ثم اللجوء إلى التحكيم لتسوية المنازعات فيما بينهم، وتنقسم المنازعات المعروضة على التحكيم البحري، إلى نزاعات ناشئة عن العقود البحرية، وأخرى ناشئة عن الحوادث البحرية، إلا أن أية منازعة من هذه تثير إشكالات تختلف عن الأخرى، وهو ما سوف نتعرض له وفق الفروع التالية.

١. المنازعات الناشئة عن العقود البحرية

إن المنازعات الناشئة عن عملية النقل البحري، والتي تتمثل في أدائها القانونية في العقد ذي الطبيعة التجارية الدولية، وتتمثل هذه المنازعات العقدية في الآتي:

– عقود مشاركة إيجار السفن

يتخذ هذا النوع من الإيجار صورتين هما: المشاركة بالرحلة، والمشاركة الزمنية، وسوف نتطرق لكل صورة من هاتين الصورتين على النحو التالي: -

– عقود مشاركة إيجار السفن لمدة معينة

عرفت المادة (٢٤٤) من القانون الاتحادي البحري الإيجار الزمني للسفينة بأنه عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة مجهزة لمدة معينة " إذ يعتبر الزمن عنصر جوهري في عقد الإيجار الزمني كما أن الإيجار يرد على السفينة بأكملها، ولا يقتصر هذا الإيجار على السفينة لوحدها، وإنما يرد على السفينة، وهي مطقمة أي مجهزة بالربان والبحارة، ولذلك فإن العقد لا يعتبر عقد إجارة أشياء فقط، وإنما إجارة أشياء، وإجارة خدمات في الوقت نفسه، ويجب أن يكون هذا العقد ثابتاً بالكتابة^{١٥}.

ومن وجهة نظر الباحثين أنه يمكن حل الإشكاليات التي تثور في عقد إيجار السفينة من خلال التحكيم، سواء كان ذلك في العقد المبرم بينهم، أم عن طريق مشاركة التحكيم، حيث يكون لكلا الطرفين مناقشة وبحث محل العقد، ومن ثم يجوز للطرفين الاتفاق سويًا على كيفية، وآلية حل مثل هذا النزاع عن طريق اتفاق التحكيم بالطريقة التي ترضي الطرفين.

– عقود مشاركة إيجار السفينة لرحلة معينة

تمثل هذه الصورة إحدى صورتين تأجير السفينة المجهزة، حيث يقوم مالك السفينة المجهزة بالربان والبحارة بتقديمه للمستأجر، وطبقاً للمادة (٢٢٥) من القانون التجاري البحري الإماراتي " فإن عقد تأجير السفينة بالرحلة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بوضع سفينة معينة، أو جزء منها تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة، أو عدة رحلات معينة^{١٦}."

وغالباً ما تثير هذه العقود إشكالات تحديد مسؤولية مستأجر السفينة، أو مالكيها بخصوص خسارة معينة، أو بالنسبة لمنازعات سلامة الموانئ والمراسي للشحن والتفريغ، أو حول حالة السفينة عند تسليمها إلى المستأجر، أو المنازعات المتعلقة بغرامات التأخير، وبناءً على ذلك يمكن حل هذه الإشكالية عن طريق التحكيم البحري، من خلال تطبيق قواعد التحكيم بصفة عامة، وانطباقها بصفة خاصة على التحكيم البحري.

ويعتقد الباحثان، ومن أجل تفادي الإشكاليات التي تثور في عقد السفينة، أنه يمكن إضافة مادة في قانون التحكيم الجديد " رقم ٦ لسنة ٢٠١٨ " تتعلق بعقد تأجير السفينة، ويكون نصها: " يجوز للطرفين النص باتفاق مبين كتابة على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ عنه مسؤولية مستأجر السفينة، أو مالكيها بخصوص الأضرار التي تحدث للمستأجر."

٢. المنازعات الناشئة عن عقود النقل البحري

في الحقيقة، يوجد نوعان من النقل البحري؛ نقل البضائع، ونقل الأشخاص، وقد عرف المشرع الإماراتي عقد النقل البحري للبضائع في المادة (١/٢٥٦) من القانون التجاري البحري بقوله "عقد النقل البحري بمقتضاه يتعهد الناقل بأن ينقل بضاعة من ميناء إلى آخر مقابل أجر". ويعد عقد النقل من العقود الرضائية التي تتم بتوافق إرادة طرفيه، الناقل والشاحن، ولا يلزم إفراغه في شكل معين، وإن كان المشرع البحري قد استلزم كتابته، إلا أن الكتابة هنا مطلوبة فقط للإثبات، وليس لصحة العقد، وقد نصت المادة (١/٢٥٧) من القانون التجاري البحري بقولها "يثبت عقد النقل البحري بسند الشحن"١٧.

كما عرف المشرع الإماراتي عقد نقل الأشخاص في المادة ١/٢٨٨ من التقنين التجاري البحري بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل المسافرين من ميناء إلى آخر نظير أجر، ويعتبر عقد نقل الأشخاص بالبحر عملاً تجارياً دائماً بالنسبة للنقل، ولكن الأمر يختلف بالنسبة للمسافر، إذ يعتبر العقد تجارياً بالنسبة له إذا كان المسافر تاجراً والسفر بالبحر لأغراض التجارة، أو بمناسبتها، أما إذا كان السفر للحج، أو السياحة، أو العلاج فإنه يعتبر مدنياً، ولو كان المسافر تاجراً"١٨.

ونجد أن عقود النقل تثير الإشكالات التي تثور في حالة مثلاً عدم وصول البضاعة سليمة، أو وجود عيب بها، أو وجود نقص في البضاعة، أو عدم شحنها وفقاً لما هو متفق عليه في عقد النقل، وكذلك تثير الإشكالات أيضاً في حالة إصابة الراكب بأية أضرار تلحق به أثناء الرحلة البحرية بسبب السفينة.

ويرى الباحث أن هذه الإشكالات التي تثور في عقد النقل البحري يمكن حلها عن طريق التحكيم، لأن عقد النقل البحري يعتبر من قبيل عقود الإذعان حيث نجد أن أغلب وثائق الشحن يجري إعدادها سلفاً بمعرفة شركات الملاحة وفق عقود نموذجية مطبوعة، ولا يكون للشاحن حرية مناقشتها، أو تعديل شروطها، وعلى الشاحن إما أن يقبل التعاقد على الوجه الذي فرضه الناقل، أو لا يتعاقد بالمرّة، ومن ثم يجب النص على التحكيم صراحة، ويجب على المشرع الإماراتي أن يضع نصاً خاصاً في ذلك الشأن كما نصت المادة (٢٢) من قواعد هامبورج ١٩٧٨ حيث نصت الفقرة الأولى من هذه المادة على أنه "يجوز للطرفين النص باتفاق مبين كتابة على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية" ويلاحظ أن هذه المادة قد اشترطت أن يرد شرط التحكيم في وثيقة الشحن، لذلك نأمل أن يقوم المشرع الإماراتي بإضافة نص خاص بالتحكيم البحري في قانون التحكيم الجديد "رقم ٦ لسنة ٢٠١٨".

٣. المنازعات الناشئة عن سندات الشحن

سند الشحن هو وثيقة يصدرها الناقل، أو نائبه بناء على طالب الشاحن، تثبت تسلمه للبضاعة وشحنها على السفينة بغية نقلها إلى جهة محددة^{١٩}، ويقوم سند الشحن ليس بوظيفة إثبات شحن البضاعة على السفينة فحسب، بل أيضاً يمثل عقد النقل البحري، ويكون هو الوسيلة الوحيدة لإثبات ذلك العقد، كما أن وجود وثيقتين لعقد النقل البحري كثيراً ما يؤدي إلى بعض المشكلات، ولذلك جرت عادة شركات الملاحة البحرية على الاكتفاء بتحرير سند الشحن متضمناً كافة البيانات الخاصة بعقد النقل، وقد أصبح سند الشحن بذلك الوسيلة الأولى لإثبات عقد النقل البحري^{٢٠}، ويتم في الغالب إدراج مشاركة التحكيم في ذلك السند، حيث إنه يجب أن يتوافر هذا الشرط إشارة واضحة وصريحة للتحكيم، ويعتبر وضوح سند الشحن شرطاً لقبوله.

ويثير سند الشحن بعض الإشكالات التي تتعلق بالنزاعات التي تثور تحته وتتعلق بالخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع خلال الرحلة، أو التأخير في وصولها، أو عدم وصولها، أو التسليم الخطأ للبضاعة، وأيضاً مشكلة إحالة سند الشحن إلى مشاركة الإيجار الصادرة بموجبها، والمشملة على شرط التحكيم، وما إذا كانت الإحالة العامة إلى النص المشاركة تكفي لاندماج السند في المشاركة، أو تلزم الإحالة الخاصة لشرط التحكيم الوارد بها^{٢١}.

وعليه، نرى أنه يمكن حل الإشكالية في سند الشحن عن طريق الإحالة صراحة إلى حل النزاع عن طريق التحكيم في عقود الشحن كما ذكرنا في عقود النقل البحري؛ لأنها تعتبر من عقود الإذعان، ومن ثم يجب أن يتضمن سند الشحن الإحالة صراحة إلى حل المنازعات إلى التحكيم.

٤. المنازعات الناجمة عن عقود بناء السفينة وإصلاحها

لا يخضع بناء السفن لطريقة واحدة، وإنما قد يتم عبر ثلاث طرق وهي:

– البناء المباشر، أو الاقتصادي.

– عقد الاستصناع.

– البناء غير المباشر.

ويعتبر عقد بناء السفينة من العقود الشكلية لا الرضائية حيث لا يكفي لقيامه مجرد التقاء إرادتي طرفيه، وإنما ينبغي أن يكون مكتوباً، كما ينبغي أن يتم إجراء أي تعديل فيه عن طريقة الكتابة وإلا ترتب البطلان على مخالفة ذلك. والإشكالات التي تثور في عقد بناء السفن، وإصلاحها تثور حول مدى مطابقة السفينة عند الانتهاء من بنائها لمواصفات العقد المتفق عليه مسبقاً بين الطرفين أم لا.

وبناء على ما سبق، برأينا أن الإشكاليات التي تثور في عقود بناء السفينة وإصلاحها، يمكن حلها عن طريق التحكيم، حيث تعتبر هذه العقود من العقود الشكلية لا الرضائية، والتي اشترط المشرع فيها الكتابة، ولما كانت هذه العقود "بناء السفينة وإصلاحها" تقوم بها شركات عالمية، ومن ثم نجد أن هذه الشركات تشترط في عقودها اللجوء إلى التحكيم، وعليه يمكن تفادي أي نزاع في هذا الشأن بناء على هذا العقد المبرم بين الطرفين ونجد المشرع الإماراتي في قانون التحكيم الجديد " رقم ٦ لسنة ٢٠١٨ " في المادة (٣/ ٥) قد نص " يجوز الاتفاق على التحكيم من خلال الإحالة التي ترد في أي عقد، أو أية وثيقة أخرى تتضمن شرط التحكيم إذا كانت هذه الإحالة واضحة في اعتبار هذا الشرط جزءاً من العقد".

٥. المنازعات المشتقة من عقود التأمين وإعادة التأمين

وثيقة التأمين البحري هي عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المستأمن بالدرجة التي اتفقا عليها عن الخسائر البحرية، وهي الخسائر المترتبة على المخاطر البحرية، وثيقة التأمين البحري هي الوثيقة التي تغطي البضائع أثناء نقلها، أو الوثيقة التي تغطي السفينة نفسها، أو الوثيقة التي تغطي أجرة الشحن، أو أية مصلحة تأمينية أخرى مرتبطة بالمصالح المذكورة أعلاه ضد الأخطار أو الأخطار المتفق عليها بالوثيقة، والمنازعات التي قد تثور عن هذا النوع من العقود متعلقة بالجوانب التأمينية خصوصاً بين المؤمنين الذين يحلون محل المستفيدين الأصليين عملاً بمبدأ الحلول في التأمين^{٢٢}.

ويرى الباحثان أن الإشكاليات التي تثور في عقود التأمين البحري وإعادة التأمين، شأنها في ذلك شأن عقد النقل البحري، حيث إن الشركات التي تمارس مجال التأمين البحري وإعادة التأمين، تعتبر شركات عالمية وكبيرة، وغالباً ما تكون عقودهم عقود إذعان، فيمكن أن تنص صراحة في هذه العقود على إحالة النزاع إلى التحكيم صراحة، ولهذا يوجب على هيئة التحكيم التي تنظر النزاع في عقود التأمين البحري أن تتقيد بالمدة التي حددها المشرع في القانون البحري في المادة (٣٩٩)، حيث نصت على

أنه "لا تسمع عند الإنكار، وعدم العذر الشرعي الدعاوي الناشئة عن عقد التأمين بمضي سنتين".

٦. المنازعات الناشئة عن البيوع البحرية

البيع البحري هو بيع البضائع التي تنقل بطريق البحر، وهو يقابل بوجه عام عملية تصدير بالنسبة للبائع، واستيراد بالنسبة للمشتري، ويتطلب تنفيذ العقد نقل البضائع بطريق البحر بقصد تسليمها للمشتري، وارتباط البيع بالنقل البحري يخلع على البيع طابعاً بحرياً، ويستتبع قواعد خاصة يخضع لها هذا البيع^{٢٣}، وهذه البيوع تنشأ عنها عدة إشكالات تبعاً لنوع البيع.

٧. المنازعات الناتجة عن البيع في ميناء القيام

وتشمل بيوع القيام، البيوع البحرية التي يتم فيها تسليم البضاعة في ميناء القيام أي الذي تشحن فيه البضائع، ومعنى ذلك أن المخاطر التي تتعرض لها البضاعة أثناء الرحلة تقع على عاتق المشتري استناداً إلى أن ملكية البضاعة قد انتقلت إليه، وينقسم هذا النوع إلى نوعين:

بيع الفوب F.O.B: البيع فوب هو بيع يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة المباعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يعينها المشتري^{٢٤}.

البيع سيف C.I.F أو البيع كاف CAF يقصد بالبيع سيف ذلك العقد الذي يلتزم فيه البائع بإزاء المشتري بتسليم البضاعة المباعة في ميناء الرحيل، والتعهد بشحنها، والتأمين عليها، وذلك مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ جزافي يشمل ثمن البضائع وقسم التأمين عليها بالإضافة أيضاً إلى أجرة نقل هذه البضائع^{٢٥}.

ومن وجهة نظر الباحثين، يمكن حل الإشكاليات التي تثار في شأن بيع السيف، أو الفوب، وذلك من خلال تسوية لاحقة أي عن طريق مشاركة التحكيم، وعن طريق هذه المشاركة يتم تحديد النقاط التي يجب أن تفصل فيها هيئة التحكيم.

٨. المنازعات الناتجة عن البيع عند الوصول

وهو يتم فيه التسليم في ميناء الوصول، وتشمل الآتي:

- البيع بسفينة معينة، وهو بيع لبضاعة معينة بنوعها يلتزم البائع بنقلها على سفينة معينة في عقد البيع ذاته إلى ميناء الوصول؛ حيث تسلم للمشتري، وتنتقل ملكيته إليه.
- البيع بسفينة غير معينة هو بيع آجل لبضاعة معينة بنوعها مع التزام البائع بنقلها في ميعاد محدد إلى ميناء الوصول؛ حيث تسلم للمشتري، وتنتقل ملكيتها إليه، ويكون على سفينة يختارها البائع^{٢٦}.

ونجد أن الإشكاليات التي تثار في هذه العقود، ما هو نوع البيع الذي تم بين الطرفين، وما إذا تم التسليم وفقاً للاتفاق بين الطرفين وتم دفع الثمن، وهل تم وصول البضاعة سليمة أم لا؟ ويرى الباحثين أن المنازعات التي تثار عن البيع عند الوصول، يمكن حلها عن طريق مشاركة التحكيم، حيث لا يعلم الأطراف مسبقاً بالأضرار التي حدثت، لذلك فالأفضل لحل مثل هذا النزاع يكون عن طريق مشاركة التحكيم، لأنه سوف يكون معلوماً لدى الأطراف طبيعة النزاع، والأضرار التي لحقت بالطرف الآخر.

٩. المنازعات الناشئة عن الحوادث البحرية

وتتمثل المنازعات الناشئة عن الحوادث البحرية في الآتي:

- المنازعات المتصلة بالمساعدة البحرية والإنقاذ

لم يعرف المشرع الإماراتي المقصود بالمساعدة والإنقاذ البحري، ومع ذلك فقد نص في المادة (٣٢٧) على سريان أحكام هذا الفصل؛ أي الفصل الثاني " على مساعدة، وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر، والأشخاص الموجودين عليها، والأشياء التي تنقلها وأجور النقل، كما تسري على الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية، والمراكب التي تقوم بالملاحة في المياه الداخلية، وذلك دون اعتبار لنظام القانون للمياه التي تقدم فيها الخدمات". ومن النص السابق يمكن استخلاص المقصود بالمساعدة والإنقاذ البحري بأنه: كل عمل يتم بين منشأتين عائمتين إحداهما سفينة؛ بحيث يترتب على ذلك أن تنقذ إحداهما الأخرى، أو تنقذ ما عليها من بضائع، أو ملحقات، أو أرواح بشرية من خطر جدي^{٢٧}.

وعليه، نجد أن الإشكالات التي تثار في ذلك الشأن عن مقدار النفقات، والمبالغ المستحقة عن عملية المساعدة والإنقاذ البحري، وغالباً ما يتم تحديدها عن طريق التحكيم.

وفي هذا المقام، يُمكن حل المنازعات الناشئة عن المساعدات البحرية والإنقاذ عن طريق التحكيم، ولكن بالتقيد بأحكام المادة (٣٣٩) من القانون البحري، والتي نصت على أنه (يقع باطلاً كل اتفاق يقضي باختصاص محكمة أجنبية نظر الدعاوى الناشئة عن المساعدة والإنقاذ، أو إجراء التحكيم في هذه الدعاوى خارج الدولة، وذلك إذا وقعت المساعدة والإنقاذ في المياه الخاضعة لفضاء الدولة وكانت كل من السفينة التي قامت بالمساعدة، والإنقاذ والسفينة التي أنقذت تتمتع بجنسية الدولة "؛ أي أنه يستخلص من هذا مفهوم المخالفة على أنه إذا كانت أعمال المساعدة، والإنقاذ في غير إقليم الدولة، أو أن السفينة لا تتمتع بجنسية الدولة، فإنه يجوز فيها التحكيم خارج الدولة.

- المنازعات الناجمة عن التصادم البحري

تعرف المادة الأولى من معاهدة بروكسل " لسنة ١٩١٠ " التصادم البحري بأنه " التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين، أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم " ^{٢٨}. أما القانون التجاري البحري الإماراتي وإن لم يفرد أية مادة لتعريف التصادم البحري إلا أنه يمكن أن يفهم هذا التعريف ضمناً من نص المادة (٣١٨)؛ حيث ينص على أن " إذا وقع تصادم بين سفن بحرية، أو بينها وبين مراكب تقوم بالملاحة في المياه الداخلية تسري التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحق بالسفن، والأشياء، والأشخاص الموجودين على السفينة طبقاً للأحكام الواردة في هذا الفصل ".

وفي هذا الصدد، نرى أن الإشكاليات التي تثور في شأن التصادم البحري، يمكن حلها عن طريق التحكيم، وذلك عن طريق مشاركة التحكيم، ويفهم ذلك من نص المادة (٣٢٥) من القانون البحري الاتحادي؛ حيث نصت الفقرة ٣ من هذا المادة على أنه "يجوز للخصوم الاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة غير المحاكم المذكورة في الفقرة الأولى، أو عرض النزاع على التحكيم"، ويفهم من هذه المادة جواز التحكيم في مثل هذه الإشكاليات.

– المنازعات المتعلقة بالخسائر المشتركة

الخسائر البحرية هي جميع الأضرار التي تحصل للسفينة، والبضائع، وجميع المصاريف الاستثنائية المنصرفة على السفينة والبضائع، والخسائر البحرية سواء أكانت أضراراً، أم مصروفات على نوعين خسائر خاصة، وخسائر مشتركة.

– الخسائر الخاصة: هي الخسائر التي يتحملها من تصيبه، فيتحمل المجهز الخسارة التي لحقت بسفينته، أو أنفقت في سبيلها، كما يتحمل الشاحن الخسارة التي لحقت بضاعته، أو أنفقت بسببها ما لم يكن المجهز مسؤولاً عنها، وهذه الخسائر لا تدخل تحت حصر مثل الخسائر الخاصة بالأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب عيب خاص بها، أو بسبب العاصفة، أو الغرق، أو الجنوح، أو المصادرة، والنفقات المنصرفة لإنقاذ البضاعة.

– الخسائر المشتركة، أو العامة هي الأضرار التي تحصل اختياريًا في حالة الخطر، وكذلك المصاريف التي تنفق عن قصد في مثل هذه الأحوال من أجل السلامة العامة، وهذه الخسائر يشترك المجهز والشاحنون في تحملها، ومثالها أن يقوم الربان بإلقاء بعض البضائع في البحر، أو بكسر شراعات السفينة وصواريخها تخفيفاً لحمولتها وتمكينها لها من متابعة السفر، أو بدفع مكافأة عن المساعدة التي قدمتها سفينة لسفينة أخرى في حالة الخطر^{٢٩}.

ونجد أن الإشكالات التي تثور في هذا الشأن تتعلق بتحديد نوع الخسائر التي حدثت، ومن ثم تحديد من نصيب كل سفينة عن قيمة هذه الخسائر، وعليه، إن الإشكاليات التي تثور عن الخسائر المشتركة يجوز حلها عن طريق التحكيم، وذلك من خلال مشاركة تحكيم باتفاق الأطراف على أنه يجب عند الإحالة إلى التحكيم الالتزام بنص المادة ٣٥٦ من القانون البحري الإماراتي؛ حيث نصت على أنه "توزع الخسائر المشتركة بين جميع ذوي الشأن في الرحلة البحرية بنسبة حصة كل منهم في المجموعة المدنية" على أن يقوم خبير، أو أكثر تعيينه المحكمة، أو هيئة التحكيم بتسوية هذه الخسائر وفقاً للمادة ٥٣٧ من القانون البحري الإماراتي.

– المنازعات المتصلة بمنازعات ملاحية أخرى

قد تثور منازعات ترتبط بالأمور الملاحية مثل الدعاوي ضد مزودي السفينة، أو المنازعات مع سلطات الموانئ^{٣٠}. ويرى الباحث أن المنازعات البحرية التي يجوز فيها التحكيم، يمكن أن تكون ناشئة عن علاقة عقدية أو علاقة غير عقدية، ونجد أن إرادة الأطراف، وما اتفقوا عليه من إحالة النزاع إلى التحكيم البحري هي التي يعتد بها، كما أنه يستفاد من نص المشرع الإماراتي في قانون التحكيم الجديد رقم ٦ لسنة ٢٠١٨ في المادة الأولى، ويرى الباحث أنه يمكن حل الإشكاليات التي تثار عن المنازعات البحرية، في حالة عدم النص في عقد المبرم بين الأطراف إلى التحكيم، فيمكن تسوية مثل هذه المنازعات عن طريق مشاركة التحكيم، ويجب أن تكون المشاركة صريحة في إحالة النزاع إلى التحكيم، ولذلك قد اتجهت بعض مراكز التحكيم البحري في لوائحها إلى تحديد العلاقات البحرية التي تعرض منازعاتها على التحكيم، حيث إنها كثيرة، ومتنوعة، وبعيدة عن الحصر، ونجد أن مركز التحكيم البحري الإماراتي قد نص على ذلك في المادة الأولى عندما عرف المنازعات البحرية كالتالي: "أي نزاع ينشأ عن عقد، أو علاقة، أو واقعة، أو أي أمر آخر يتعلق بالأنشطة البحرية سواء على المستوى المحلي، أو الإقليمي، أو الدولي"، وأخيراً يجب على المشرع الإماراتي أن يقوم بالنص صراحة على إحالة الإشكاليات، والنزاعات التي تنشأ في الملاحة البحرية، والقانون البحري بوجه خاص إلى التحكيم سواء تم إدراج شرط التحكيم في العقود المبرمة بين الأطراف، أو عن طريق مشاركة تحكيم، ونأمل بعد إنشاء مركز التحكيم البحري في دولة الإمارات أن يقوم بإصدار قانون تحكيم بحري؛ حيث إن الأعمال المتعلقة بالملاحة البحرية تتطلب السرعة في فصل النزاع، ولا يمكن أن تتوافر هذه السرعة إلا عن طريق تسوية النزاعات، والإشكاليات التي تنشأ بين الأطراف، عن طريق التحكيم البحري، من خلال قواعد خاصة به، وليس نصاً عاماً.

– موقف الاتفاقيات الدولية والمشرع الإماراتي من منازعات التحكيم البحري

يوجد العديد من المعاهدات الدولية الخاصة بالتحكيم في المنازعات البحرية الدولية، ونجد أن هذه المعاهدات بعد أن أجازت التحكيم أخذ البعض منها ببيان مكان التحكيم والقانون الذي يحكم منازعات التحكيم، ومن هذه المعاهدات التي أخذت بالتحكيم في مجال المنازعات البحرية الدولية اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم، واتفاقية

الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام ١٩٧٨ " اتفاقية هامبورج "، ومعاهدة جنيف لسنة ١٩٨٠، والمتعلقة بالنقل متعدد الوسائط.

وقد جاءت المادة ٢٢ من اتفاقية هامبورج^{٣١} ونصت على التحكيم، غير أنها لم تكن تقصد أن تنشئ نظاما خاصا بالتحكيم بالنسبة لعقد نقل البضائع بحرا، أو أن تقوم بالتضحية بحرية الأطراف في تنظيم التحكيم الخاص بهم بالطريقة التي يرغبون بها، بل إن الاتفاقية كان قصدها أقل من ذلك بكثير، فهي قصدت أن تقيد حرية الأطراف في بعض الأمور التي قد تؤدي إلى شروط مجحفة في حقهم، ووفقا للاتفاقية، فإن هذا قد يحدث بالنسبة لأمرين، اختيار مكان التحكيم واختيار القانون المطبق على موضوع النزاع^{٣٢}.

ولقد أجازت اتفاقية هامبورج في فقرتها الأولى من المادة (٢٢) للطرفين النص والاتفاق على التحكيم، وتشترط أن يكون الاتفاق مكتوبا، والكتابة هنا للإثبات فحسب.

والمرجع الإماراتي في القانون التجاري البحري رقم ٢٦ لسنة ١٩٨١ لم يتطرق إلى جواز أو عدم جواز الاتفاق على إحالة الدعاوي الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر إلى التحكيم.

أما فيما يتعلق بمسألة شرط التحكيم بإحالة سند الشحن إلى مشاركة الإيجار، فقد نصت الفقرة الثانية من المادة (٢٢) على أنه : " إذا تضمنت مشاركة الإيجار نصا على إحالة المنازعات بموجبها إلى التحكيم وصدر سند شحن استنادا إلى مشاركة إيجار 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 " ، فعندما يصدر سند شحن استنادا إلى مشاركة إيجار تتضمن شرط تحكيم فإنه حتى يلتزم حامل سند الشحن الذي حاز السند بحسن نية بهذا الشرط يجب أن يتضمن سند الشحن ملاحظة خاصة أي كلمات خاصة تفيد التزام حامل سند الشحن بهذا الشرط^{٣٣} ، أما الفقرة السادسة من المادة (٢٢) نصت على أنه " ليس في أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم الذي يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري " ، وهكذا فإنه ونظرا لما يتمتع به الأطراف بحق التنازل عن حقوقهم بعد وقوع النزاع ، فإنه يصبح من حقهم استرداد حريتهم في الخروج على النظام العام للتحكيم الوارد في اتفاقية هامبورج ، وذلك بعد وقوع النزاع ، وهو ما نصت عليه الاتفاقية بشكل صريح .

أما بالنسبة لاتفاقية أثينا^{٣٤} لعام ١٩٧٤ ، فقد نصت المادة ١٧ من اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم تحت عنوان الاختصاص القضائي على أنه: ترفع الدعوى عملا بأحكام هذه الاتفاقية، وبناء على اختيار المدعي، أمام إحدى المحاكم المنصوص عليها تاليا شريطة أن تكون هذه المحكمة كائنة في دولة طرف في هذه الاتفاقية: (محكمة محل الإقامة الدائم للمدعي عليه، أو المركز الرئيسي لأعمال هذا الأخير. أو محكمة مكان الرحيل، أو الوصول وفقا لعقد النقل. أو محكمة دولة موطن أو محل الإقامة الدائم للمدعي إذا كان للمدعي عليه مركز أعمال في تلك الدولة، ويخضع لاختصاصها القضائي. أو محكمة الدولة في المكان الذي أبرم فيه عقد النقل إذا كان للمدعي عليه مركز أعمال في تلك الدولة، ويخضع لاختصاصها القضائي. وللأطراف بعد وقوع الحادث الذي سبب الضرر أن تتفق على عرض دعوى التعويض أمام جهة اختصاص أخرى، أو أمام التحكيم.

وترى الباحثة من هذا النص السابق أن المنازعات البحرية المتعلقة بالتعويض المدني عن الأضرار الناتجة عن تنفيذ عقد النقل البحري للأشخاص، والخاضع للاتفاقية تكون قابلة للتحكيم من حيث الموضوع، وذلك بشرط أن يكون الاتفاق على التحكيم بعد وقوع الحادث؛ أي أن شرط التحكيم الوارد في عقد النقل البحري لنقل الركاب يعتبر باطلا وإن كان يجوز إبرام مشاركة تحكيم بعد وقوع الحادث.

أما التحكيم في معاهدة جنيف^{٣٥} لسنة ١٩٨٠ ، فقد نصت المادة (٢٧) من معاهدة جنيف لسنة ١٩٨٠ في شأن النقل متعدد الوسائط على ما يلي: مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع فيما يتعلق بنقل دولي متعدد الوسائط. تتخذ إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعي: (مكان في دولة يقع في أراضيها. أو المحل الرئيسي لعمل المدعي عليه، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعي عليه. أو مكان إبرام العقد متعدد الوسائط بشرط أن يكون للمدعي عليه فيه محل عمل، أو فرع، أو وكالة إبرام عن طريق أي منها. أو مكان استلام البضاعة للنقل الدولي متعدد الوسائط، أو مكان التسليم. أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم، أو الاتفاق الخاص به. يطبق المحكم، أو هيئة التحكيم قواعد هذه الاتفاقية. تعتبر أحكام الفقرتين (٢،٣) من هذه المادة جزءاً من كل شرط تحكيم، أو اتفاق تحكيم، ويعتبر باطلا ولاغيا أي نص في هذا الشرط، أو

الاتفاق يكون متعارضا مع هذه الأحكام. ليس في أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل متعدد الوسائط ٣٦.

وترى الباحثة إن نصوص المادة السابقة تتطابق مع نص المادة (٢٢) من اتفاقية هامبورج، والمتعلقة بالتحكيم ماعدا الفقرة الخاصة بموضوع الإحالة؛ حيث إن المادة (٢٧) من الاتفاقية قد تبنت نصوص هامبورج للتحكيم غير إنها تتميز بأنها لم تتضمن نصا في خصوص إحالة سند الشحن إلى مشاركة الإيجار، وهو ما يتفق مع طبيعة النقل المتعدد الوسائط، حيث إن المستند الوحيد بين الأطراف هو مستند النقل متعدد الوسائط، كما أنها تركز على مكان الاستلام ومكان التسليم، وليس ميناء الاستلام وميناء التسليم.

ومما سبق نجد أنه يجوز التحكيم في كافة المنازعات البحرية، إلا أن المشرع الإماراتي لم يأت على ذكر التحكيم ليكون الطريق الثاني من طرق حل النزاع البحري، وإن كانت هناك إشارة بسيطة للتحكيم تم ذكرها في المادة (٣٢٥، ٣٣٩) من القانون التجاري البحري الإماراتي رقم ٢٦ لسنة ١٩٨١؛ حيث نصت المادة ٣/٣٢٥ على أنه "يجوز للخصوم الاتفاق على رفع الدعوى أمام محاكم غير المحكمة المذكورة في الفقرة الأولى، أو عرض النزاع على التحكيم"، وهذا النص يتضح منه على جواز اتفاق الخصوم على عرض النزاع على التحكيم في الدعاوي الناشئة عن التصادم البحري، أما المادة (٣٣٩) من القانون البحري الإماراتي، وفيما يتعلق بالدعاوي الناشئة عن المساعدة والإنقاذ، فقد ذكرت أنه "يقع باطلا كل اتفاق يقضي باختصاص محكمة أجنبية بنظر الدعاوي الناشئة عن المساعدة، أو الإنقاذ، أو بإجراء التحكيم في هذه الدعاوي خارج الدولة".

٧،٢ المبحث الثاني: أثر مزايا وعيوب التحكيم على المنازعات البحرية

إن المزايا التي يتمتع به التحكيم بصفة عامة، هي ذاتها التي يتمتع بها التحكيم البحري بصفة خاصة، كما أن العيوب التي قد تشكل عقبة في طريق التحكيم على وجه العموم هي العيوب ذاتها التي قد تشكل عقبة في طريق التحكيم البحري على وجه الخصوص سواء كان ذلك التحكيم مؤسسياً، أو حرّاً. هذه المزايا والعيوب تلقي بظلالها على بعض الإشكالات الناتجة عن الفصل في المنازعات البحرية الأمر الذي يدعو إلى التعرض لآثارها، ومن ثم بيان الطرق التي يُمكن اتخاذها من أجل تلافي هذه الإشكالات.

❖ المطلب الأول: أثر مزايا التحكيم في المنازعات البحرية

يتميز التحكيم البحري بعدة مزايا تظهر خصوصيتها، وتنعكس بشكل مباشر على الإشكالات التي تنشأ عن التحكيم في المنازعات البحرية، وأهمها التالي:

– السرعة

تعتبر السرعة التي يتميز بها التحكيم البحري مطلب كل أطراف العلاقة البحرية، وهذه السرعة ليست متوفرة لدى المحاكم القضائية، وخاصة في الدول التي يكون لديها العديد من القضايا، والتي يصعب معها البت في النزاع البحري بالسرعة المطلوبة مما يؤدي إلى طول أمد النزاع الذي قد يصل إلى سنوات مما ينتج عنه عدم الاستفادة من الأموال المتنازع عليها وفقدانها، ولهذا وجد التجار البحريون ضالتهم في التحكيم البحري نظاما يضمن حل منازعاتهم في مدة قصيرة ٣٧.

ومن ثم نجد أن السرعة التي يتميز بها التحكيم البحري، تؤدي إلى تفادي الإشكالات التي تثار في المنازعات البحرية، والتي لا تتوافر في التحكيم العادي والقضاء العادي.

كما نجد أن المشرع الإماراتي قد سكت على النص السرعة في فصل النزاع، حيث قد جاءت نصوص قانون التحكيم خالية من النص على فصل النزاع خلال مدة معينة. وعليه، نوصي المشرع الإماراتي بالنص على فترة زمنية معينة يتم خلالها الفصل في النزاع، ويجب على هيئة التحكيم عندما يتم عرض النزاع عليها والفصل فيه أن يكون خلال فترة زمنية محددة مسبقا من قبل المشرع، حتى لا يفقد التحكيم البحري أهم مميزاته، وهي السرعة.

– السرية

على أطراف المنازعات البحرية أن يعمدوا إلى حل منازعاتهم بسرية، حيث نجد أن هذه السرية لا توفرها لهم المحاكم القضائية في الدول المختلفة نظرا لعدم وجودها سواء في الإجراءات، أو عند صدور الحكم، وهذه السرية هي مطلب التجار البحريين أطراف المنازعات البحرية نظرا لرغبتهم في أكبر قدر ممكن سواء من حيث سرية عقد جلساتها، وذلك من خلال

حظر العلانية، و حصر الأطراف المشاركين فيهم فقط، أو مستشاريهم دون غيرهم، أو في حكم تحكيم غير معلن للعامة، وعدم نشر الحكم، وذلك للمحافظة على أن تكون معاملاتهم وأموالهم سرية عن غيرهم حتى لا يؤثر ذلك على التعاون التجاري بين الأطراف في معاملاتهم المستقبلية، أو مع الغير،^{٣٨} ومن ثم يتبادر أن السرية التي يتميز بها التحكيم البحري، تؤدي إلى تفادي الإشكالات التي تثار في المنازعات البحرية، وذلك بسبب سرية الأحكام والجلسات، وعدم نشرها، مما قد يؤدي لحدوث ضرر بالأطراف المتحكمة.

لقد نص المشرع الإماراتي في قانون التحكيم بالنص على السرية، حيث إن السرية التي يتميز بها التحكيم تكون في مصلحة طرفي النزاع، وذلك من خلال النص (٣٣ للقانون رقم ٦ لسنة ٢٠١٨) حيث نصت على أن (تكون جلسات التحكيم سرية ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك) وكذلك نجد أن السرية أيضا في حكم التحكيم؛ حيث نصت (المادة ٤٨ من قانون التحكيم رقم ٦ لسنة ٢٠١٨) على أنها (أحكام سرية، ولا يجوز نشرها، أو نشر جزء منها إلا بموافقة الأطراف على ذلك كتابة، ولا يعتبر نشر الأحكام القضائية التي تتناول حكم التحكيم إخلالا بهذا المبدأ). ونقترح على المشرع بفرض عقوبة على من يقوم بنشر أحكام التحكيم البحري قبل الفصل بها من المحكمين وصدور الحكم، حتى يكون ذلك ردعا لمن يقوم بنشر هذه الأحكام، وذلك من أجل الحفاظ على سرية أطراف النزاع البحري.

– المرونة

يتسم التحكيم البحري بالمرونة، والتي لا تعني تحرر المحكم من القواعد والإجراءات الأساسية التي ينص عليها القانون، فهو ملزم حتى ولو كان محكما بالصلح باحترام المبادئ الأساسية للتقاضي من احترام حقوق الدفاع، واحترام مبدأ المواجهة والمساواة بين الأطراف، ومن أهم ما يتميز به التحكيم البحري أن المحكم لا يتقيد كالقاضي العادي بالعديد من الإجراءات، والتي لا يستطيع القاضي العادي مخالفتها.^{٣٩}

ونجد أن المشرع الإماراتي قد حل إشكالية المرونة، وذلك من خلال (المادة ٢٨ و ٢٩ من قانون التحكيم الجديد رقم ٦ لسنة ٢٠١٨)، حيث يستفاد من هذه المواد على مرونة المشرع الإماراتي، ونصت المادة (٢٨) على أن: (للأطراف الاتفاق على مكان التحكيم، فإذا لم يوجد اتفاق حددت هيئة التحكيم مكان التحكيم، وذلك مع مراعاة ظروف الدعوى، وملاءمة المكان لأطرافها)، ونجد المرونة هنا أن للأطراف الحق في اختيار مكان التحكيم، وعقد الجلسات، وهذا يختلف عن القضاء العادي، وأيضا المادة (٢٩) قد نصت على أنه (تتم إجراءات التحكيم باللغة العربية، ما لم يتفق الأطراف على غير ذلك)، فنجد أن المرونة هنا تتمثل في عدم تقيد أطراف النزاع باللغة العربية على عكس القضاء العادي الذي يجب أن يكون باللغة العربية.

وهذا أيضا ما نصت عليه قواعد روتردام على مكان التحكيم بقولها: تقام إجراءات التحكيم، حسبما يختاره الشخص الذي يتمسك بمطالبه تجاه الناقل في: أي مكان يحدد لذلك الغرض في اتفاق التحكيم أو أي مكان آخر في دولة يوجد فيها أي من الأماكن التالية: مقر الناقل أو مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل أو مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل أو الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية.^{٤٠} وبذلك تكون قواعد روتردام قد أعطت نطاقاً أوسع من أجل تعيين مكان التحكيم.

وأیضا نجد أن اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع " هامبورغ ١٩٧٨ قد نصت على مكان التحكيم على الوجه التالي:

تتخذ إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعي: مكان في دولة يقع في أراضيها: (المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه أو مكان إبرام العقد، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل، أو فرع، أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها أو ميناء الشحن، أو ميناء التفريغ أو أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم، أو الاتفاق الخاص به^{٤١}. وتعتبر أحكام هذه الفقرة جزءا من كل شرط تحكيم، أو اتفاق تحكيم، ويعتبر باطلا، ولاغيا أي نص متعارض مع هذه الأحكام.

وبناء على ما سبق، يقترح الباحثان عند صياغة عقد التحكيم البحري، يجب على الأطراف أن يتفقا فيما بينهم على جميع العناصر الجوهرية في العقد مثل الاتفاق على مكان التحكيم، واللغة التي يتم بها التحكيم، وجميع العناصر الأخرى في العقد، وذلك لتفادي طول النزاع، وسرعة الفصل فيها، وفقا لما تقتضيه مصلحتهم.

– قبول التحكيم على المستوى الدولي

تفضل الدول أن تكون طرفاً في خصومة منظورة أمام التحكيم البحري، وخصوصاً التحكيم الحر، لاعتبارات سيادة تلك الدولة، ولهذا فإن التحكيم البحري يعتبر نظاماً مقبولاً دولياً، وخاصة بالنسبة للمنازعات البحرية التي تكون أحد أطرافها دولة أجنبية، كالتحكيم في منازعات النقل البحري، وتظهر ميزة القبول الدولي بجلاء، وذلك على مستوى تنفيذ حكم التحكيم البحري، حيث إن الطرف الخاسر في الدعوى التحكيمية سيتردد قبل أن يفكر في عدم نفي الحكم الصادر عن محكمة، أو هيئة تحكيم متخصصة في المجال البحري نفسه، مما سيعرضه في حالة عدم التنفيذ الاختياري إلى وقف أعماله التجارية، ومقاطعته تجارياً، فضلاً عن تعريض سمعته التجارية للخطر، والخشية من حرمانه من المزايا المقدمة لأعضاء التجمعات البحرية^{٤٢}، ومن ثم يتبين قبول التحكيم على المستوى الدولي الذي يتميز بها التحكيم البحري، لتفادي الإشكالات التي تثار في المنازعات البحرية، وخصوصاً عند تنفيذ الأحكام التحكيمية.

ونجد أن المشرع الإماراتي قد نص في الفقرة ٣ من المادة الثالثة من قانون التحكيم رقم ٦ لسنة ٢٠١٨ (على أن التحكيم ذو صفة دولية حتى ولو جرى داخل الدولة، وذلك في أي من الحالات الآتية: يكون التحكيم ذا صفة دولية إذا كان موضوع النزاع الذي ينصب عليه اتفاق التحكيم يرتبط بأكثر من دولة واحدة)، وهذا يدخل على أن التحكيم البحري يعتبر نظاماً مقبولاً دولياً. وفي هذا الصدد، نأمل من المشرع في ظل الوضع الحالي، وما تتميز به دولة الإمارات العربية المتحدة من علاقة طيبة بين دول العالم، حيث أصبحت الآن دولة الإمارات من الدول التي تجذب الاستثمارات إليها، لذلك يجب أن يتم إنشاء مراكز تحكيم بحري متعددة في الدولة لنظراً للسمعة الطيبة التي تتميز بها الدولة، وجذب الأطراف التحكيمية إلى الدولة للفصل في منازعاتهم البحرية.

– إجراء التحكيم البحري من قبل المتخصصين

نجد إجراء التحكيم البحري من قبل المتخصصين الذين يتميز بهم التحكيم البحري، يؤدي إلى تفادي الإشكالات التي تثار في المنازعات البحرية، حيث نجد أن هؤلاء الأفراد لديهم خبرة عالية في المنازعات البحرية لا تتوافر في التحكيم العادي، أو القضاء العادي.

وقد سكت المشرع الإماراتي في النص على الشروط الخاصة بهيئة التحكيم من ضمن هذه الشروط أن تكون الهيئة متخصصة، وإن كان قد نص على شروط عامة في الفقرة رقم ١ من المادة ١٠ من قانون التحكيم الإماراتي، وليس من بينها أنهم متخصصون في الأعمال التي يقوم بها المحكم. وكما نتمنى على مشرع النص أن يشترط في المنازعات البحرية أن يكون القائم بالفصل في المنازعات لديه الخبرة في هذا المجال لكي تساعده في الفصل في المنازعات البحرية، وإلا كنا أمام أحكام تحكيم لا تراعي خصوصية التحكيم في المنازعات البحرية، وبالتالي فقد فاعلية التحكيم في هذه المنازعات.

– التحكيم البحري لا يثير مشكلة التنازع على الولاية، أو الاختصاص القضائي

لا يخضع التحكيم البحري لولاية الدولة، أو لولاية إحدى جهاتها القضائية، وبالنتيجة فلا تثار في التحكيم البحري مشكلة التنازع على الولاية، وإذا كان التحكيم البحري لا يثير مشكلة التنازع على الولاية، فمن باب أولى ألا يثير مشكلة تنازع الاختصاص بين محاكم الدولة، لأن التحكيم البحري لا يعتبر جهة قضائية تابعة للدولة، ولا يعتبر بالتالي محكمة تابعة لإحدى الجهات القضائية فيها، علاوة على أن هيئة التحكيم البحري تتولى مهمة الاصطلاح بنظر الدعوى التحكيمية منذ قيامها، ولغاية انقضائها بصدور حكم نهائي فيها^{٤٣}، ومن ثم يتضح التحكيم البحري لا يثير مشكلة التنازع على الولاية، أو الاختصاص القضائي التي تتميز بها التحكيم البحري، وتفاذي الإشكالات التي تثار في المنازعات البحرية، حيث لا يخضع التحكيم البحري لولاية الدولة، أو لولاية إحدى جهاتها القضائية، لأن إرادة الأطراف هي التي تحدد الاختصاص لأي جهة بنظر النزاع والقانون الواجب التطبيق عليها.

وقد نص المشرع الإماراتي على حل هذه المشكلة حيث نص في (المادة ٢٨ من القانون رقم ٦ لسنة ٢٠١٨)، على أنه يحق للأطراف الاتفاق على مكان التحكيم، ويفهم من هذا النص أن أطراف التحكيم لهم الحرية الكاملة في عقد الولاية بنظر النزاع في أي مكان يتم الاتفاق عليه.

وفي هذا الصدد، نقترح على المشرع أن يقوم بإلزام الأطراف في المنازعات التحكيمية بالاتفاق على جميع العناصر الجوهرية في النزاع، كالاتفاق على مكان التحكيم، وفي أية دولة يتم نظر النزاع، وإلزام أطراف التحكيم في ذلك.

❖ المطلب الثاني: أثر عيوب التحكيم على المنازعات البحرية

على الرغم من المزايا التي يتمتع بها التحكيم إلا أنه له أيضا بعض المساوئ، والتي تلقي بظلالها على إشكالات التحكيم في المنازعات البحرية، وبالتالي تستدعي معالجة دراستها بعمق، ومن ثم تقديم الآراء بشأنها وفق ما يلي:

– التحكيم أشد خطرا من الصلح^{٤٤}

يرى بعض الفقهاء أن التحكيم يكون أشد خطرا من الصلح، حيث إن المصالح في الصلح يكون على علم مقدما بقيمة ما هو متنازل عنه في الصلح، ولكن في التحكيم يسند الخصوم إلى المحكمين التصرف في حقوقهم على غير حد معلوم^{٤٥}، ويرى الباحثان أن هذا العيب لا يقوم على أساس قوي، حيث نجد هيئة التحكيم البحري تتميز بالحياد، بالإضافة إلى أنهم هيئة متخصصة في المنازعات البحرية، وعلى علم كامل بطبيعة هذا النشاط، وثم يصعب الخطأ في التحكيم البحري.

لذلك نقترح على المشرع الإماراتي أن ينص في التحكيم البحري بجانب الشروط التي يتطلبها في هيئة التحكيم البحري، أن ينص على عقوبة قد تصل إلى الحبس في حالة عدم الحيادة في التحكيم البحري.

– التحكيم يحرم الخصوم من ضمانات التقاضي

التحكيم يترتب عليه حرمان الخصوم من الضمانات التي يحاط بها القاضي مما قد يؤدي إلى ضياع حقوق أطراف اتفاق التحكيم، كذلك من الصعب أن تصدر هيئة التحكيم حكما مناسبا، ومنصفا لأطراف الخصومة التحكيمية، وذلك لغياب الخبرة القانونية التي تتوافر في قاضي الدولة، وأيضا عدم وجود رقابة كافية على أحكام المحكمين، مما يترتب عليه بعض الانحرافات^{٤٦}. ويعتقد الباحثان أن هذا العيب أيضا لا يقوم على أساس صحيح، حيث نجد الاتفاقيات الدولية، والقوانين الداخلية في الدول قد نصت الطعن على حكم التحكيم، إذا توافر سبب من أسباب البطلان، والتي سوف نتعرض لها في الفصل الثاني.

ونجد أن المشرع الإماراتي قد نص على حل لهذه الإشكالية، وذلك من خلال (المادة ٥٤ من القانون رقم ٦ لسنة ٢٠١٨) الخاصة بدعوى بطلان حكم التحكيم، حيث يجوز للخصوم رفع هذه الدعوى خلال مدة معينة، وهي (٣٠) يوما من تاريخ إعلان حكم التحكيم إلى الطرف طالب البطلان.

وعليه، نوصي المشرع بجانب الضمانات المقررة في دعوى بطلان حكم التحكيم، وحالات رد المحكم في حالة حيده، أن ينص على عقوبة قد تصل إلى حد الحبس في حالة عدم حياد المحكم.

– التحكيم ليس إلا تكريساً لمفاهيم الدول الرأسمالية

إن التحكيم قد التصق بالدول الرأسمالية، وهذا بدوره أصبح وسيلة ضغط من الدول الرأسمالية على غيرها من الدول، وخاصة الدول النامية، وذلك للحصول على مزايا اقتصادية^{٤٧}، فالتحكيم مقصود به أساسا إقصاء اختصاص السلطة القضائية في الدول النامية من نظر عقود التنمية الاقتصادية، ومن وجهة نظر الباحثين أن هذا العيب، وإن كان صحيحاً، إلا أنه في الوقت الحالي لم تعد الدول الرأسمالية هي التي تستفيد بالتحكيم البحري، حيث الآن توجد قواعد دولية، واتفاقيات دولية تنظم العملية التحكيمية، وهذا التنظيم تستفاد منه جميع الدول.

وبناء على ما تقدم نأمل من المشرع الإماراتي المبادرة إلى إدخال القواعد القانونية التي نصت عليها الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المبرمة في شأن التحكيم البحري في قانون التحكيم الجديد، حيث إن هذه القواعد دولية تطبق من قبل جميع دول العالم، وبالتالي خلق بيئة قانونية في الدولة تقترب من البيئة القانونية الدولية، الأمر الذي يشجع على المزيد من الاستثمار في قطاع النقل البحري، قطاع تعتبر دولة الإمارات العربية المتحدة رائدة فيه على المستوى الدولي.

– التحكيم باهظ التكلفة

إن نفقات التحكيم تتجاوز في غالب الأحوال بكثير مصاريف التقاضي أمام المحاكم العادية خاصة فيما يتعلق بالمنازعات الدولية، وما تتطلبه من مصاريف باهظة تتمثل في أتعاب المحكمين، والمحامين، والخبراء، والمستشارين القانونيين... الخ^{٤٨}، ويخلص الباحثان إلى أن الرسوم التي يتقاضاها مراكز التحكيم غالبا ما تكون نسبة من النزاع المعروض عليها، في حين أن رسوم التقاضي أمام محاكم الدولة هي عبارة عن رسوم زهيدة لا تقارن مع تكاليف التحكيم الباهظة.

ونجد أن المشرع الإماراتي قد سكت هنا عن التكاليف ورسوم التحكيم حيث اكتفى في (الفقرة ١ من المادة ٤٦ من قانون التحكيم رقم ٦ لسنة ٢٠١٨) على أنه (ما لم ينص الأطراف على خلاف ذلك، يكون لهيئة التحكيم تقدير مصاريف التحكيم..)، فنجد أن المشرع قد منح للهيئة التحكيمية السلطة التقديرية في تقدير أتعاب التحكيم.

ونقترح على المشرع بالنص على رسوم ونسبة محددة يتقاضاها مركز التحكيم والمحكمين، وذلك تشجيعاً منه لحث الأطراف إلى اللجوء للتحكيم البحري، لأنه عندما يتم تحديد نسبه ميعنه يكون لدى الأطراف العلم المسبق بتكلفة التحكيم البحري.

– أحكام التحكيم لا تستأنف وتكون نهائية

نتيجة عدم جواز استئناف حكم التحكيم، فإن ذلك يؤدي إلى إهدار مبدأ التقاضي على درجتين، ومن ثم إذا أخطأ المحكم قد لا تعسف دعوى البطلان في تصحيح الخطأ، وقد يطول أمد النزاع بالنسبة للخصم الذي خسر الدعوى بسبب رفع دعوى بطلان حكم التحكيم^{٤٩}، وبراى الباحثين أن هذا العيب لا يعتبر عيباً، بل يعتبر ميزةً يتميز بها التحكيم البحري، حيث لا يجوز وقف تنفيذ حكم التحكيم إلا عن طريق رفع دعوى البطلان.

وعليه، يكون من الضروري أن يبادر المشرع بالنص قبل تنفيذ حكم التحكيم البحري، بالنظر هل الحكم تم رفع دعوى البطلان عليه أم لا، لأن الهدف من اللجوء إلى التحكيم البحري هو السرعة في تنفيذ حكم التحكيم البحري، ومن أجل ضمان هذه السرعة يجب قبل تنفيذ الحكم التحكيمي التأكد من عدم رفع دعوى البطلان، أو انقضاء المدة التي يتم خلالها رفع الدعوى.

– صعوبة تنفيذ حكم التحكيم:

يرى البعض أن التحكيم سلطة بلا أنياب، ويظهر ذلك في عدم فاعلية وكفاية السلطة الممنوحة لمحكمة التحكيم مع أهمية النزاع، وعليه ومن وجهة نظرنا، أن هذا العيب تم تفاديه في أغلب الدول، والاتفاقيات الدولية، وذلك عن طريق تحديد كيفية تنفيذ حكم التحكيم البحري، سواء كان ذلك وفقاً للقوانين الدولية، أو الداخلية للدول.

ونجد أن المشرع الإماراتي قد عالج تنفيذ حكم التحكيم في المادة ٥٥ من قانون التحكيم (رقم ٦ لسنة ٢٠١٨) نص على من يطلب تنفيذ حكم التحكيم يجب أن يقدم طلب تنفيذ الحكم كتابة إلى القاضي المختص، ويكون مرفقاً به صورة من اتفاق التحكيم، وأيضاً يجب أن يرفق بطلب تنفيذ الحكم أصل الحكم، أو صورة موقعة منه باللغة التي صدر بها وترجمة الحكم باللغة العربية مصدق عليها من إحدى الجهات الرسمية إذا كان حكم التحكيم صادراً بلغة أجنبية أخرى، وذلك ما لم يتفق الأطراف على وسيلة بديلة لتنفيذ الحكم.

نتمنى على المشرع الإماراتي تبسيط الإجراءات عندما يتم تنفيذ حكم التحكيم الأجنبي، فمثلاً يكفي أن يقوم الطرفان بتوثيق الحكم من الخارجية، ويتم بذلك طلب تنفيذه.

– التحكيم لا يضع حداً للنزاع

حيث قد لا يوافق أطراف اتفاق التحكيم في بلوغ الغاية من وراء اللجوء إلى التحكيم، بل على العكس ربما يجدون أنفسهم مضطرين في نهاية المطاف إلى العودة من جديد إلى محاكم الدولة المزدحمة بالكثير من الدعاوى والقضايا، وبالنتيجة لا يحصلون من اللجوء إلى التحكيم سوى ضياعاً للحقوق، وهدرًا للوقت، وفي هذا المقام، نجد أن هذا العيب تم تفاديه، وذلك بالنص بين الأطراف في منازعات التحكيم البحري، بشرط عدم اللجوء إلى القضاء العادي، ومن ثم يتم سلب ولاية القضاء العادي في نظر النزاع المطروح أمامها.

ونرى أن هذا العيب يمكن للمشرع الإماراتي تفاديه، وذلك من خلال رفضه لنظر نزاع به شرط تحكيم بحري دون حاجه من الأطراف طلب ذلك، مما يجبر الأطراف على اللجوء مباشرة إلى التحكيم البحري وفقاً للاتفاق المبرم بينهم.

– عدم وجود سوابق تحكيمية

إن عدم وجود السوابق التحكيمية يؤدي إلى عدم القدرة على التنبؤ بحكم المحكمين، علاوة على ذلك، فإن عدم نشر معظم أحكام التحكيم بناء على رغبة أطرافها يحول دون وضع سوابق قضائية تساعد على تفادي حدوث منازعات في المستقبل حول قضايا مشابهة، وذلك كله نتيجة السرية في التحكيم^{٥٠}، وبناءً على ما تقدم، وإن كان العيب صحيحاً، بيد أنه قد تم تفاديه،

لأن أغلب هيئات التحكيم هي عبارة عن أفراد متخصصة في التحكيم البحري، بل وبالنشاطات البحرية، ويتميزون بخبرة عالية في ذلك الشأن.

ونجد أن المشرع الإماراتي قد أكد على عدم وجود السوابق القضائية، وذلك سبب منع المشرع الإماراتي نشر الأحكام التحكيمية؛ حيث نص في (المادة ٤٨ من القانون رقم ٦ لسنة ٢٠١٨) على أنها (أحكام سرية، لا يجوز نشرها، أو نشر جزء منها إلا بموافقة الأطراف على ذلك كتابة)، ونجد عدم وجود سوابق قضائية لمنع المشرع الإماراتي نشر الأحكام.

نأمل من المشرع الإماراتي نشر أحكام التحكيم بعد فترة زمنية معينة من نظر النزاع، ويكون هذا النشر دون ذكر تفاصيل الأطراف المتنازعة، وذلك من أجل إكساب الغير الخبرة في التحكيم البحري من خلال الاطلاع على الأحكام التحكيمية السابقة.

– عدم موضوعية بعض المحكمين

يتم اختيار المحكمين بواسطة طرفي الخصومة، وهذا يؤدي افتراض الثقة بالمحكمين، ولكن في بعض الأحيان قد يتم الضغط على المحكمين من قبل الشركات الدولية للقضاء لصالح هذه الشركات، وهذا نادر في قضاء الدولة.

ونجد أن المشرع الإماراتي قد نص صراحة على حل هذه الإشكالية وذلك عن طريق رد هيئة التحكيم حيث نصت (المادة ١٤ من قانون التحكيم رقم ٦ لسنة ٢٠١٨) على أنه (لا يجوز رد المحكم إلا إذا قامت ظروف تثير شكوكا جدية حول حيده، أو استقلاله...)، فنجد أن هذه الضمانة تضمن موضوعية هيئة التحكيم.

وفي الختام، نتمنى على المشرع زيادة الضمانات التي تضمن موضوعية المحكمين، وذلك من خلال تطبيق قواعد التحكيم البحري في الاتفاقيات الدولية والمعاهدات الدولية، بالإضافة إلى فرض عقوبة كما ذكرنا في حالة عدم موضوعية المحكمين، والسماح للمحكمين في حالة عدم الحيادة بالتنحي عن التحكيم.

٧,٣ الخاتمة

تعتبر التجارة البحرية أساس التجارة الدولية بين مختلف دول العالم، مما يجب معه البحث عن أفضل وسيلة لتسوية المنازعات الناشئة عنها بما يضمن لها استقرارها وازدهارها مما ينعكس على الاقتصاد القومي والتجارة الدولية بين الدولية، ويعتبر التحكيم البحري الوسيلة الأكثر ملاءمة لحل مثل هذه المنازعات، ونجد أن ذاتية المنازعات البحرية لا تنبع فقط مما تتمتع به من تعقيدات فنية وتقنية مرتبطة بالظروف الخاصة بالملاحة البحرية، وكذلك تشعب وتشابك العلاقات القائمة بين متعاملها، وإنما نابعة من كونها محكومة بقواعد بحرية وتجارية ذاتية، والتحكيم عندما يفصل في المنازعات البحرية يري هذه الذاتية للمنازعات البحرية، وذلك من خلال توفير محكمين من أصحاب خبرة وتجربة وتخصص بالمعاملات البحرية، كما أنه يوازن بين متطلبات المعاملات التجارية والظروف الاستثنائية للملاحة البحرية، وأيضا تطبيق القواعد والأعراف التجارية والبحرية الدولية لما في ذلك من انعكاسات إيجابية على الفصل في المنازعات كونها تشكل هيكل قانونيا يراعي متطلبات التجارة الدولية، ويسير حركتها ونموها ويعمل على إنعاش التعاون الاقتصادي الدولي بين مجتمعات التجارة البحرية.

٧,٤ نتائج الدراسة

وقد توصل الباحثان إلى النتائج التالية:

١. إن التحكيم البحري هو نظام قانوني أساسي لا غنى عنه في تسوية المنازعات البحرية رغم الإشكالات التي يثيرها، بيد أن التغلب عليها ممكن في ضوء ما تم سوقيه في كل إشكال، وبالتالي إيجاد الحلول القانونية والعملية لها.
٢. إن إشكالات التحكيم في المنازعات البحرية تختلف عن إشكالات التحكيم في أية منازعات أخرى، وذلك نظراً إلى الطبيعة الخاصة للمنازعات البحرية، وأهمها الطابع الدولي والخاصية البحرية، وغير ذلك.
٣. عدم كفاية النصوص القانونية التي نص عليها المشرع الإماراتي في قانون التحكيم الجديد لسنة ٢٠١٨، وفي الاتفاقيات الدولية ذات الصلة للإحاطة بالعديد من المسائل التحكيمية الناشئة عن المنازعات البحرية، وبالتالي نشوء العديد من الإشكالات التي تقف عائقاً في تلبية رغبات أطراف المنازعات عند لجوئهم للتحكيم مثل:

– عدم النص على السرعة في الفصل في المنازعة التحكيمية.

- عدم تحديد رسوم ونسبة معينة عند النظر في المنازعة التحكيمية.
- عدم النص على توافر خبيرة من المنازعات البحرية، لذلك يقترح الباحثان أنه يفضل إنشاء لجنة من الخبراء في فصل المنازعات البحرية.

٨. التوصيات

١. نوصي المشرع الإماراتي بالنص على مدة معينة يتم خلالها فصل النزاع، وذلك من أجل الاستفادة من ميزة السرعة التي يتميز بها التحكيم البحري عن القضاء العادي.
٢. نوصي المشرع الإماراتي بالنص إنشاء هيئة تحكيمية بحرية متخصصة في المنازعات البحرية، تشكل من محكمين لديهم خبرة في المنازعات البحرية والأعمال البحرية، وذلك بهدف الحصول قرار صحيح وصائب من هذه الهيئة التي لديها خبرة في هذه المنازعات.
٣. نوصي المشرع الإماراتي بالنص على نسبة معينة تتضمن مصروفات التحكيم منسوبة إلى قيمة النزاع، وذلك لتفادي التكلفة الباهظة للتحكيم.

بيان تضارب المصالح

يقر جميع المؤلفين أنه ليس لديهم أي تضارب في المصالح.

المراجع

- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن الاعتراف بأحكام المحكمين وتنفيذها "اتفاقية نيويورك لسنة ١٩٥٨".
- اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ بشأن نقل الركاب وأمتعتهم بحراً.
- البجاد، محمد بن ناصر. (١٩٩٩). *التحكيم في المملكة العربية السعودية*. مركز البحوث والدراسات.
- بلباقي، بومدين. (٢٠١٨). *التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع* [أطروحة دكتوراه]. كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد.
- البهجي، عصام أحمد. (٢٠٠٨). *التحكيم في عقود البوت*. الإسكندرية، مصر: دار الجامعة الجديدة للنشر.
- ترك، محمد عبد الفتاح. (٢٠٠٥). *التحكيم البحري: النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري*. الإسكندرية، مصر: دار الجامعة الجديدة للنشر.
- الجزائري وآخرون. (٢٠٠٩). *الوسيط في شرح القانون التجاري البحري*. عمان، الأردن: عالم الكتب الحديث.
- حسني، أحمد. (١٩٩٨). *التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج*. الإسكندرية، مصر: منشأة المعارف.
- حمدي، كمال. (١٩٩٥). *مسئولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠: دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج*. الإسكندرية، مصر: منشأة المعارف.
- الحوسني، عبد الحميد محمد. (٢٠٠٧). *التحكيم البحري وفقا لقانون الإجراءات المدنية الإماراتي والقانون المصري والاتفاقيات الدولية*. القاهرة، مصر: دار الجامعة الجديدة.
- دويدا، هاني محمد. (١٩٩٥). *القانون البحري*. بيروت، لبنان: دار النهضة العربية.
- دياب، حمزة محمد. (٢٠١٦). *التحكيم في المنازعات التجارية البحرية* [رسالة ماجستير]. كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية، الجامعة اللبنانية.
- الرفاعي، إيمان يونس محمد. (٢٠١٥). *تنفيذ أحكام التحكيم الأجنبية وفقا للقانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية*. بيروت، لبنان: دار النهضة العربية.
- رضوان، فايز نعيم. (٢٠١٤). *الوجيز في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية*. الآفاق المشرقة ناشرون.

سليمان، يوسف أيمن أحمد. (٢٠١٣). *التحكيم في المنازعات البحرية* [رسالة ماجستير]. الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، معهد النقل الدولي واللوجستيات.

السيد، نادية محمد معوض. (٢٠١٤). *القانون التجاري البحري الإماراتي*. الشارقة، الإمارات: جامعة الشارقة.

الشهوان، ممدوح محمد حامد. (٢٠١٨). *دور التحكيم في فض منازعات النقل البحري للبضائع* [رسالة ماجستير]. جامعة الشرق الأوسط، المنامة، الأردن.

طه، مصطفى كامل. (٢٠٠٦). *القانون البحري*. الإسكندرية، مصر: دار المطبوعات الجامعية.

عبد الجي، عماد الدين وليب، أحمد السيد. (٢٠١٥). *شرح القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة*. الشارقة، الإمارات: مكتبة جامعة الشارقة.

عطا، مسعود يونس عطوان. (٢٠١٩). *الوسيط في قانون التجارة البحرية الإماراتي*. الرياض، السعودية: دار الإجداد للنشر والتوزيع.

العمر، عدنان بن صالح. (٢٠١٧). *الأصول القانونية للتجارة الدولية*. عمان، الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

عواشيرة، راقية. (٢٠١٤). التحكيم المؤسسي ودوره في تحقيق الذاتية الخاصة للمنازعات البحرية. *مجلة البحث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، الجزائر*، (٢).

غنائم، حسين يوسف. (١٩٩٠). *القانون البحري في دولة الإمارات: دراسة مقارنة*. جامعة الإمارات العربية المتحدة.

الفيقي، عاطف محمد. (٢٠٠٨). *النقل البحري للبضائع: في ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ وقواعد هامبورج*. القاهرة، مصر: دار النهضة العربية.

الفيقي، عمرو عيسى. (٢٠٠٣). *الجديد في التحكيم في الدول العربية*. الإسكندرية، مصر: المكتب الجامعي الحديث.

قاسم، علي سيد. (٢٠١٤). *الوجيز في القانون البحري الإماراتي*. القاهرة، مصر: دار النهضة العربية.

قايد، محمد بهجت عبد الله. (١٩٩٦). *العقود البحرية*. القاهرة، مصر: دار النهضة العربية.

القماري، فهيمة أحمد على. (٢٠٢٠). *التعليق على قانون التحكيم الإماراتي الجديد رقم ٦ لسنة ٢٠١٨*. الإسكندرية، مصر: دار الكتب والدراسات العربية.

قانون التحكيم الجديد رقم (٦) لسنة ٢٠١٨ في دولة الإمارات العربية المتحدة.

قواعد اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورج لسنة ١٩٧٨ بشأن نقل البضائع بحراً).

قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨ بشأن عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً.

كحلة، صدام. (٢٠١٦). *التحكيم الدولي في منازعات التجارة البحرية* [رسالة ماجستير]. كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة.

لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي. (٢٠٠٦). *القانون النموذجي للتحكم التجاري الدولي ١٩٥٨*. تم استرجاعه من الموقع: www.uncitral.org/pdf/arabic/textes/arbitration/ml-arb/٠٧-٨٦٩٩٦-EBOOKa.pdf

مبروك، عاشور. (٢٠١٠). *التحكيم*. المنصورة: دار الفكر والقانون.

مختار، نبيل محمد. (٢٠٠٩). *التأمين البحري*. الإسكندرية، مصر: منشأة المعارف.

مرسوم رقم ١٤ لسنة ٢٠١٦ بإنشاء مركز الإمارات للتحكيم البحري.

معمر، دليلة سعدي. (٢٠١٥). *التحكيم في المنازعات البحرية* [رسالة ماجستير]. جامعة مولود معمري- تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية.

معاهدة جنيف لسنة ١٩٨٠ في شأن النقل متعدد الوسائط.

النقي، علي سليمان عبد الله علي العقيد (٢٠١٥). التحكيم في منازعات عقود النقل البحري للبضائع. بيروت، لبنان: دار النهضة العربية.

- ^١ أحمد محمود خليل، موسوعة أحكام المنازعات البحرية في القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة والقانون الدولي للبحار، دار الكتب والدراسات العربية، الإسكندرية، ط١، ٢٠١٨.
- ^٢ علي سليمان العقيد، التحكيم في منازعات عقود النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، ٢٠١٥.
- ^٣ ممدوح محمد حامد الشهبان، "دور التحكيم في فض منازعات النقل البحري للبضائع"، رسالة ماجستير، ٢٠١٨.
- ^٤ عمرو عيسى الفتحي، الجديد في التحكيم في الدول العربية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ٢٠٠٣، ص ٦.
- ^٥ كمال حمدي، مسئولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ "دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٥، ص ٢٥٠.
- ^٦ صدام كحلة، التحكيم الدولي في منازعات التجارة البحرية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح - ورقلة، ٢٠١٦، ص ٢٣.
- ^٧ تُرسي هذه الاتفاقية التي اعتمدها مؤتمر دبلوماسي في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨ نظاماً قانونياً موحداً ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقد نقل البضائع بحراً. وقد بدأ نفاذ الاتفاقية في ١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢.
- ^٨ كمال حمدي، مرجع سابق، ص ٢٦٠.
- ^٩ عاطف محمد الفتحي، النقل البحري للبضائع "في ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ وقواعد هامبورج، دار النهضة العربية، ٢٠٠٨، ص ١٨٦.
- ^{١٠} محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٣٤٣.
- ^{١١} دليلة سعيدي معمر، مرجع سابق، ص ٨٢.
- ^{١٢} محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري "النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٣٥١.
- ^{١٣} عدنان بن صالح العمر، مرجع سابق، ص ١٧٦.
- ^{١٤} صدام كحلة، مرجع سابق، ص ١٤.
- ^{١٥} هشام رمضان الجزائري وآخرون، الوسيط في شرح القانون التجاري البحري، عالم الكتب الحديث، عمان، ٢٠٠٩، ص ٢٢٢.
- ^{١٦} حسين يوسف غنائم، القانون البحري في دولة الإمارات "دراسة مقارنة"، جامعة الإمارات العربية المتحدة، ١٩٩٠، ص ٩.
- ^{١٧} مسعود يونس عطوان عطا، الوسيط في قانون التجارة البحرية الإماراتي، دار الإجابة للنشر والتوزيع، الرياض، ٢٠١٩، ص ٣٠٤.
- ^{١٨} محمد بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، دار النهضة العربية، ١٩٩٦، ص ١٧١.
- ^{١٩} علي سيد قاسم، الوجيز في القانون البحري الإماراتي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٤، ص ١١٥.
- ^{٢٠} فايز نعيم رضوان، الوجيز في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية، الآفاق المشقة ناشرون، ٢٠١٤، ص ١٧٠.
- ^{٢١} حمزة محمد دياب، التحكيم في المنازعات التجارية البحرية، رسالة ماجستير، الجامعة اللبنانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية، ٢٠١٦، ص ٢٠.
- ^{٢٢} نبيل محمد مختار، التأمين البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٩، ص ٧.
- ^{٢٣} مصطفى كامل طه، مرجع سابق، ص ٣٨٩.
- ^{٢٤} نادية محمد معوض السيد، القانون التجاري البحري الإماراتي، جامعة الشارقة، ٢٠١٤، ص ٣١٣.
- ^{٢٥} محمد بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٦، ص ١٩٥.
- ^{٢٦} مصطفى كامل طه، مرجع سابق، ص ٣٩١.
- ^{٢٧} نادية محمد معوض السيد، القانون التجاري البحري الإماراتي، جامعة الشارقة، ٢٠١٤، ص ٣٤٥.
- ^{٢٨} محمد بهجت عبد الله قايد، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٦، ص ٤٠٣.
- ^{٢٩} مصطفى كامل طه، مرجع سابق، ص ٤٣٤.
- ^{٣٠} ممدوح محمد حامد الشهبان، دور التحكيم في فض منازعات النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، المنامة، الأردن، ٢٠١٨، ص ٣٩.
- ^{٣١} لقد أبرمت اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً والمعروفة بقواعد هامبورج في ١٩٧٨/٣/٣١، ولم تنضم دولة الإمارات العربية المتحدة لهذه الاتفاقية.
- ^{٣٢} عبد الحميد محمد الحوسني، مرجع سابق، ص ١٧٠.
- ^{٣٣} أحمد حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٨، ص ٢٢٢.
- ^{٣٤} لم تنضم الإمارات العربية المتحدة إلى هذه المعاهدة.
- ^{٣٥} لم توقع دولة الإمارات العربية المتحدة على اتفاقية جنيف لسنة ١٩٨٠ والمتعلقة بشأن النقل متعدد الوسائط.
- ^{٣٦} عبد الحميد محمد الحوسني، مرجع سابق، ص ١٨٢.
- ^{٣٧} عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري وفقاً لقانون الإجراءات المدنية والقانون المصري والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٧، ص ٤٧.
- ^{٣٨} علي سليمان عبد الله علي العقيد النقي، التحكيم في منازعات عقود النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، ٢٠١٥، ص ١٩.
- ^{٣٩} محمد بن ناصر البجاء، التحكيم في المملكة العربية السعودية، مركز البحوث والدراسات، الرياض، ١٩٩٩، ص ٣١.
- ^{٤٠} المادة ٧٥ فقرة ٢ من قواعد روتردام.
- ^{٤١} المادة ٢٢ الفقرة ٣ من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع "هامبورغ ١٩٧٨".
- ^{٤٢} علي سليمان عبد الله علي العقيد النقي، مرجع سابق، ص ٢٦.
- ^{٤٣} علي سليمان عبد الله علي العقيد النقي، مرجع سابق، ص ٢٨.
- ^{٤٤} الصلح عقد يرمه طرفاً خصومة ما في نزاع قائم بينهما أو يتوقيان به نزاعاً محتملاً من خلال تنازل كل منهما عن جانب من حقوقه أو ادعائه، ويختلف التحكيم عن الصلح في أن عقد الصلح يتضمن عنصر التنازل المتبادل بين الأطراف عن جزء من الحق المتنازع بشأنه، على خلاف التحكيم الذي ينعقد فيه عنصر التنازل حيث يعرض النزاع على المحكم وهو الذي يقرر من هو صاحب الحق بين المتخاصمين، وللمزيد راجع السيد يوسف عيسى الهاشمي، مرجع سابق، ص ٣٣.
- ^{٤٥} عاشور مبروك، التحكيم، دار الفكر والقانون، المنصورة، ٢٠١٠، ص ٢٤.
- ^{٤٦} علي سليمان عبد الله علي العقيد النقي، مرجع سابق، ص ٣١.
- ^{٤٧} عبد الحميد محمد الحوسني، مرجع سابق، ص ٥٢.
- ^{٤٨} عاشور مبروك، مرجع سابق، ص ٢٥.
- ^{٤٩} علي سليمان عبد الله علي العقيد النقي، مرجع سابق، ص ٣٦.
- ^{٥٠} علي سليمان عبد الله علي العقيد النقي، مرجع سابق، ص ٣٣.