



كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية

العمادة

تطور التحكيم في المنازعات البحرية

رسالة أعدت لنيل شهادة الماستر البحثي في الحقوق

إختصاص قانون الأعمال

إعداد

هشام عصام الشيخ

لجنة المناقشة:

رئيساً

الأستاذ المشرف

الدكتور علي رحال

عضواً

أستاذ مساعد

الدكتورة باتريسيا القزي

عضواً

أستاذ مساعد

الدكتورة رانيه صليبه

2025

الجامعة اللبنانيّة غير مسؤولة عن الآراء الواردة في هذه الرّسالة
وهي تعبّر عن رأي صاحبها فقط

الإهداء

"وَمَا تَوْفِيقِي إِلَّا بِاللَّهِ عَلَيْهِ تَوَكَّلْتُ وَإِلَيْهِ أُنِيبُ"

(سورة هود: الآية 88)

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، وبفضله وتوفيقه تدلُّ الصَّعوباتُ، وأشكره جلّ في علاه على ما أنعم به من توفيق وتسديد في كل خطوة من خطوات هذا العمل.

إلى من علّمني كيف أقف بكل ثبات في هذه الدنيا

أبي الحبيب

إلى نبع المحبة والإيثار والكرم

أمي الحنونة

إلى رفيقة الدرب و مثال الاخلاص

زوجتي العزيزة

إلى فلذات الأكباد و حلم المستقبل

اولادي قرّة العين

إلى شهداء الوطن وجموع الأهل والأصدقاء

أهدي إليكم رسالتي العلميّة في "تطوُّر التَّحْكِيم في المنازعات البحريّة"

شكر وتقدير

أَتَقَدَّمُ بِجَزِيلِ الشُّكْرِ وَعَظِيمِ الْامْتِنَانِ إِلَى أَسْتَاذِي الْفَاضِلِ رَجُلِ الْمَهْمَاتِ الصَّعْبَةِ، الدُّكْتُورِ عَلِيِّ رَحَّالِ الْمَوْقَرِّ، عَلَى إِشْرَافِهِ الْكَرِيمِ وَتَوْجِيهَاتِهِ السَّدِيدَةِ طَوَالَ مَسِيرَةِ إِعْدَادِ هَذَا الْبَحْثِ. لَقَدْ كَانَ لِدَعْمِهِ الْعِلْمِيِّ الرَّاسِخِ، وَنَصَائِحِهِ الْقَيِّمَةِ، وَرُؤْيَيْهِ الثَّاقِبَةِ، الْأَثَرُ الْبَالِغُ فِي إِثْرَاءِ هَذَا الْعَمَلِ وَتَوْجِيهِهِ نَحْوَ التَّمَيِّزِ. فَلَهُ مِنْهُ أُصَدِّقُ الدَّعَوَاتِ بِمَوْفُورِ الصِّحَّةِ وَالْعَافِيَةِ وَدَوَامِ التَّوْفِيقِ.

كَمَا أَرْفَعُ أَسْمَى آيَاتِ الشُّكْرِ وَالتَّقْدِيرِ إِلَى الْجَامِعَةِ اللَّبْنَانِيَّةِ، هَذَا الصَّرْحِ الْأَكَادِيمِيِّ الْعَرِيقِ، لَمَّا وَفَّرَتْهُ مِنْ بِيئَةٍ عِلْمِيَّةٍ وَمَعْرِفِيَّةٍ حَاضِنَةٍ. وَلَا يَفُوتُنِي أَنْ أُعَبِّرَ عَنْ عَظِيمِ امْتِنَانِي وَاعْتِرَازِي بِرِئَاسَةِ الْجَامِعَةِ اللَّبْنَانِيَّةِ، وَبِإِدَارَةِ كَلِيَّةِ الْحَقُوقِ وَالْعُلُومِ السِّيَاسِيَّةِ وَالْإِدَارِيَّةِ-الْفَرْعِ الْأَوَّلِ، لَمَّا قَدَّمَهُ مِنْ دَعْمٍ مُسْتَمِرٍّ وَحِرْصٍ دَائِمٍ عَلَى تَشْجِيعِ الْبَحْثِ الْعِلْمِيِّ. وَكُلَّ التَّقْدِيرِ وَالْعَرَفَانِ مُوصُولٍ إِلَى اللِّجْنَةِ الْقَارِئَةِ الْمَوْقَرَّةِ، الَّتِي تَفَضَّلَتْ بِقِرَاءَةِ هَذَا الْعَمَلِ الْعِلْمِيِّ وَتَقْيِيمِهِ، وَعَلَى مَا أَبْدَوْهُ مِنْ مَلَاَحِظَاتٍ قَيِّمَةٍ وَتَوْجِيهَاتٍ سَدِيدَةٍ، كَانَ لَهَا بِالْغَلْبِ الْأَثَرُ فِي إِثْرَاءِ هَذَا الْعَمَلِ وَإِخْرَاجِهِ فِي صُورَةٍ أَفْضَلِ رَاجِيًا أَنْ يَكُونَ عِنْدَ حُسْنِ ظَنِّهِمْ، وَأَنْ يُسَهِّمُوا وَلَوْ بِقَدْرِ يَسِيرٍ فِي رُقْيَى الْمَعْرِفَةِ الْقَانُونِيَّةِ.

الملخص

التحكيم البحري آلية قانونية حيوية لتسوية النزاعات البحرية المعقدة والمتزايدة في العصر الحديث. تتناول الدراسة الدور المحوري الذي يلعبه التحكيم في توفير حلول فعالة ومرنة للنزاعات الناشئة في هذا القطاع الحيوي، والذي يشمل مجموعة واسعة من القضايا مثل عقود استئجار السفن، وعمليات النقل البحري، والنزاعات الحدودية بين الدول. تستعرض الدراسة تطور التحكيم البحري من خلال الاتفاقيات الدولية، وصولاً إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، التي تنظم استخدامات البحار وحقوق الدول. تُبرز أيضاً دور الاتفاقيات الثنائية والإقليمية في تسوية النزاعات البحرية حول المياه والموارد المشتركة، وتؤكد على أهمية التحكيم في المنازعات الناشئة عن العقود البحرية الدولية، لما يوفره من سرعة وسرية وحياد، مما يحافظ على العلاقات التجارية. توضّح الدراسة كيف طبّقت هيئات التحكيم الدولية المتخصصة قواعد العقود والقانون البحري الدولي لحلّ مختلف النزاعات بما فيها نزاعات الحدود البحرية، بينما تستكشف في الوقت ذاته تأثير الذكاء الاصطناعي على مستقبل هذا المجال، محلّلة التحديات القانونية والأخلاقية التي تعيقه، ومقدمة توصيات ومقترحات لتطوير التحكيم البحري كآلية فعالة لتسوية المنازعات.

Abstract

Maritime arbitration is a crucial legal mechanism for resolving complex maritime disputes, including ship charter contracts, sea transport operations, and diol boundary disputes. The evolution of maritime arbitration has been influenced by international conventions, including the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. Bilateral and regional conventions also play a role in resolving disputes over water and shared resources. Arbitration is essential for maritime companies as it provides speed, confidentiality, and impartiality, maintaining trade relations. The study explores the application of contracts and international maritime law to resolve shipping and insurance disputes, while also examining the impact of artificial intelligence on the future of this area. The study provides recommendations for the development of maritime arbitration.

دليل المصطلحات الملخصة

1- باللغة العربية

ج : جزء

ص : صفحة

ط : طبعة

2- باللغة الأجنبية

- **CAMP**: غرفة التحكيم البحري في باريس (Chambre Arbitrale Maritime de Paris).
- **CISG**: عقود البيع الدولي للبضائع (Contracts for the International Sale of Goods).
- **COGSA**: قانون نقل البضائع عن طريق البحر (Carriage of Goods by Sea Act).
- **DIAC**: مركز دبي للتحكيم الدولي (Dubai International Arbitration Centre).
- **ICC**: غرفة التجارة الدولية (International Chamber of Commerce).
- **ITLOS**: المحكمة الدولية لقانون البحار (International Tribunal for the Law of Sea).
- **LMAA**: جمعية المحكمين البحريين في لندن (London Maritime Arbitrators).
- **PCA**: المحكمة الدائمة للتحكيم (Permanent Court of Arbitration).
- **SMA**: هيئة المحكمين البحريين في نيويورك (Society of Maritime Arbitrators).
- **SOLAS**: الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (International Convention for the Safety of Life at Sea).
- **UNCITRAL**: اللجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (UN Commission on International Trade Law).
- **UNCLOS**: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (United Nations Convention on the Law of the Sea).

ملخص تصميم الرسالة

القسم الأول: التغييرات البنيوية في تحكيم المنازعات البحرية

الفصل الأول: التحديثات القانونية للتحكيم البحري

الفصل الثاني: المنازعات الخاضعة للتحكيم البحري: الأطر القانونية والتطبيقات العملية

القسم الثاني: استراتيجيات تجاوز عقبات التحكيم وآفاقه المستقبلية

الفصل الأول: الأسس المنهجية للتحكيم في المنازعات البحرية

الفصل الثاني: التوجهات الحالية والمستقبلية للتحكيم البحري

مُقدِّمة

شهدت البشرية تاريخياً صراعات مُتنوّعة، نابعة من الاختلافات الجوهرية بين الأفراد والجماعات، وتفاوت وجهات النظر الذي يؤدّي بطبيعة الحال إلى نزاعات برية وبحرية متعدّدة الأوجه على كافة المستويات المحلية والدولية. وفي محاولة لتفعيل دعائم الإستقرار والسّلام، سعى الإنسان على مرّ العصور إلى إيجاد آليات فعّالة لتسوية هذه النزاعات سلمياً. إدراكاً لأنّ الصّراعات لا تولّد إلا المزيد من الصّراعات، وأنّ منطق العين بالعين لا يؤدّي إلّا إلى العمى الجماعيّ، كما أشار غاندي، بحث الإنسان مطوّلاً عن آليات لتحقيق العدالة وسبل لتجنّب الخسائر البشرية والمادية التي تخلفها النزاعات المختلفة.

ساهمت هذه الجهود في تطوّر الوعي الإنسانيّ، وفي ابتكار وسائل متنوّعة لتسوية النزاعات، كان من بين أبرزها التّحكيم، الذي يُعدّ من أقدم الآليات التي إعتمدها الإنسان لحلّ الخلافات. وقد إستمرّ الإنسان في تطوير هذه الآلية عبر العصور، سعياً إلى حلّ النزاعات المتنوّعة التي تواجه المجتمعات البشرية سلمياً.

وفي هذا السّياق، يُشكّل التّحكيم البحريّ وسيلة قانونية لتسوية المنازعات الناشئة عن العقود والمعاملات البحرية عبر عملية تحكيمية خاصّة، بعيداً عن القضاء التقليدي. يُعدّ التّحكيم في القانون أحد أبرز وسائل فضّ النزاعات بين الأطراف التي تعاقدت في ما بينها، فتراهم يلجؤون إلى التّحكيم بدلاً من لجوئهم إلى القضاء العاديّ، فالنّحكيم البحريّ ليس مفهوماً جديداً بل يعود إلى العصور القديمة، حيث كان يتمّ حلّ النزاعات البحرية بالاعتماد على شيوخ البحارة وأصحاب السفن من ذوي الخبرة. ومع تطوّر التجارة البحرية وزيادة المعاملات الدولية، أصبح التّحكيم البحريّ آلية معترف بها عالمياً، خاصّة مع تطوير قوانين دولية بما فيها إتفاقية نيويورك لعام 1958 بشأن الإعراف بقرارات التّحكيم الأجنبية وتنفيذها.¹

ومع انتشار نظام التّحكيم، كأسلوب لفضّ المنازعات بالطرق السّلمية، ظهرت الحاجة إلى توحيد قواعده الإجرائية والموضوعية، فبرزت محاولات الأمم المتّحدة لتوحيدها عبر إنشاء ما يعرف بقواعد اليونسترال

¹ Maritime Arbitration, David W. Martowski and John D. Kimball, Informa Law, London, 2020, p.55.

UNICITRAL LAW². فضلاً عن القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي، MODEL LAW، لتصبح هذه القواعد جزءاً مهماً في تشريعات معظم الدول إضافة إلى العديد من الهيئات واللجان التحكيمية : LMAA London Maritime Arbitrators Association –CAMP:Chambre Arbitrale Maritime de Paris³ التي نظمت عمل التحكيم البحري، ومن هنا نشأ لدينا ما يُسمى بالتحكيم البحري المؤسسي والتحكيم البحري الحر. إضافة إلى المعاهدات الدولية والإتفاقيات بما في ذلك UNCLOS التي اعتمدت التحكيم كوسيلة قضائية إلزامية يتم اللجوء إليها في أنواع محدّدة حصراً من المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق إتفاقية قانون البحار.⁴

وفي هذا الإطار، يبرز الترابط بين التشريعات الوطنية والإتفاقيات الدولية كعامل أساسي لتحقيق فعالية التحكيم. بيد أنه، يُنظم قانون أصول المحاكمات المدنية التحكيم في لبنان بصفة عامة ضمن مواد (762-821)، حيث يضع إطاراً قانونياً يُراعي المبادئ الأساسية للتحكيم، مع تقييد محدود لصلاحيات القضاء في التدخل في مسار العملية التحكيمية.⁵ وعلى الرغم من هذا الإطار القانوني، تبقى التحدّيات المتعلقة بتطبيق وتنفيذ أحكام التحكيم البحري ذات الطابع الدولي قائمة، خاصة في ظلّ التزامات لبنان بالإتفاقيات الدولية وعلى رأسها إتفاقية نيويورك لعام 1958 التي تعدّ المرجع الأساسي في تنفيذ أحكام التحكيم الأجنبية.

ولعلّ أهم ما يجعل الأطراف تلجأ إلى التحكيم لفض النزاعات هو ما يتسم به التحكيم البحري من بساطة في الإجراءات وسرعة في الفصل تتفوق عمّا هو موجود في القضاء العادي، إضافة إلى أنّ التحكيم البحري يتناسب من حيث طبيعته مع المعاملات والمنازعات البحرية.

² UNCITRAL، اختصاراً لـ "لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (United Nations Commission on International Trade Law)، هي هيئة تابعة للأمم المتحدة تأسست عام 1966

³ غرفة التحكيم البحري في باريس (Chambre Arbitrale Maritime de Paris) وتختصر بـ CAMP وهي هيئة تحكيمية فرنسية متخصصة في حل النزاعات البحرية تأسست في عام 1956.

⁴ UNCLOS، اختصاراً لـ "إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (United Nations Convention on the Law of the Sea)، هي إتفاقية دولية أُقرت في 10 ديسمبر 1982 ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994.

⁵ Law and Practice of International Commercial Arbitration, Alan Redfern and Martin Hunter, Sweet & Maxwell, London, 2009, pp.123-125.

توالت المحاولات القانونية عبر القرون الماضية من البشرية لتوحيد القواعد القانونية التي تنظم قوانين البحار والمصالحة بين الأطراف المتنازعة والتوفيق بين الدول المتعارضة، حيث كان من هذه المحاولات ما قُنع في (مؤتمر الأمم المتحدة لعام 1973) حول قانون البحار، وقد انتهى المؤتمر عام 1982 بوضع إتفاقية تتضمن تسوية المنازعات البحرية وتضع حداً لهيمنة القوة، حيث لجأت هذه الإتفاقية إلى الحلّ السلمي.⁶

إضافة إلى ما ساهم به القضاء العادي - إلى جانب دور الإتفاقيات الدولية - في تعزيز العديد من القواعد القانونية التي أتى بها القانون الدولي التقليدي، إلى أن بات يُقال إن المحاكم العادية لها دور كبير في إرساء القواعد أكثر من العرف إلا أنه قد تغاضى عن نسبها له وهذا بالتأكيد تكرماً منه.⁷ ومن الجدير بالذكر أن موضوع البحث في تطوّر التحكيم في المنازعات البحرية موضوع شائك ومتشعب وتاريخي، حيث يرجع سبب الصعوبة إلى قلة المصادر المتوافرة في اللغة العربية وتوافرها في الفقه الغربي سواء باللغة الإنكليزية أو الفرنسية، وهذا يتطلب ترجمة علمية دقيقة وأمانة في نقل الدراسات المعممة على هيئة مقالات منشورة في مجلات قانونية إلكترونية متخصصة.

أ - أهمية الدراسة

ترتكز أهمية الموضوع في عدّة نقاط، يعدّ أهمها في إثراء المكتبات القانونية العربية بموضوع البحث وما تعانيه من نقص واضح في هذا المجال تحديداً، وهذا ما يجعل موضوع بحثنا محاولةً جديدةً لدراسة تطوّر التحكيم البحري بحيث تكشف فيها السّاتر عن الممارسات التحكيمية البحرية السّائدة، كما تتجلى أهمية هذا البحث في دراسة التطوّر التاريخي للتحكيم البحري، وكيفية تنظيمه إجرائياً على المستويين الوطني والدولي، مع تسليط الضوء على التّشابك والتداخل بين القانون اللبناني والقوانين الدولية. فالتحكيم البحري اليوم لم يعد مقتصرًا على إطار محلي ضيق، بل أصبح يتطلب مواءمة بين التشريعات الوطنية، كقانون أصول المحاكمات المدنية اللبناني، وبين القواعد الدولية التي تُنظم التحكيم البحري والتي تبرز أهميته بالنسبة لبلدنا تحديداً كونها دولة ساحلية تطلّ على البحر الأبيض المتوسط. إذ تبرز فيه المنازعات البحرية العديدة بما في ذلك منازعات

⁶ The Law of the Sea, R.R. Churchill and A.V. Lowe, Manchester University Press, Manchester, 1999, pp.67-75.

⁷ شربل عبد القادر، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، دار هومة، الجزائر، 2009، ص 192.

تحديد مسؤولية مستأجر السفينة أو مسؤولية غرامات التأخير أو عقود النقل. كذلك، بالنسبة لسندات الشحن التي تعدّ إحدى وسائل إثبات عقد النقل ذاته بين الناقل وصاحب البضاعة، هذا من جهة، أما من جهة أخرى فللتحكيم كان ولا زال دوراً أساسياً في المنازعات التي تنشأ بين الدول كالنزاعات المتعلقة بالحدود البحرية والنزاعات حول السيادة على الجزر والمناطق البحرية (الصين والفلبين) وغيرها.

تتضح أهمية التحكيم البحري جلياً كونه يشكل نظاماً قانونياً لا غنى عنه للأطراف المتنازعة في هذا المجال الحيوي. فهو بمثابة ملاذ آمن وسريع لحل الخلافات التي قد تعصف بالعلاقات التجارية البحرية، وقد شهد هذا النظام تطوراً ملحوظاً عبر الزمن، وما زال مستمراً في التكيف والتحسين، وذلك بهدف أساسي هو دعم التجارة البحرية الدولية وتحفيز العلاقات التجارية نحو مزيد من النمو والإزدهار.

إنّ ما يميّز التحكيم البحري هو تلك المرونة التي تكتنف إجراءاته، بالإضافة إلى تخصصه الدقيق في التعامل مع المنازعات البحرية المعقدة، ممّا يجعله الخيار الأمثل للأطراف الذين يسعون إلى حلول عادلة وفعالة. أضف إلى ذلك، يلعب التحكيم البحري دوراً حيوياً في تهيئة بيئة قانونية مستقرة وآمنة للتجار والشركات العاملة في هذا القطاع، ممّا يشجّع على الاستثمار والتوسع. كذلك، ومن خلال توفير آليات فعالة لتسوية النزاعات، يساهم التحكيم البحري في تقليل المخاطر القانونية والتجارية التي قد تعترض طريق المتعاملين في هذا القطاع. ولا يقتصر دور التحكيم البحري على ذلك فحسب، بل يمتد ليشمل تعزيز التعاون الدولي في مجال التجارة البحرية، حيث يوفر آلية محايدة وفعالة لتسوية المنازعات بين الأطراف من مختلف الجنسيات. ومن خلال توحيد قواعد وتطوير إجراءات التحكيم البحري، تساهم الإتفاقيات الدولية والمؤسسات المتخصصة في تحقيق العدالة والإنصاف في تسوية المنازعات البحرية - وهذا ما سنبحث فيه - بغية تحديث التجارة البحرية الدولية تطويراً يدفع بالعلاقات التجارية نحو التقدم والازدهار.

إضافة إلى دولية النشاط البحري الذي يفرق بين جنسية كلٍّ من الناقل والشاحن والسفينة، وإرتباط الأنشطة البحرية بانتقال الأموال والبضائع والخدمات من دولة إلى أخرى. جعلت هذه الأسباب الناقل في جهل عن الأحكام والنظم القانونية التي ترد في قانون الشاحن، وكذلك جعلت الشاحن يجهل ما هي الأحكام القانونية الواردة في قانون الناقل. وبالتالي، البعد عن تطبيق القوانين الوطنية واللجوء إلى فضاء أكثر رحابة وهو القانون البحري الدولي، الذي تجلّى استخدامه في النشاطات التحكيمية وحاجة المحكمين البحريين إلى قانون يحمل في

جعبته المقدرة التّقيّة والعلميّة لحلّ هذه المنازعات. إضافةً إلى إبراز الفجوات والتّحدّيات التي تُعيق تطبيق التّحكيم البحريّ في لبنان مقارنةً بالمعايير الدّوليّة وما إذا كان هناك حاجةً لتطوير التّشريعات الوطنيّة بما يضمنُ مواءمتها مع التّطوّرات العالميّة في مجال التّحكيم البحريّ.

ب- أهداف الدّراسة

تهدف هذه الدّراسة بشكل شامل إلى إستكشاف الجوانب المتعدّدة لتطوّر التّحكيم في المنازعات البحريّة. كما تسعى إلى تحليل التّرابط والتّأثير المُتبادل بين التشريعات الوطنيّة والاتّفاقيّات الدّوليّة التي تنظّم هذا المجال الحيويّ. تبرزُ الأهداف المحوريّة للبحث في تفعيل أداء التّحكيم البحريّ من حيث السّرعة والكفاءة مقارنةً بآليات القضاء التّقليديّ. علاوةً على ذلك، تتطلّع الدّراسة إلى بحث التّحدّيات والمعوقات التي تواجه تطبيق التّحكيم البحريّ في لبنان، مثل صعوبات تنفيذ الأحكام الأجنبيّة وعدم مواءمة التشريعات المحليّة مع المعايير الدّولية، مع اقتراح حلول عملية لهذه التّحديات. كذلك، تحرصُ الدّراسة على استكشاف إمكانات التّطوّرات التّكنولوجيّة الحديثة، كالذكاء الاصطناعيّ، في تحسين وتطوير آليات التّحكيم البحريّ.

ج- الإشكاليّة

نظرًا لأهميّة التّحكيم البحريّ المُتزايدة كبديل للقضاء العادي في التّعاملات التّجاريّة البحريّة المعقّدة وعابرة الحدود، تتمحور الإشكاليّة الرّئيسيّة لهذه الدّراسة حول السّؤال القانونيّ التّالي: إلى أيّ مدى استطاع التطوّر الحاصل في التّحكيم البحريّ أن يعزّز فعاليّته في تسوية المنازعات البحريّة سلميًّا، محليًّا ودوليًّا، في ظلّ التّحدّيات والفرص الناشئة عن التّطوّرات القانونيّة والتّكنولوجيّة المُتسارعة؟ وبهذا الصّدد، يتفرّع من إشكاليّة الدّراسة تساؤلات عدّة متضمنةً للتّالي:

ما هو الإطار القانونيّ للتّحكيم في المنازعات البحريّة محليًّا ودوليًّا؟ هل يوفّر النظام القانونيّ اللبنانيّ، بإلتزامه أصول المحاكمات المدنيّة وإتفاقيّاته الدّوليّة، بيئة قانونيّة ملائمةً للتّحكيم البحريّ؟ ما مدى صلاحية اللّجوء إلى التّحكيم البحريّ الدوليّ؟ ما هو مسار تطوّر التّحكيم البحريّ ومُستقبله؟ هل إنّ تطوّر التّحكيم يتماشى مع التّطوّر الحاصل في المجال القانونيّ والتّكنولوجيّ؟ وبالتالي هل أصبح بالإمكان اعتماد الذّكاء الاصطناعيّ في تحكيم المنازعات البحريّة المُستجدة؟

د - الفرضيات

وفي ضوء هذه التساؤلات، تنطلق هذه الدراسة البحثية من مجموعة من الفرضيات الأساسية التي تسعى إلى إستكشاف جوانب مُتعددة لتطوّر التّحكيم في المنازعات البحرية. تفترض الدراسة وجود ترابط وتأثير متبادل بين التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية في تنظيم التّحكيم البحريّ، ممّا يستدعي تحليلاً مقارناً للقوانين المحلية والدولية للكشف عن هذا التأثير. كما تنطلق الدراسة من فرضية أنّ التّحكيم البحريّ يوفر آليات فعّالة وسريعة لتسوية المنازعات مقارنةً بالقضاء التقليديّ، وهو ما يتطلب تقييماً لأداء التّحكيم البحريّ من حيث السرعة والكفاءة.

هـ - تحديات وصعوبات الدراسة

تُشير الدراسة إلى وجود تحديات ومعوّقات تواجه تطبيق التّحكيم البحريّ في لبنان، كصعوبات تنفيذ الأحكام الأجنبية وعدم مواءمة التشريعات المحلية مع المعايير الدولية، ممّا يستدعي بحثاً في هذه التحديات وإقترح حلول لها. تنطلق الدراسة من فرضية أنّ التطوّرات التكنولوجية الحديثة، مثل الذكاء الاصطناعيّ، يمكن أن تُساهم في تحسين وتطوير آليات التّحكيم البحريّ، ممّا يفتح الآفاق لإستكشاف إمكانات هذه التقنيات في هذا المجال. إنّ هذه الفرضيات تُشكّل الأساس الذي سَتبنى عليه الدراسة، وتوجّه البحث نحو تحقيق أهدافه في فهم تطوّر التّحكيم البحريّ.

و - منهج الدراسة

تحتّم إشكالية الدراسة البحثية النّظر لنشأت التّحكيم البحريّ وتطوّره والبحث في المعاهدات والاتفاقيات والمواثيق الدولية التي تحكمه لحماية حقوق الأطراف المتنازعة فضلاً عن التعديلات القانونية على تلك المعاهدات وجديدها في تحكيم المنازعات البحرية إضافةً الى البحث في المواقع الالكترونية التي بات لا غنى عنها في عصرنا الرقميّ الإستناد إليها كمرجع عند الصّورة. لذا، ولتحقيق أهداف هذه الدراسة والإجابة على إشكاليّتها، تمّ اعتماد خطة بحثية شاملة تتضمّن ثلاثة مناهج رئيسية. أولاً، تمّ استخدام المنهج الوصفيّ التحليليّ لدراسة المعاهدات والاتفاقيات الدولية والمحلية التي تنظّم التّحكيم البحريّ. إنّ هذا المنهج يُتيح لنا وصف

وتحليل النصوص القانونية المتعلقة بالتحكيم، وتوضيح كيفية تطبيقها في الواقع العملي. من خلال هذا المنهج، يتم استعراض الأحكام والشروط المتعلقة بتشكيل هيئات التحكيم، وإجراءات التحكيم، وتنفيذ الأحكام، مع التركيز على التطورات والتعديلات التي طرأت على هذه المعاهدات والاتفاقيات عبر الزمن.

وفي هذا الإطار، سيتم اعتماد المنهج النظري لتقديم تعريف مفصل للتحكيم البحري وتحديد ماهيته وأهميته في تسوية المنازعات البحرية. إن هذا المنهج يسمح لنا بتناول الجوانب النظرية المتعلقة بالتحكيم، مثل مبادئ التحكيم، وأسس اختصاص المحكمين، وطبيعة الأحكام التحكيمية. من خلال هذا المنهج، سنستعرض الآراء الفقهية والنظريات القانونية المتعلقة بالتحكيم البحري، وتوضيح كيفية تطبيقها في الواقع العملي.

كما تستوجب الدراسة استخدام المنهج المقارن لمقارنة التشريعات المتعلقة بالتحكيم البحري في كل من فرنسا والولايات المتحدة وبريطانيا. إن هذا المنهج يتيح لنا استخلاص أوجه التشابه والاختلاف بين هذه التشريعات، وتحديد أفضل الممارسات في مجال التحكيم البحري. إن هذا المنهج، سمكنا من تحليل القوانين والأنظمة التي تتعلق بالتحكيم البحري في هذه الدول، وتوضيح كيفية تطبيقها في تسوية المنازعات البحرية سلمياً.

على الرغم من أهمية الدراسات السابقة في مجال تطور التحكيم البحري، إلا أنها تعاني من بعض أوجه القصور. فبعض الدراسات تركز بشكل كبير على الجوانب النظرية للتحكيم البحري، وتهمل الجوانب العملية والتطبيقية. كما أن بعض الدراسات الأخرى تقتصر على تحليل التشريعات الدولية، وتهمل التشريعات الوطنية ودورها في تنظيم التحكيم البحري. بالإضافة إلى ذلك، فإن بعض الدراسات لا تتناول بشكل كافٍ التحديات والمعوقات التي تواجه تطبيق التحكيم البحري في بعض الدول، كصعوبات تنفيذ الأحكام الأجنبية وعدم مواءمة التشريعات المحلية مع المعايير الدولية. ناهيك عن قلة الدراسات التي تتناول تأثير التطورات التكنولوجية الحديثة، بما في ذلك الذكاء الاصطناعي، على مستقبل التحكيم البحري.

و- هيكلية الدراسة

وللإجابة على إشكالية البحث سنقسم البحث إلى قسمين على النحو الآتي، إضافة إلى المقدمة والخاتمة:

سوف نتناول في هذا البحث موضوعاً بالغ الأهمية في مجال القانون البحري، ألا وهو الإطار القانوني للتحكيم في المنازعات البحرية. خاصة أنه يتسم هذا المجال بتشابكه، نظراً لطبيعة المعاملات البحرية التي تتجاوز الحدود الوطنية وتتطلب حلولاً فعالة وسريعة للنزاعات.

سنتمق في القسم الأول من البحث، في التغييرات البنيوية في تحكيم المنازعات البحرية، وذلك من خلال فصلين متكاملين. في الفصل الأول، سنركز على التحديثات القانونية للتحكيم البحري وسنقوم بتحليل القوانين والأنظمة التي تحكم التحكيم البحري في مختلف الدول، بالإضافة إلى الإتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تنظم هذا المجال. سنسعى إلى فهم الأسس التي يقوم عليها التحكيم البحري، وأهم المبادئ التي تحكم إجراءاته.

أما في الفصل الثاني، فسوف نسلط الضوء على المنازعات الخاضعة للتحكيم البحري: الأطر القانونية والتطبيقات العملية. نظراً لطبيعة المعاملات البحرية التي تتجاوز الحدود الوطنية، فإن التحكيم البحري غالباً ما يتضمن أطرافاً من دول مختلفة، ويخضع لقوانين متعددة. سنقوم بتحليل كيفية التعامل مع هذه التعقيدات، وكيفية تحديد القانون الواجب التطبيق، وكيفية تنفيذ أحكام التحكيم في مختلف الدول.

وفي القسم الثاني، سيتم التطرق من خلال فصلين إلى استراتيجيات تجاوز عقبات التحكيم وآفاقه المستقبلية. سيتناول الفصل الأول الأسس المنهجية للتحكيم في المنازعات البحرية، حيث سيتم التركيز على كيفية سير هذه الإجراءات، بدءاً من تقديم الطلب، مروراً بتشكيل هيئة التحكيم، وصولاً إلى إصدار الحكم وتنفيذه. كذلك، سنعمل على إستعراض القواعد والإجراءات التي تحكم هذه العملية، مع التركيز على أهمية التحكيم في حل النزاعات البحرية، التي غالباً ما تكون ذات طبيعة معقدة وعابرة للحدود.

أما الفصل الثاني، فسننظر إلى التوجهات الحالية والمستقبلية للتحكيم البحري، حيث سنضطلع على أحدث الممارسات والتقنيات التي يتم تطبيقها في هذا المجال. كما سنركز على كيفية إستفادة التحكيم البحري من التكنولوجيا الحديثة، بما في ذلك التحكيم الإلكتروني وإستخدام الذكاء الاصطناعي في تحليل الوثائق وتقديم الأدلة. ناهيك عن إستشراف مستقبل التحكيم البحري، من خلال النظر في التحديات والفرص التي قد تنشأ في ظل التغييرات القانونية والتقنية التي يشهدها العالم.

القسم الأول: التغييرات البنيوية في تحكيم المنازعات البحرية

التحكيم البحري هو إجراء قانوني سلمي لحل النزاعات الناشئة في القطاع البحري، يوفر خياراً تشريعياً خارج النظام القضائي التقليدي، حيث يسمح للأطراف بإنتقاء محكمين من ذوي الخبرة في القانون البحري والقضايا البحرية. غالباً ما يكون هذا النوع من التحكيم مدعوماً بشرط تحكيمى موجود في العقد الأساسي، إذ تتفق الأطراف في بداية التعاقد على اللجوء إلى التحكيم بدلاً من القضاء لمعالجة أي نزاع قد ينشأ.

يستند التحكيم البحري على الصعيد الدولي إلى قواعد محددة يتم الإتفاق عليها مسبقاً من قبل الأطراف أو يتم تبنيها من قبل هيئات تحكيمية متخصصة، مثل جمعية التحكيم البحري في لندن (LMAA) أو غرفة التحكيم البحري في باريس (CAMP)، لتوفير معايير وإجراءات موحدة، تُنظم عملية التحكيم وتعزز من شفافيّتها وموثوقيتها.⁸ تتميز الأطر القانونية التي تتبناها الهيئات التحكيمية الدولية المتخصصة بأخذها في الاعتبار طبيعة النزاعات البحرية المعقدة، خاصة تلك التعاقدية الناشئة عن عقود تأجير السفن والنقل والتأمين البحري، إضافة إلى الحوادث البحرية والإنقاذ والتلوث، وغيرها من القضايا الفنية والقانونية الشائكة. تتبلور أهمية هذه القواعد الموحدة في تحقيق التراضي بين الأطراف المتنازعة عبر إصدار قرارات تحكيمية منصفة. كذلك، فهي تقلل من التكاليف والوقت في إنهاء النزاعات، مما يعود بالنفع على جميع الأطراف المعنية في هذا القطاع الحيوي.

أما على المستوى الداخلي اللبناني، ينظم قانون أصول المحاكمات المدنية التحكيم من خلال مواده التفصيلية، مما يعكس إقراراً المشرع بأهمية هذه الوسيلة في فضّ المنازعات، بما في ذلك النزاعات البحرية. يُظهر القانون اللبناني إنفتاحاً نسبياً على التحكيم الدولي، حيث يعتمد على المبادئ العامة التي تضمن حيادية التحكيم ومرونته، مع إعطاء دور محدود للقضاء في الرقابة على العملية التحكيمية. ومع ذلك، يواجه التحكيم البحري في لبنان تحديات عدة تتعلق بالتنفيذ الفعال للأحكام الأجنبية والمواءمة مع المعايير الدولية إضافة إلى التشابك بين القوانين الوطنية اللبنانية والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالتحكيم البحري. إن هذا ما يفرض في سياق دراستنا

⁸ David W. Martowski and John D. Kimball, op.cit, p.60.

تتناول التحديثات القانونية للتحكيم البحري (فصل أول) ومناقشة المنازعات الخاضعة للتحكيم البحري: الاطر القانونية والتطبيقات العملية (فصل ثانٍ).

الفصل الأول: التحديثات القانونية للتحكيم البحري

كان لانتشار نشاطات النقل البحري وما تبعها من تطوّر عمليّات التجارة بين الدّول أثر كبير في ظهور ما يُسمّى بالتحكيم البحري، حيث كان التّحكيم منذ القدم يُعتبر المنهج الأمثل الذي إختارته المجتمعات الدّوليّة لحلّ المسائل الخلافية دون أي تدخّل من سلطة القضاء.

شكّل تضاعف المنازعات البحريّة وتعقيدها سبباً في إزدياد الحاجة الدّوليّة إلى التّحكيم البحري ليفصل في مثل هذه القضايا المتشعبة، فالتحوّل اللافت الذي طرأ على المنظومة القانونية للتجارة الدّوليّة أدّى إلى تطوّر التّحكيم الدّوليّ عامّة والتّحكيم البحريّ خاصّة، والذي سنرى لاحقاً أنّه نظام يعود إلى الأنظمة القديمة.⁹

إلا أنّ أحكامه ومواده باتت حديثة، وقد أوجدتها الضرورة مع وجود المصالح العامّة والخاصّة، فأصبح يوصف بالقضاء الذي يفضّله أغلبية المتعاملين في إطار العلاقات الدّوليّة البحريّة.¹⁰

يُعتبر التّحكيم في المنازعات البحريّة أحد أبرز الوسائل الرديفة للتعامل مع القضايا التجاريّة المتشابكة، والتي تعدّ ذات طابع دولي ومعقد، حيث تتطلّب تقنية قانونيّة تتميز بالمرونة والسّعة والخصوصيّة مقارنةً بالنّقض التقليديّ. وقد عزّزت الإتفاقيّات الدّوليّة، بما فيها إتفاقيّة نيويورك لعام 1958 وقواعد UNCITRAL، مكانة التّحكيم كإجراء قانوني هام قادر على تأمين إستقرار العلاقات التجاريّة البحريّة مع تأمين إلزاميّة القرارات التّحكيميّة.

وفي السّياق اللّبنانيّ، يظهر قانون أصول المحاكمات المدنيّة شرعيّة الأحكام التّحكيميّة بتوفيره إطار تشريعيّ للتّحكيم، بما في ذلك التّحكيم البحريّ. خاصّة من خلال تنظيمه لمبادئ عامّة تسمح للأطراف حرية الإتفاق

⁹ محمد عبد الفتاح الترك، التّحكيم البحريّ، دار الجامعة الجديدة، دون طبعة، سنة، 1995، ص 331.

¹⁰ حفيظة السيد حداد، الاتجاهات المعاصرة بشأن اتفاق التّحكيم، دار الفكر الجامعية، 2012، ص 7.

على التّحكيم وتحديد قواعده. ومع ذلك، إنّ تطبيق هذه النّصوص على النّزاعات البحريّة الدوليّة يطرح تساؤلاتٍ حول مدى قدرتها على إستيعاب التّطورات الدوليّة وتلبية مُتطلبات النّزاعات ذات الطّابع العابر للحدود.¹¹

وتبعاً لذلك، سيتمّ هذا الفصل في تحليلٍ مرتكزات التّحكيم البحريّ محليّاً ودوليّاً، وتوضيح مفهومه، وربطه بالمواد القانونيّة التي ترعى التّحكيم في لبنان، مع إبراز النّقاط المشتركة وأوجه القصور التي قد تؤثر على فعاليّة التّحكيم البحريّ كآليّة بديلةٍ لتسوية النّزاعات. لذا، سنناقش لاحقاً الإتجاهات المُتجددة للتّحكيم البحريّ محليّاً ودوليّاً (مبحث أوّل) وسنتناول دور الإتفاقيّات الدوليّة في تفعيل التّحكيم البحريّ (مبحث ثانٍ).

المبحث الأوّل: الإتجاهات المُتجددة للتّحكيم البحريّ محليّاً ودوليّاً

يمثّل التّحكيم البحريّ ركيزة قانونيّة أساسيّة تُعبّر عن توازن دقيق بين مرونة الإجراءات وعدالة حسم النّزاعات التجاريّة، ممّا جعله الخيار الأمثل للعديد من الأطراف العاملة في المجال البحريّ. تتنوّع الأطر القانونيّة التي تُنظم التّحكيم البحريّ حول العالم، وتختلف أدواتها وصياغاتها باختلاف الدّول، لكنّها تتشارك جميعها في هدف رئيسيّ يكمن في إنهاء النّزاعات عبر توفير نموذج نظاميّ عابر للحدود.

يمكن التّحكيم البحريّ الأطراف من المحافظة على سرّيّة التّعاملات خشية المنافسات التجاريّة والمضاربات، وما تتمتع به من تقنيّات خاصّة تتعلّق بطبيعة النّزاع الذي يثار في العلاقة البحريّة. تُبنى هذه العلاقات على ما استقرّ عليه العرف البحريّ، سواء أكان ذلك في إطار عقود الإنقاذ والمساعدة البحريّة، أو بمجالات الملاحة البحريّة والشّحن والتفريغ والتخزين وعقود الضّمان، والتأخير عن إيصال البضائع في الوقت المحدّد والتّعويض عن أي تلف أو هلاك للبضائع...¹² إنّ هذا كله يتطلّب هيئة تحكيميّة بحريّة وخبراء محكّمين ذوي خبراتٍ تقنيّة عاليةٍ ملمّين بالوضع القانونيّ للتّحكيم البحريّ والإتفاقيّات البحريّة التي تحكمها. ناهيك عن المعاهدات الدوليّة التي تعنى بالعقد البحريّ، ومن ضمنها ما يكون مستقرّاً في عرف التّجارة البحريّة ضمن العدالة والإنصاف.

تتجلّى محوريّة التّحكيم البحريّ قانونيّاً عند تضمين عقود التّجارة البحريّة شروطاً عامّة تحيل إلى التّحكيم كوسيلة حصريّة لفضّ تلك المنازعات. وفي هذا الصّدد، نظّم المشرّع التّحكيم في البلاد الساحليّة أو البحريّة

¹¹ مصطفى تراري تاني، ذاتيّة التّحكيم البحريّ، الملتقى الدّوليّ حول المنازعات البحريّة، جامعة وهران، 2 و3 أيار 2009.

¹² فؤاد العلواني، صيغ التّحكيم في سندات الشّحن ومشارطات الإيجار، الثقافة القانونيّة، بغداد، ص 14.

وعمل على تنظيم إجراءات تنفيذ أحكام المحكّمين، بما في ذلك المشرّع المصري في قانون التّحكيم المصري ذي الرقم /27/ لعام 1994.¹³ لهذا، سنحاول في سبيل إيضاح ما سبق التّطرّق إلى خصوصيّة التّحكيم البحريّ في لبنان (مطلب أوّل) وسنتداول بعد ذلك التّحوّل في المنظور الدّوليّ للتّحكيم البحريّ (مطلب ثانٍ).

المطلب الأوّل: خصوصيّة التّحكيم البحريّ في لبنان

يبرز التّحكيم في السّياق القانونيّ كأبرز الوسائل التي ابتكرها الإنسان لإحتواء منازعاته، إذ نشأ مع ظهور الإنسان نفسه وتنامي مصالحه المتضاربة. ومع تطوّر المجتمعات ونموّ التجارة الدّوليّة، وزيادة حركة رؤوس الأموال والاستثمارات، بات التّحكيم خياراً مفضّلاً لتذليل قضاياها المتأرّمة. وفي هذا الإطار، يعكس التّحكيم البحريّ نظاماً قانونيّاً لحلّ المنازعات البحريّة تعود جذوره إلى عصور روما القديمة في القرن السّابع قبل الميلاد، وكان إزدهار التجارة البحريّة بين الشّعوب والدّول المطلّة على البحار ووجود موانئ هامّة على بحر الشّمال وبحر البلطيق والأحكام التّحكيميّة البحريّة الصّادرة من ميناء "مرسيليا" الفرنسي عام 1248 الأثر الأكبر على إتّساع وانتشار التّحكيم كأسلوب لفضّ المنازعات البحريّة.¹⁴

يتمّ تنظيم التّحكيم بموجب قوانين كل دولة، بهدف تصفية النزاعات الناشئة عن العقود، سواء كانت مدنيّة أو تجاريّة أو إداريّة، وذلك من خلال إتفاقيّات أو عقود تحكيمية خاصّة، أو بنود تحكيمية مدرجة في العقود. يتّصف التّحكيم بقواعد وإجراءات تختلف عن تلك المتّبعة في المحاكم العاديّة، وتتباين من دولة إلى أخرى. يُتيح التّحكيم للأطراف حريّة واسعة في الإتّفاق على إجراءاته، وتحديد سلطات المحكّمين، ممّا يؤدّي إلى صدور قرار تحكيم ملزم. وقد اختلفت الآراء حول الطّبيعة القانونيّة للتّحكيم، فمنهم من يعتبره عقداً، ومنهم من يعتبره قضاءً، ومنهم من يرى أنّه ذو طبيعة مختلطة.¹⁵

¹³ المرجع أعلاه، ص 14.

¹⁴ خالد عبد العظيم أبوغابة، التّحكيم وأثره في فض المنازعات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2011، ص 152.

¹⁵ Alan Redfern and Martin Hunter, Law and Practice of International Commercial Arbitration, Sweet & Maxwell, London, 2015, p.15.

يعدُّ لبنان من الدُول التي اعترفت بأهميّة التّحكيم في التّعامل السلمي مع النّزاعات إستنادًا إلى قانون أصول المحاكمات المدنيّة (المواد 762-821)، والذي ينظّم عمليّة التّحكيم بشكل عام، بما في ذلك التّحكيم البحريّ.¹⁶ كما عزّز انضمام لبنان إلى إتفاقيّة نيويورك لعام 1958 موقفه في تنفيذ الأحكام التّحكيميّة الأجنبيّة، مما يؤكّد توافق القانون اللبناني مع المعايير الدوليّة. لذلك، سنعكف في هذا المطلب على دراسة النّصوص العامّة للتّحكيم وإطاره القانوني وخصوصيّته في المنازعات البحريّة، مع تطبيق قواعد القانون البحريّ وفق العقود المبرمة، كون هناك شبه غياب للنّصوص المتخصّصة بالتّحكيم البحريّ. وهذا ما سنشرحه ونفنّده في الإمتيازات التّقنيّة للنّزاعات البحريّة والعوائق القانونيّة التي تعترّي مواجهتها على الصّعيد الدوليّ.

الفرع الأوّل: أهميّة التّحكيم في تسوية المنازعات البحريّة

يُعرّف التّحكيم، في جوهره، بأنّه مسار منهجيّ ذات طابع قانونيّ لحلّ المنازعات خارج إطار القضاء الرسميّ، حيث يتّفق الأطراف على إحالة نزاعهم إلى شخص أو هيئة مُحايدة للفصل فيه. تعدّدت تعريفات التّحكيم في الفقه القانونيّ، فمنهم من يرى أنّه طلب الخصمين حكمًا يحكم بينهما، ومنهم من يركّز على كونه الفصل في الخلافات بين الدّول بواسطة قرار قانونيّ يتّخذه محكّم أو أكثر، كما يراه "ستارك" إجراءً مماثلاً للقانون المحليّ، حيث يتم اللّجوء إلى أشخاص معيّنين يختارهم الأطراف بحريّة لإصدار الحكم.¹⁷ يُعتبر التّحكيم أيضًا بأنّه تفاهم الأطراف على أن يُحيلًا إلى التّحكيم جميع أو بعض المنازعات المحدّدة التي ربما تنشأ أو قد نشأت بشأن علاقة قانونيّة محدّدة، أو اتفاق بين الأطراف يتعلّق بتشكيل هيئة محكّمين تمّ إختيارها لإصدار حكم فاصل يحكم في موضوع خلافيّ ثار بين الأطراف على أساس القانون الدوليّ. كما عرّف بأنّه تلاقي إرادة الأطراف المتعاقدة واتّفاقها على أن يستبعدوا القضاء في فصل منازعاتهم التي تنشأ بينهم، بشرط أن يتم الإتفاق مع محكّم أو محكّمين ليتبنّى الفصل في المنازعات، طبقًا لقواعد يحدّدها الإتفاق.¹⁸

¹⁶ قانون أصول المحاكمات المدنيّة، قانون رقم 83/90 ضمن الفصل الرابع تحت عنوان "في التّحكيم".

¹⁷ كمال عبد العزيز ناجي، دور المنظمات الدوليّة في تنفيذ قرارات التّحكيم الدوليّ، مركز دراسات الوحدة العربيّة، بيروت، 2007.

¹⁸ شحاته غريب شلقامي، إشكالات اتفاق التّحكيم: دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2015، ص 15.

وفي ذات السياق، يعكس التّحكيم البحريّ مجمل الإجراءات القانونيّة الهادفة إلى إحتواء المنازعات البحريّة خارج نطاق القضاء التقليديّ، حيث يتّفق أطراف النزاع على إحالة خلافاتهم إلى محكّمين متخصصين في القانون البحريّ. وبهذا الصّدّد، ساهمت دراسات الفقيه الفرنسيّ "رينيه روديير" في ترسيخ أُسس هذا النّوع من التّحكيم. كذلك، مؤلفات الفقيه "فرانك فيسكنز" التي تعمّقت في الجوانب القانونيّة المعقّدة التي تنشأ في المنازعات البحريّة الدّوليّة، بما فيها تفسير العقود البحريّة وتحديد المسؤوليّة في حالات الحوادث البحريّة وتطبيق القوانين الدّوليّة ذات الصّلة.¹⁹

أمّا القانون النّمودجيّ للتّحكيم التجاريّ الدّوليّ، فحدّده بأنّه "اتفاق بين الطّرفين على أن يُحيلًا إلى التّحكيم جميع أو بعض المنازعات المُحدّدة التي نشأت أو قد تنشأ بينهما بشأن علاقة قانونيّة مُحدّدة تعاقدية كانت أم غير تعاقدية"، بينما اعتُبر بالمقابل أنّ التّحكيم هو تقنية معيّنة تهدف إلى إعطاء حل لمسألة محدّدة تهتم بالعلاقات بين طرفين أو أكثر بواسطة شخص أو عدّة أشخاص (محكم - محكمين) يأخذون سلطتهم من إتّفاق خاص ويستندون عليه دون أن يولي الأطراف تلك المهمّة للدولة.²⁰

وفي لبنان، نصّت المادّة 762 من قانون أصول المحاكمات المدنيّة على أنّه "يجوز للمتعاقدين أن يدرجوا في العقد التجاريّ أو المدنيّ المبرم بينهم بندا ينص على أن تحل بطريق التّحكيم جميع المنازعات القابلة للصّح التي تنشأ عن تنفيذ هذا العقد أو تفسيره".²¹

أصبح التّحكيم إذن المكان الطبيعيّ للنّفاضي الذي يفصل المتعاملون أن يلجأوا إليه ضمن إطار العلاقات التجاريّة الدّوليّة. أمّا التّحكيم البحريّ فقد تناول كلّ ما يخصّ المنازعات البحريّة بالأخصّ ما يتعلق منها بعقود النّقل البحريّة، فنرى أنّه لا يختلف في المجمل تعريف التّحكيم العموميّ عن تعريف التّحكيم البحريّ إلا بخصائص التّحكيم البحريّ وما يخصّ منازعاته وتمتّعه بميزة الإستقلاليّة عن بقية أنواع التّحكيم. وبموجب ذلك،

¹⁹ خالد عبد العظيم أبوغابة، مرجع سابق، ص 32.

²⁰ علي طاهر البياتي، التّحكيم التجاريّ البحريّ، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2005، ص58.

²¹ جعفر مشيمش، التّحكيم في العقود الادارية والمدنية والتجارية وأسباب بطلان القرار التحكيمي وآثاره، منشورات زين الحقوقية، لبنان، 2009، ص16.

إنّ التّحكيم البحريّ لا يعكس سوى إتّفاق بين أطراف العلاقة البحريّة على إحالة نزاعاتهم إلى محكم متخصص في المجال البحريّ، ليصدر حكمًا ملزمًا وقابلًا للتّفيذ.

الفرع الثّاني: التّحكيم البحريّ في ظلّ أصول المحاكمات المدنيّة

يُرسّخ قانون أصول المحاكمات المدنيّة اللّبنانيّ دعائم التّحكيم، مُفردًا له قسمين رئيسيّين، الأوّل يتعلّق بالتّحكيم الدّاخليّ، والثّاني بالتّحكيم الدّوليّ، دون تخصيص فصل مستقلّ للتّحكيم البحريّ. ورغم إخضاع التّحكيم لإطار قانونيّ عام، إلّا أنّ القانون حصر نطاقه في المنازعات المدنيّة والتّجارية القابلة للصّح، مستثنياً المنازعات الجزائيّة وتلك المتعلّقة بالنّظام العام، وفقًا للمادتين (762) و(765) من قانون أصول المحاكمات المدنيّة.²²

يُمكن اللّجوء إلى التّحكيم عبر طريقتين، إمّا بموجب شرط تحكيميّ سابق للنّزاع (البند التّحكيّميّ)، أو بموجب إتّفاق لاحق للنّزاع (العقد التّحكيّميّ). وفي العقود البحريّة، كعقود النّقل أو الإيجار البحريّ، يُمكن للأطراف تضمين شرط التّحكيم لتسوية النّزاعات المتعلّقة بالتّنفّذ أو التّفسير. علاوة على ذلك، تشترط المادّة (763) من قانون أصول المحاكمات المدنيّة كتابة شرط التّحكيم، وهو شرط غالبًا ما يتحقّق في العقود البحريّة ذات الطّبيعة الدّوليّة، ممّا يُسهّل إدراج شرط التّحكيم وتحديد مركز تحكيم معيّن، كغرفة باريس أو جمعيّة لندن.

يكرّس قانون أصول المحاكمات المدنيّة اللّبنانيّ إطارًا قانونيًا شاملًا للتّحكيم في المنازعات البحريّة. فالمادّة (766) تُعيّن الشّروط الشكليّة لإتّفاق التّحكيم، ممّا يحدّد الأساس الإجرائيّ اللازم لهذه النّزاعات الناشئة غالبًا عن عقود مكتوبة، مع وجوب شرح دقيق لموضوع النّزاع. كما تضيف المادّة (767) مرونة على ذلك، سامحةً للأطراف بسحب الدّعوى القائمة أمام القضاء وإحالتها للتّحكيم، مع إمكانيّة اختيار قانون أجنبيّ أو عرف بحريّ، وهو ما يتناسب وطبيعة المنازعات البحرية ذات الطّابع الدّوليّ.²³

²² إدوار عيد، موسوعة أصول المحاكمات المدنيّة والإثبات والتّنفّذ والتّحكيم، مطبعة صادر، بيروت، 2003، جزء 10، ص 69.

²³ قانون أصول المحاكمات المدنيّة اللّبنانيّ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2020، المواد 766-767.

تتواصل هذه المرونة في تنظيم تشكيل هيئة التحكيم، حيث تنص المادة (768) على أن مهمة المحكم لا تُولى لغير شخص طبيعي، وتُحدّد أهلية المحكم بعدم كونه قاصراً، محجوراً عليه، محروماً من حقوقه المدنية، أو مفلساً. وتكمل المادة (773) هذه الأطر بتحديد مهلة اتفاقية التحكيم بستّة أشهر كحد أقصى من تاريخ قبول آخر محكم لمهمته، ما لم تحدّد الاتفاقية مهلة أخرى، مع إمكانية تمديد هذه المهلة باتفاق الخصوم أو بقرار من رئيس الغرفة الابتدائية.²⁴

في هذا الإطار القانوني، يسمح القانون اللبناني المادة (811) بتحديد أصول التحكيم مباشرة أو بالإحالة لنظام تحكيمي، وهو ما يتوافق مع العقود البحرية الدولية. وعلى الرغم من غياب نص صريح ينظم شرط التحكيم بالإحالة في عقود النقل البحري، تُعتبر الإحالة الواضحة والمحددة والمعلومة للطرفين ملزمة، ممّا يعزّز فعالية التحكيم. وتحوّل المادة (813) المحكم الفصل وفقاً للقواعد المتفق عليها أو التي يراها مناسبة، مع الأخذ بالأعراف التجارية. كما تُنظم المواد (792) و(793) إجراءات تنفيذ الأحكام التحكيمية الداخلية والدولية. وفيما يخص القرارات التحكيمية، فللمحكم صلاحية تفسير وتصحيح وإكمال قراره في حال السهو أو الإغفال خلال مهلة التحكيم، وبعدها تعود الصلاحية للمحكمة المختصة.

وبالتالي، يعدّ هذا الواقع القانوني أمر ذو خصوصية بالغة في المنازعات البحرية الدولية حصيلة تنفيذ أحكام التحكيم البحري الدولي الصادرة في الخارج بموجب إتفاقية نيويورك 1958. ولكن رغم وضوح النصوص القانونية المنظمة للتحكيم، إلا أن غياب فصل خاص بالمنازعات البحرية في قانون أصول المحاكمات المدنية اللبناني يُجبر الأطراف على اعتماد المحاكم العامة، التي قد تكون قراراتها أقل انسجاماً مع المعايير الدولية.

الفرع الثالث: دور الفقه والاجتهاد في تحكيم المنازعات البحرية

على الرغم من أن قانون أصول المحاكمات المدنية اللبناني قد وضع الإطار العام للتحكيم بشقيه الداخلي والدولي، إلا أن الاجتهاد القضائي والفقه القانوني اللبنانيين يلعبان دوراً أساسياً في تطوير هذا المجال، خاصة فيما يتعلّق بالمنازعات البحرية. فقد أسهم الاجتهاد القضائي، الذي يمثل مجموع قرارات المحاكم، في تفسير

²⁴ المرجع أعلاه، المواد القانونية: 768، 792، 793، 773، 811، 813.

النصوص القانونية المتعلقة بالتحكيم، كذلك الواردة في القسم الأول من الباب الأول من القانون الجديد، وفي تحديد المبادئ الأساسية للتحكيم، مثل استقلالية اتفاق التحكيم وأولوية إرادة الأطراف.²⁵

تُبرز المادة 775 من القانون ذاته مرونة التحكيم كآلية لتسوية النزاعات، إذ تمنح الأطراف صلاحية الاتفاق على طبيعة التحكيم، سواء كان "عاديًا" أو "مطلقًا" أي قائمًا على أساس العدل والإنصاف، كما تُجيز تفويض المحكمين صلاحية التوفيق بين الخصوم. هذا التفويض الواسع يمكن إسقاطه وتحليله على سياقات أوسع، كالمنازعات الحدودية بين الدول، على غرار النزاع بين بنغلادش والهند الذي حُلَّ بناءً على مبادئ العدل والإنصاف و بتفويض من الأطراف المتنازعة. يؤكد هذا التوجه على قدرة التحكيم على تجاوز الإجراءات القانونية الصارمة، ليتناسب مع طبيعة النزاعات التي تتطلب حلولًا تراعي الظروف الخاصة والمعقدة. وفي هذا السياق، تكتسب المادة 797 أهمية بالغة، إذ تؤكد على تطبيق القواعد المتعلقة بالتنفيذ المعجل للأحكام على القرارات التحكيمية. كما تُحدد هذه المادة آلية منح الصيغة التنفيذية للقرار التحكيمي المقترن بالتنفيذ المعجل من قبل رئيس الغرفة الاستئنافية، وتُعطي لمحكمة الاستئناف الحق في تقرير هذا التنفيذ المعجل. هذه الأحكام حيوية بشكل خاص في منازعات عقود النقل البحري، حيث غالبًا ما تتطوي القضية على بضائع أو معدات، تتطلب تدابير احتياطية عاجلة لتجنب خسائر اقتصادية كبيرة أو تعطل سلاسل الإمداد.

يتجلى مبدأ أولوية إرادة الأطراف أيضًا في قرارات المحاكم اللبنانية، وذلك وفقًا لحيثيات المادة (765) التي تنص على أن العقد التحكيمي هو اتفاق بين الأطراف لحل نزاع قابل للصالح عن طريق التحكيم.²⁶ وبالتالي، فإن اللجوء إلى التحكيم لا يفرض على الأطراف المتنازعة بل ينبع من إرادتهم الحرة. كذلك، تعزز استقلالية شرط التحكيم عن العقد الأصلي هذه الإرادة، حيث يبقى شرط التحكيم قائمًا ونافذًا حتى لو بطل العقد الأساسي، إذا كانت إرادة الأطراف تتجه إلى ذلك.

²⁵ عشير بسام الداية، الجديد في قوانين التجارة والمصارف والتحكيم اللبنانية في ضوء الفقه والاجتهاد، دون دار نشر، دون تاريخ نشر، ص 198.

²⁶ اجتهاد لمحكمة بداية بيروت الغرفة الأولى المدنية، قرار رقم 14 تاريخ 7/3/2011، دعوى شركة خدمات وإنماء الفنادق والمعارض الدولية ش.م.ل. /حبيقة، منشور في مجلة العدل، العدد 4، 2013، ص 204.

يعتبر الإجتهد اللبناني التحكيم إطار قانوني فعال في إحتواء المنازعات البحرية، بما في ذلك عقود الشحن والتأمين البحري، ويضفي مرونة على العقود البحرية من خلال السماح بإدراج شروط تحكيم تُحيل النزاع إلى هيئات تحكيم دولية مُختصة. وفي هذا النطاق، حرص الفقه القانوني الذي يمثّل في الدراسات القانونية للفقه، على سدّ الثغرات التشريعية واقتراح تعديلات لتطوير التحكيم الدولي. خاصّة مع غياب نصوص شاملة حول التحكيم البحري، وعزّز مكانة لبنان في هذا الميدان من خلال دراسة أحكام التحكيم الأجنبية، مثل قواعد الأونسيترال واتفاقية نيويورك 1958، وإبراز أهمية الأعراف الدولية، بما فيها قواعد Hague-Visby Rules، التي يمكن الاستدلال عليها من المادة 940 من قانون التجارة البحرية والمادة الرابعة من المعاهدة. وفي مجال المنازعات البحرية، يركّز الفقه على تحليل البنود التحكيمية في عقود الشحن البحري، مؤكّداً على المسؤولية العقدية للناقل، ويدعو إلى تطبيق القوانين الأجنبية المرنة في هذا الخصوص، كالقانون البحري الإنجليزي.²⁷

وبذلك، يُعتبر الإجتهد والفقه مقومين أساسيين في تدعيم التحكيم البحري في لبنان، ويمكن الإرتكاز عليهما لتفعيل تحكيم المنازعات البحرية، بالإستناد إلى تفسير النصوص الحالية، واعتماد الأعراف والقوانين الدولية، واقتراح تعديلات على قانون أصول المحاكمات المدنية لإضافة فصل خاص بالنزاعات البحرية. وعلى غرار ذلك، يعدّ التحكيم البحري، مع تزايد خصوصيته في هذا المجال، مرجعاً أساسياً وخياراً ضرورياً يُستلزم التوجه نحوه في إحتواء المنازعات البحرية ذات الطابع الدولي، كونه يوفر للأطراف بيئة قانونية قابلة للتكيف مع التطورات.

المطلب الثاني: التحوّل في المنظور الدولي للتحكيم البحري

مع إزدياد حركة النقل البحري والتجارة الدولية منذُ العصور الوسطى، أصبح التحكيم وسيلة مفضلةً للحدّ من الخلافات التجارية الدولية. يتميّز التحكيم البحري عن القضاء الداخليّ بالسرعة وسهولة الإجراءات، بالإضافة إلى الحفاظ على سرية المعاملات وتجنّب تأثير المنافسين. يتطلّب التحكيم البحري خبرة فنية وتقنية عالية في مجال القانون البحري والأعراف الدولية، نظراً لتنوّع المسائل التي يتناولها، مثل عقود النقل والتأمين والإنقاذ.²⁸

²⁷ نصوص قواعد Hague-Visby Rules، المادة الرابعة الإعفاءات من المسؤولية حيث تسمح القواعد للناقل البحري بالدفع بمسؤوليته إذا تمكن من إثبات الحالات الإعفاية المنصوص عليها في القواعد.

²⁸ Charles Debattista, The Law of International Trade, Sweet & Maxwell, London, 2012, p. 750.

يلجأ الأطراف إلى التّحكيم البحريّ إمّا باتّفاق مُسبق في العقد، أو باتّفاق لاحق بعد نشوء النزاع، وغالبًا ما يكون التّحكيم مؤسسيًا لدى هيئات دوليّة مُتخصّصة. شهد التّحكيم البحريّ تطوُّرًا كبيرًا في دول فرنسا وبريطانيا ومصر نتيجة للدّور المحوريّ الذي يلعبه هذا النّوع من التّحكيم في تسوية القضايا البحريّة.²⁹ وفي هذا الصّدد، أكّدت محكمة النّقض المصريّة على جواز الاتّفاق على التّحكيم في العقود البحريّة، كما أقرّت محكمة استئناف باريس بأنّ منع الدّولة من اللّجوء إلى التّحكيم لا ينطبق على الاتّفاقات الدّوليّة. وفي نزاع آخر، شدّدت على أهميّة الالتزام بشروط العقد المتعلّقة بجودة السفينة، ممّا يوضح أهميّة التّحكيم في تطبيق العقود البحريّة بدقّة. كما يُشكّل التّحكيم البحريّ في بريطانيا جزءًا لا يتجزأ من النّظام القانوني، حيث تتميّز جمعيّة المحكّمين البحريّين في لندن (LMAA) بكونها من أبرز المؤسّسات المتخصّصة في المنازعات البحريّة عالميًا. وفي هذا النّطاق، تقدّم LMAA قواعد وإجراءات نموذجيّة للتّحكيم البحريّ، وتضمّ نخبة من المحكّمين ذوي الخبرة الواسعة. وعلى هذا الأساس، يستند التّحكيم البحريّ في هذه الدّول إلى تاريخٍ طويلٍ من الأنظمة القانونيّة المتقدّمة في مجال معالجة المسائل البحريّة المتأزّمة، الأمر الذي يستوجب الإضاءة على واقع التّحكيم فيها. ومن ثمّ، أسهمت كلّ من فرنسا وبريطانيا في وضع قواعد وتحقيق تطوُّرات قانونيّة أثّرت على التّحكيم البحريّ الدّوليّ، في حين تبنّت مصر هذا النّهج في إطار تطوير النّظام القانونيّ البحريّ لديها.

الفرع الأوّل: التّحكيم البحريّ في فرنسا

احتلّ التّحكيم مكانة قانونيّة مرموقة في فرنسا القديمة، حيث ساهم في تدوين الأعراف البحريّة وفق مجموعتين بارزتين، بما في ذلك "قنصلية البحر" التي جُمعت في برشلونة خلال القرن الحاديّ عشر الميلاديّ. فضلًا عن "مجموعة أوليرون" التي ظهرت خلال عام 1200 ميلاديّ، والتي احتوت على معظم الأحكام القضائيّة الصّادرة في الموانئ الفرنسيّة المطّلة على المحيط الأطلسيّ. وعلى هذا النّحو، تعدّ الأحكام الصّادرة عن طريق التّحكيم البحريّ خير شاهد على نموذجيّة اعتماد التّحكيم تاريخيًا، وذلك في ميناء مرسيليا في فرنسا عام 1248، والتي ما زالت موجودة إلى الآن.

²⁹ مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008، ص 38.

وبموجب أحكام المادة 1004 من قانون المرافعات الفرنسي، إنه من غير المحبذ إبرام إتفاق التحكيم في النزاعات التي يكون أحد أطرافها الدولة أو الدومين أو البلدية أو المؤسسة العامة، إذ تنص حيثياتها على عدم جواز إبرام الإتفاقات التحكيمية بصدد المنازعات التي كان القانون يشترط تبليغها للنياية العامة. وإستناداً لذلك، حدّدت المادة 83 من القانون هذه المنازعات بما فيها تلك التي تكون أحد أطرافها الدولة أو الدومين العام أو البلديات أو المؤسسات العامة. بيد أنه رغم إستبدال القانون القديم بقانون المرافعات الفرنسي الجديد، إلا أن الحظر المفروض على الدولة في أن تكون طرفاً في التحكيم ظلّ سارياً. وعلى هذا المنوال، تمّ تأكيد ذلك الحظر في المادة 2060 من القانون المدني الفرنسي، والتي عدّلت بموجب القانون رقم 596 الصادر عام 1975، حيث تنصّ على عدم جواز لجوء الشخصيات العامة إلى التحكيم. وعليه، رغم وجود نص قانوني يحظرّ على الدولة أن تكون طرفاً في التحكيم، إلا أن القضاء الفرنسي في مجال التحكيم الدولي لم يطبق هذا النص، بل اتّجه نحو الإعتراف بأهلية الدولة لإبرام اتفاقيات التحكيم في عدّة قضايا، كالنزاعات الناشئة عن عقود النقل البحري.³⁰

³⁰منها دعوى شركة « ship stream Myrtoon »المجهزة والمؤجرة للسفينة "تازيس" ضد وزارة النقل البحرية الفرنسية والمستأجرة للسفينة المذكورة، حكمت محكمة استئناف باريس في حكمها الصادر في 13 أبريل 1975 بان : "منع الدولة والأشخاص المعنوية العامة من ان تكون طرفاً في اتفاق تحكيم مقيد باتفاقات التحكيم المتعلقة بالعقود الداخلية ولا ينطبق هذا المنع على اتفاقات التحكيم ذات الطابع الدولي.

وكذلك دعوى السفينة " san carlo " ضد المكتب الفرنسي الوطني للحبوب، حكمت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 14 أبريل 1964 بأن الحظر الوارد في القانون الفرنسي على الدولة والأشخاص المعنوية العامة من ان تكون طرفاً في اتفاق التحكيم يستبعد من مجال التحكيم الدولي. وقالت المحكمة : " ان منع الدولة من ان تكون طرفاً في اتفاق تحكيم والمقرر في المادة 1004 والمادة 83 من قانون المرافعات المدنية اذا كان يعتبر من النظام العام الداخلي، فإنه لا يعد من قبيل النظام العام الدولي، ولا يشكل عقبة أمام المؤسسة العامة لتكون طرفاً في اتفاق تحكيم وارد في عقد من عقود القانون الخاص يخضع لقانون أجنبي يجيز صحة شرط التحكيم في عقد يتمتع بالصفة الدولية".

وكذلك دعوى (Galakis) مالك السفينة " أسباسيا" والمؤجرة لوزارة النقل البحري الفرنسية، أكدت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 1966/8/2 قضاءها السابق مستبعدة الحظر السابق بشأن اتفاقات التحكيم الدولية، وقد أقرت بان هذا المنع بشأن أهلية الدولة في إبرام اتفاقات التحكيم يكون فقط بالنسبة للعقود الداخلية ولا يطبق على العقود الدولية المبرمة لضرورات ووفقاً لشروط عادات التجارة الدولية

وعلى إثر ذلك، إستخدم التشريع الفرنسي في تشريعه للتحكيم الذي صدر في 13 كانون الثاني من العام 2011 عبارة إتفاق التحكيم.³¹ إذن، وضع التشريع الفرنسي أسساً قانونيةً للتحكيم البحري عبر إرساء قواعد قانونية وتحديث مفهوم أهلية الدولة في إبرام اتفاقيات التحكيم، مما يعكس توجهًا قضائيًا مرئيًا ومتطورًا في التعامل مع النزاعات البحرية الدولية. كما أنّ التحوّل الذي ظهر في قانون 2011، يشير بوضوح إلى تقدّمًا فرنسيًا في تبسيط الإجراءات وتوحيد المصطلحات القانونية بما يتماشى مع المعايير الدولية، مما يحبّذ الأطراف على اعتماد التحكيم البحري في تسوية نزاعاتهم.

الفرع الثاني: التحكيم البحري في بريطانيا

تطوّر التحكيم البحري في بريطانيا نتيجة ثقلها التجاري وتاريخها البحري المميّز، فبات نظامها من بين الأنظمة الرائدة في هذا المجال. وفي هذا السياق، يُشكّل قانون التحكيم لعام 1996 ركيزة أساسية وخطوة محورية. خاصّة أنّ هذا القانون قد وحد الإطار القانوني للتحكيم المحلي والدولي في إنجلترا وويلز وأيرلندا الشمالية، ممّا عزّز بشكل كبير اليقين القانوني للأطراف. وقرّ القانون من خلال إرسائه لمبادئ رئيسية كاستقلالية شرط التحكيم وصلاحيّة المحكّم في البتّ باختصاصه، مرونة كبيرة للأطراف في إدارة الإجراءات واختيار القانون الواجب التطبيق. وبذلك، ساهم قانون 1996 في ترسيخ مكانة لندن كمركز عالمي رائد للتحكيم البحري، مدعومًا بسجل حافل للمحاكم الإنجليزية في دعم التحكيم وإنفاذ الأحكام الأجنبية. وفي هذا الإطار، يأتي قانون التحكيم لعام 2025 ليُشكّل مرحلة جديدة ومهمّة في هذا التطوّر، مستكملًا مسيرة الإصلاح التي بدأت بقانون 1996.³²

تهدف هذه التعديلات الجديدة، والتي دخلت حيز النفاذ تدريجيًا، إلى تعزيز جاذبية المملكة المتحدة كمركز رائد للتحكيم الدولي، من خلال معالجة التحديات المعاصرة ومواكبة أفضل الممارسات. وقد ألغى هذا القانون التمييز

³¹ Voir : ANCEL JEAN PIERRE, Le décret du 13 janvier 2011 (le nouveau droit français de l'arbitrage), Paris, 2011.

³² Aceris Law LLC, Arbitration in the United Kingdom: The 1996 Arbitration Act, <https://www.acerislaw.com/arbitration-in-the-united-kingdom-the-1996-arbitration-act/>,

بين "شرط التحكيم" و"مشارطة التحكيم"، موحداً إياهما تحت مسمى "اتفاق التحكيم" الذي يُعرف بأنه اتفاق مكتوب لعرض المنازعات الحالية أو المستقبلية على التحكيم.

تُبرز المذكرة الإيضاحية الملحقة بقانون 2025 أهمية هذه الإصلاحات الجوهرية للتحكيم البحري. فقد نص بحيثياته صراحةً على أن القانون الحاكم لاتفاق التحكيم، كقاعدة عامة، هو قانون مقر التحكيم، مما يترجم حكم المحكمة العليا في قضية *Enka v Chubb* ويعزز اليقين القانوني.³³ كما رسخ القانون استقلالية المحكم وحمايته المهنية من خلال تحديد مسؤوليته في حال عزله بوقوع سوء نية فقط، ومنحه حق الاستقالة المبررة دون مسؤولية. كذلك، أقر للمحكم سلطة إصدار أحكام مختصرة في القضايا غير الجدية لزيادة الكفاءة. تكمن أهمية هذا القانون قدم تعديلات دقيقة لإجراءات الطعن، موازناً بين استقرار الأحكام وحقوق الأطراف في الدفاع. إن كل هذه التحديثات تهدف إلى إبقاء نظام التحكيم البريطاني عند أعلى مستويات الكفاءة والموثوقية، مما يدعم بقوة التجارة البحرية الدولية ويعزز مكانة لندن كمركز عالمي للتحكيم البحري.

وإنطلاقاً من ذلك، أخذ القضاء البريطاني هذا التطور مرجعاً للبت بقضية
Nova(Jersey)V.Kammgarn عام 1976، حيث ورد في القرار الصادر مقولة "... ومما لا شك فيه
أنّ إتّفاق التّحكيم محلّ الدّعى ليس إتّفاق تحكيم محليّ، وعلى هذا فإنّ من الوهلة الأولى كان يجب على
المحكمة تطبيق المادّة الأولى - الفقرة الأولى منها - من قانون التّحكيم لعام 1975، وكان وقف الدّعى القضائيّة
أمراً إجباريّاً"³⁴.

وفي قرار آخر

"... متى كان من الثّابت أنّ الطّاعنة قد تمسّكت أمام محكمة الإستئناف بدفاعها الذي بيّن في وجه النّعي،
والّذي تضمّن فيه أنّ القانون الإنكليزيّ يحول دون عرض النّزاع على هيئة التّحكيم في بريطانيا - لندن - وذلك

³³ الأكاديمية الدولية للوساطة والتحكيم، قانون التحكيم البريطاني لعام 2025: قراءة تحليلية في المذكرة الإيضاحية،

<https://iamaeg.net/ar/publications/articles/british-arbitration-act-2025>

³⁴ حكم صادر عن مجلس اللوردات البريطاني في دعوى حكل صادر عن مجلس اللوردات البريطاني في دعوى "Kammgan"،

Jersey Nova " عام 1976، ورد في : خديجة بودالي، مرجع سابق، ص 215.

إذا وردت الإحالة في سند الشَّحن بصفة عامّة على شرط التَّحكيم الوارد بمشارطة إيجار السَّفينة... إلى آخر ما جاء في القرار.³⁵ وعليه، تعمل بريطانيا على تكريس مكانتها كمركز عالميٍّ للتَّحكيم البحريِّ الدوليِّ عبر مؤسَّسات قانونيّة تحكيمية بارزة، بما فيها LMAA و LCIA، وقوانين مرنة كقانون 1996، وإعتراف دوليٍّ بأحكامها، ممَّا يجذب المزيد من الأطراف الدوليّة إلى التَّحكيم في بريطانيا. ونتيجة لذلك، إنّ النِّظام القانونيِّ والقضائيِّ البريطانيِّ قد ساهم في تطوير التَّحكيم البحريِّ من خلال تسهيل الإجراءات، وتفسير المفاهيم القانونيّة، ودعم التَّحكيم الدوليِّ.

الفرع الثالث: التَّحكيم البحريِّ في مصر

عرّف المشرّع المصريّ التَّحكيم في المادّة العاشرة من قانون التَّحكيم رقم 27/ لعام 1994 على أنّه "إتفاق الطرفين على الإلتجاء إلى التَّحكيم لتسوية كل أو بعض المنازعات التي نشأت أو يمكن أن تنشأ بينهما حصيلة روابط قانونيّة معيّنة عقديّة كانت أو غير عقديّة".

كما حدّدت المحكمة الدُّستورية العليا المصريّة التَّحكيم في قرار لها قائلةً "..... عرض نزاع معيّن بين طرفين على محكم يعيّن بإختيارهم أو بتفويض منهما أو على ضوء شروط يحدّدانها ليفصل هذا المحكم في ذلك النزاع بقرار بعيداً عن الموالاة ومجرداً من التَّحامل ليقطع أي خصومة في جوانبها التي أحال الطّرفان إليه وذلك بعد أن يدلي كلّ منهما وجهة نظره مفصلاً وذلك من خلال ضمانات التّقاضي الرّئيسيّة".³⁶ وفي هذا النِّطاق، شرحت المحكمة الدُّستورية في الطّعن رقم 13/ لعام 15 ق جلسة 1994/8/17 التَّحكيم قائلةً، "عرض نزاع معيّن بين طرفين على محكم يتعيّن باختيارهما أو بشروطهما للفصل في النزاع بقرار نهائيّ دون تحامل... وتبعاً لما جاء في نصّ المادّة 22 من القانون المصري رقم 27 لسنة 1994 "يعتبر شرط التَّحكيم إتفاقاً مستقلاً عن شروط العقد الأخرى ولا يترتّب على بطلان العقد أو فسخه أو إنهائه أيُّ أثر على شرط التَّحكيم الذي يتضمّنه إذا كان هذا الشرط صحيحاً في ذاته".³⁷

³⁵ الطعن رقم 450، لعام 40 قضائية، جلسة 1975/5/3، س 26 ص 245، المرجع: سعيد أحمد شعله، قضاء النقض التجاري في عقد النّقل، الناشر دار الفكر الجامعي - الاسكندرية، السنة 1993 الصفحة 245.

³⁶ محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 391.

³⁷ الوليد بن محمد بن عل البرمان، التَّحكيم في المنازعات البحريّة. دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010، ص 32.

وعلى غرار ذلك، نصت المادة الرابعة من القانون ذاته على أن التحكيم، يشمل إتفاق بين أطراف النزاع حول اللجوء إلى التحكيم بإرادتهم الحرة، سواء كانت الجهة التي تدير إجراءات التحكيم مؤسسة دائمة أو مركزاً متخصصاً أم لا. في المقابل، حددت المادة 245 من القانون البحري المصري رقم 8 لسنة 1948، الخاص بالتجارة البحرية، آلية إختيار مكان التحكيم في عقود نقل البضائع بحرًا، حيث يجوز للمدعي إختيار مكان التحكيم من بين عدة خيارات محدّدة، شريطة وجود إرتباط جغرافي أو قانوني بين مكان التحكيم وأطراف النزاع أو موضوعه. كما نصت المادة على بطلان أي اتفاق سابق على نشوء النزاع يسلب المدعي حقه في هذا الإختيار أو يقيده.³⁸

وفقاً لما ورد آنفاً، عملت النصوص القانونية والأحكام القضائية المصرية، مع تطوّر تشريعاتها القانونية المتعلقة بالتحكيم، على تحديد مفهوم واضح للتحكيم بموجب قانون التحكيم رقم 27 لسنة 1994. وعلى هذا النحو، يضمن القانون المصري إستمرار صلاحية التحكيم حتى في حالة بطلان العقد الأصلي من خلال التأكيد على استقلالية شرط التحكيم عن شروط العقد الأخرى، وهو أمر بالغ الأهمية في العقود البحرية المعقّدة. واستناداً إلى منح القانون البحري المصري المدعي حرية إختيار مكان التحكيم، مع مراعاة الإرتباط الجغرافي والقانوني بالنزاع، ساهم التحكيم المصري في توفير مرونة ونزاهة إجراءات التحكيم البحري وفاعليتها، مع تأكيده على حق الأطراف في تقديم وجهات نظرهم بشكل كامل وعادل. ولهذا السبب، تمكّن القانون المصري والأحكام القضائية المصرية من إنشاء بيئة قانونية داعمة للتحكيم البحري.

المبحث الثاني: دور الإتفاقيات الدولية في تفعيل التحكيم البحري

على الرّغم من التطوّرات التي طالت المنظومة القانونية للتحكيم البحري، إلّا أنّ إطاره القانوني بات شبه قاصر في أغلب الدّول، ماعدا تلك التي أرسّت ضوابط قانونية تخصّ التحكيم البحري مثل فرنسا وبريطانيا وأميركا.

³⁸ محمود الشيكّر، مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء التشريع المغربي والإتفاقيات الدوليّة، بحث لنيل الماستر في القانون الخاص، جامعة الحسن الثاني كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية - المحمدية، السنة الجامعية 2012 - 2013، ص

تُشكّل اتفاقيّات لاهاي، وتحديدًا اتفاقيّتا 1899 و 1907، أساسًا محوريًا لتعزيز التّحكيم البحريّ من خلال تشجيع التّسوية السّلميّة للمُنازعات البحريّة الدّوليّة. ناهيك عن إتفاقيّة هامبورغ عام 1978 التي تتعلّق بنقل البضائع، وإتفاقيّة بروكسل عام 1924، وإتفاقيّة روتردام لعام 2008 النّاتجة عن كلا الإتفاقيّتين السّابقتين. ورغم أهميّة هذه الإتفاقيّات في هذا النّحو، إلّا أنّها أغفلت دور الأطراف وحرّيتهم في تنظيم وتسيير النّزاعات بواسطة التّحكيم. ومع ذلك، شهد هذا القطاع مُنعطفًا إستراتيجيًّا بارزًا في بنيته القانونيّة مع تبنيّ الإتفاقيّات الدّوليّة التّحكيم البحريّ كوسيلة تعكس التّقدّم القضائيّ في فضّ المُنازعات التي تنشأ عن العقود البحريّة. خاصّة مع تشديدها على إلزاميّة القرارات الدّوليّة، بما فيها إتفاقيّة نيويورك 1958 وإتفاقيّة الرياض للتّعاون القضائيّ. وإنطلاقًا من الأهميّة القانونيّة لهذه الإتفاقيّات، سنعرض أبرزها التي ترعى التّحكيم البحريّ تبعًا، عبر الإضاءة على تطوير القواعد القانونيّة للنّقل البحريّ (مطلب أوّل)، ونتطرّق إلى إلزاميّة القرارات الدّوليّة في ظلّ التّعاون القضائيّ (مطلب ثانٍ)، نظرًا لخصوصيّتها البارزة في تفعيل القرارات التّحكيميّة دوليًا.

المطلب الأوّل: تطوير القواعد القانونيّة للنّقل البحريّ

تُعتبر المُنازعات البحريّة من أكثر القضايا القانونيّة تعقيدًا، نظرًا لتشابك المصالح الوطنيّة والدّوليّة فيها، خاصّة مع تزايد خصوصيّة الموارد البحريّة والتّجارة العالميّة. ولذلك، كان من الضروريّ وضع آليات قانونيّة لحلّ هذه النّزاعات بما يضمن الإستقرار القانونيّ ويُعزّز التّعاون الدّوليّ. تشكّل البحار ما يقارب 70% من سطح الأرض، وتلعب دورًا محوريًّا في الإقتصاد العالميّ من خلال التّجارة الدّوليّة، والثّروات السّمكيّة، وموارد الطّاقة. وإدراكًا لماهيّة البحار، أدركت الدّول الحاجة إلى سُبُل قانونيّة فعّالة لتنظيم الأنشطة البحريّة وحلّ النّزاعات النّاشئة عنها.

أدّى تداخل المُطالبات السياديّة مع تزايد إستخدام الموارد البحريّة وتوسّع الأنشطة الإقتصاديّة إلى تفاقم الخلافات الدّوليّة. ولتجنّب تصاعد هذه النّزاعات، وضمان تحقيق الأمن البحريّ، وحماية البيئة البحريّة، والإستغلال العادل للموارد، إتّجه المجتمع الدّوليّ إلى تطوير إتفاقيّات تنظّم النّقل البحريّ والتّحكيم. وبموجب حيثيّات هذه الإتفاقيّات فإنّها تهدف إلى توفير إطار قانونيّ موحد لتنظيم الأنشطة البحريّة، وتحديد حقوق وواجبات الدّول، وتوفير آليات فعّالة لتسوية النّزاعات البحريّة، بما في ذلك التّحكيم البحريّ. تعتبر إتفاقيّة الأمم المتّحدة لقانون البحار لعام 1982 الإطار القانونيّ الشّامل لتنظيم الأنشطة البحريّة. خاصّة أنّها تحدّد حقوق

والتزامات الدول في المناطق البحرية المختلفة، وتوفّر آليات لتسوية النزاعات الناشئة عن تفسير أو تطبيق الاتفاقية.³⁹ فضلاً عن إتفاقية لاهاي وقواعد هامبورغ وإتفاقية بروكسل وغيرها من الاتفاقيات الدولية البارزة في مجال التحكيم التي من المهم الالتفات إلى مضمونها كونها أوجدت مستجدات تطويرية في نطاق التحكيم البحري.

الفرع الأول: إتفاقيات لاهاي (1899 و 1907)

شكّلت اتفاقيات لاهاي لعامي 1899 و 1907 نقلة نوعية في القانون الدولي، حيث أرست دعائم أساسية للتحكيم الدولي ومفاهيم الحياد وتنظيم النقل البحري في ظلّ النزاعات المسلحة، رغم أنّها لم تتناول مباشرة آليات التحكيم في النزاعات البحرية المدنية. تضمّنت الاتفاقية العاشرة لعام 1907 بنوداً حاکمة للحرب البحرية، شملت السفن التجارية وحقوق النقل البحري، وفتحت الباب أمام تنظيم علاقة الدول بالممرات البحرية والنقل في سياق النزاعات. إنّ هذه الاتفاقيات، بما تضمّنته من قواعد موضوعية وإجرائية، مثّلت الأساس الأول لتكريس مبدأ التحكيم الدولي، وأسهمت لاحقاً في إنشاء محكمة التحكيم الدائمة (PCA) كإطار دولي فعال لتسوية النزاعات البحرية، بما في ذلك الحدود، الحقوق السيادية، ومسائل المرور الملاحية. وقد أشار فقهاء القانون البحري إلى أنّ أثر هذه الاتفاقيات تجاوز الإطار الحربي ليشمل انعكاسات مباشرة على تبلور المفاهيم الشرعية للنقل البحري، ممّا يعزّز أهمية تأسيس مراكز تحكيم بحرية متخصصة تستند إلى هذا الإرث القانوني.

أولت اتفاقيات لاهاي اهتماماً خاصاً بتحفيز الاعتماد الدولي على التحكيم كخيار دبلوماسي لإحتواء الخلافات المتصاعدة. فوفقاً للمادتين 38 و 39 من اتفاقية 1907، يوصي الموقعون باللجوء إلى التحكيم في المسائل ذات الطابع القانوني، خاصة ما يتعلّق بتفسير أو تطبيق المعاهدات الدولية، طالما كان ذلك مناسباً. وتجدر الإشارة إلى أنّ اتفاقية لاهاي لعام 1899 عرفت التحكيم الدولي في المادة 15 بأنّه وسيلة لتسوية الخلافات بين الدول بواسطة قضاة تختارهم الأطراف على أساس احترام القانون، مؤكّدة في المادة 16 أنّه الوسيلة الأكثر فاعلية وإنصافاً لتسوية النزاعات القانونية، لا سيّما المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقيات الدولية. وبموجب نصّ

³⁹ R.R. Churchill and A.V. Lowe, The Law of the Sea, Manchester University Press, Manchester, 1999, pp.33-39.

المادة 20 من إتفاقية لاهاي عام 1899 بشأن تسوية المنازعات الدولية، حققت الإتفاقية تحولاً في المسار التحكيمي، حيث تم تأسيس أول مؤسسة دولية دائمة للتحكيم، عُرفت بمحكمة التحكيم الدائمة في لاهاي.⁴⁰ وتبعاً لذلك، وفّرت الإتفاقية إطاراً قانونياً دولياً للتحكيم البحري، مع تدعيم الثقة الدولية في جدوى التحكيم القانوني. هذه المبادئ أعيد التأكيد عليها في اتفاقية لاهاي لعام 1907، حيث نصت المادة 37 على أن التحكيم الدولي يهدف إلى تسوية النزاعات بين الدول بواسطة قضاة تختارهم الأطراف على أساس احترام القانون، وشددت المادة 38 على أنه الوسيلة الأكثر فاعلية وإنصافاً لتسوية النزاعات القانونية، خاصة تلك المتعلقة بتفسير أو تطبيق الإتفاقيات الدولية.⁴¹

بيد أنه شكّلت الإتفاقية طبقاً لنصوص موادها من 30 إلى 57 منعطفاً حاسماً في المجري القانوني للتحكيم البحري، كونها وضعت أيضاً أسساً قانونية وإجرائية واضحة لتنظيم عملية التحكيم.⁴² علاوةً على ذلك، تحدّد هذه المواد قواعد إختيار المحكمين، وإجراءات تقديم الأدلة، وإصدار الأحكام التحكيمية. كما عملت الإتفاقيات على توحيد الممارسات التحكيمية وتطوير آليات للتعاون بين الدول الأطراف في تبادل المعلومات والخبرات في مجال التحكيم.

لم تقتصر إتفاقية لاهاي في دعم التحكيم البحري عند هذا النحو، بل طوّرت نصوصها القانونية بموجب إتفاقية لاهاي عام 1907. كذلك، وفّرت إطاراً قانونياً واضحاً للعملية التحكيمية بناءً على تحديث موادها من 41 إلى 50 التي نظّمت إجراءات التحكيم أمام محكمة التحكيم الدائمة، بما فيها إختيار قواعد إختيار المحكمين وإصدار الأحكام.⁴³ ولهذا السبب، فإنّ هذا التغيير الذي أحدثته إتفاقيات لاهاي أوضح الصواب القانوني للنقل البحري، وجعل التحكيم البحري أكثر منهجية وقوة تأثيرية على مستوى إنهاء المنازعات الدولية بالمنحى السلمي.

وإستناداً لما ورد آنفاً، أرى بصفتي باحثاً في مجال التحكيم، أن إتفاقيات لاهاي لعامي 1899 و1907 شكّلت نقطة تحوّل محورية في تطوّر آليات تسوية النزاعات البحرية. فرغم أنها لم تتناول صراحةً التحكيم في النزاعات

⁴⁰ إتفاقيات لاهاي لعامي 1899 و1907، اللجنة الدولية للصليب الأحمر، جنيف، سويسرا، 2007، ص 22.

⁴¹ المرجع أعلاه، ص 23.

⁴² المرجع أعلاه، ص 25.

⁴³ المرجع أعلاه، ص 26.

البحريّة المدنيّة، إلّا أنّها أرسّت مبادئ عامّة لتسوية النزاعات الدوليّة بالطّرق السلميّة، ومهدّت لتأسيس محكمة التّحكيم الدّائمة.⁴⁴ تُعدّ هذه المحكمة اليوم مرجعاً دولياً موثوقاً لتسوية نزاعات متنوّعة، بما في ذلك النزاعات البحريّة. وقد أثبتت قدرتها على التكيّف مع طبيعة النزاعات البحرية المعاصرة، لا سيّما فيما يتعلّق بالمرّات الدوليّة وحقوق المرور والنّقل البحريّ.

الفرع الثّاني: إتفاقيّة بروكسل 1924

تعكّس إتفاقيّة بروكسل لعام 1924، المعروفة بقواعد لاهاي، ميثاقاً دولياً تمّ توقيعه في بلجيكا بهدف توحيد بعض الأحكام القانونيّة المتعلّقة بسندات الشّحن، وتنظيم مسؤوليّة النّاقّل البحريّ عن البضائع المشحونة. ومع النّمو المتزايد لقطاع النّقل البحريّ في بداية القرن العشرين، تبرز دوافع عقد إتفاقيّة بروكسل في الحاجة الملحة لتنظيم العلاقات القانونيّة في هذا القطاع الحيويّ. خاصّةً وأنّ قبل إتفاقيّة بروكسل، كانت مسؤوليّة النّاقّل البحريّ تخضع لقوانين وطنيّة مختلفة أنتجت تعقيدات قانونيّة ونزاعات بين الأطراف المتعاقدة.

على الرّغم من أنّ الإتفاقيّة لم تتضمّن أحكاماً واضحة بشأن التّحكيم البحريّ، فإنّها ساهمت في تطويره بشكل غير مباشر عبر توحيد النّشريات والأطر القانونيّة المتعلّقة بسندات الشّحن، الأمر الذي جذب الأطراف المتعاقدة إلى تبني آليّة التّحكيم لتسوية نزاعاتهم. إذ تنصّ المواد من 1 إلى 3 من الإتفاقيّة على القواعد المتعلّقة بإصدار سندات الشّحن، ومحتوياتها، وآثارها القانونيّة. أضف إلى تعيين مسؤوليّة النّاقّل البحريّ عن البضائع المشحونة وحدود هذه المسؤوليّة بموجب نصّ المادّتين 4 و 5 بغية التّقليل من النزاعات بين النّاقّلين والشّاحنين.⁴⁵

وبالمثل، شجّعت الإتفاقيّة بناء على نصّ المادّتين 3 و 9 على استخدام سندات الشّحن الموحّدة، والتي تتضمّن اسم النّاقّل والشّاحن، ووصف البضائع، وميناء الشّحن والتفريغ.⁴⁶ وعلى غرار ذلك، أكّدت هذه المواد

⁴⁴ The Avalon Project–Laws of War: Pacific Settlement of International Disputes (Hague I), 29July1899.

⁴⁵ J. F. Wilson, Carriage of Goods by Sea, Pearson Education Limited, England, 2010, pp. 25–27.

⁴⁶IBID, p.28.

على أن سند الشحن يعتبر دليلاً على عقد النقل البحري، وأن الأطراف المتعاقدة ملزمة بأحكامه. إن هذا النص ساهم في تأكيد حجية سندات الشحن، وجعلها أساساً قانونياً قوياً لحسم النزاعات البحرية عن طريق التحكيم.

خضعت إتفاقية بروكسل لعدة تعديلات وبروتوكولات حرصت على تسهيل التجارة الدولية، بما في ذلك بروتوكول فيسبي عام 1968 الذي قام بتعديل بعض أحكام الإتفاقية، وخاصة فيما يتعلق بتحديد مسؤولية الناقل البحري. فضلاً عن بروتوكول SDR عام 1979 الذي عدل حدود مسؤولية الناقل البحري، بحيث يتم تحديدها بوحدات حقوق السحب الخاصة.⁴⁷ ونتيجة لذلك، شجع الاستقرار القانوني الذي أوجدته أحكام إتفاقية بروكسل الأطراف المتعاقدة على اعتماد التحكيم لتسوية نزاعاتهم مع توافر إطار قانوني موحد يمكن الاستناد إليه في إجراءات التحكيم.

الفرع الثالث: قواعد هامبورغ 1978

دعت الجمعية العامة للأمم المتحدة في عام 1978 إلى عقد مؤتمر دبلوماسي في هامبورغ، حيث حضر المؤتمر 77 دولة، بما فيها جمهورية مصر العربية. أقر المؤتمر الوثيقة الختامية، وتم الاتفاق على تسميتها "إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً لعام 1978"، وأطلق على أحكامها إسم "قواعد هامبورغ".⁴⁸

أحرزت إتفاقية هامبورغ لعام 1978 تقدماً أساسياً في تنظيم العلاقات القانونية البحرية، حيث جمعت بين قواعد مسؤولية الناقل البحري وآليات التحكيم في إطار قانوني متكامل. لم تكتفِ الإتفاقية بتحديد المسؤولية بشكل صريح، بل اعتمدت نهجاً مرناً يوازن بين حقوق والتزامات الأطراف. فبموجب المادة الثالثة، يفترض مبدئياً مسؤولية الناقل عن أي هلاك أو تلف يصيب البضائع، شريطة إثبات مالك الشحنة لذلك. إلا أن المادة الرابعة تمنح الناقل الحق في دفع هذه المسؤولية من خلال إثبات حالات الإعفاء المحددة في الإتفاقية. وفي خطوة لافتة، نصت المادة 22 من إتفاقية هامبورغ بوضوح على جواز إتفاق الأطراف المتنازعة على اللجوء

⁴⁷ IBID, p.29.

⁴⁸ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, The Hamburg Rules 1978, Hamburg, Germany, 1987, p.11.

إلى التحكيم البحري، مع منحهم حرية تحديد مكان التحكيم والقانون الواجب التطبيق على النزاع.⁴⁹ إن هذا التوجه يعكس فاعلية الاتفاقية في تشجيع استخدام آليات بديلة لحل المنازعات، بما يتناسب مع طبيعة المعاملات البحرية الدولية.

تميزت قواعد هامبورغ أيضًا بمنحها القوة الإلزامية لأحكامها، حيث تبنت مبدأ تحميل الناقل المسؤولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالبضائع نتيجة لخطئه أو إهماله. شكّل هذا التحول تطوراً نوعياً مقارنة باتفاقية بروكسل، التي كانت تسمح باستثناءات واسعة لمسؤولية الناقل. ومع ذلك، فقد أقرت الاتفاقية استثناءين محددين لمسؤولية الناقل، وهما حالة الحريق بمقتضى (المادة الخامسة) والنقل على سطح السفينة (المادة التاسعة).⁵⁰ إن هذا التوازن الدقيق بين مبدأ المسؤولية والاستثناءات يهدف إلى تحقيق العدالة بين الأطراف المتعاقدة، وتوفير إطار قانوني واضح ومُنصف يحكم علاقاتهم البحرية. لذا، إن هذا التوجه يعكس رغبة الاتفاقية في تنمية المنظومة القانونية للتحكيم البحري وأساليب الفصل التحكيمي بما يتلاءم مع المعاملات البحرية الدولية وتعقيدها.

المطلب الثاني: إلزامية القرارات الدولية في ظل التعاون القضائي

مع شيوع التحكيم في الساحة الدولية كضرورة قانونية هامة في التعامل مع المنازعات التجارية، برزت اتفاقية الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وإنفاذها - نيويورك 1958 من خلال توفيرها معايير تشريعية دولية مشتركة بشأن الاعتراف باتفاقات التحكيم، وإعتراف المحاكم بقرارات التحكيم الأجنبية وإنفاذها. وعلى هذا النحو، تُلزم الاتفاقية الدول الأطراف بضمان الاعتراف بتلك القرارات، وإعتبرها عموماً قابلة للإنفاذ في ولاياتها القضائية على غرار قرارات التحكيم المحلية. وبهذا الشكل، تتطلع الاتفاقية إلى جعل اتفاقات التحكيم ذات مفعول تام، وذلك باقتضائها من المحاكم حرمان الطرفين من سبل اللجوء إلى المحكمة إخلالاً باتفاقهما على إحالة مسألة خلاف إلى هيئة تحكيم.⁵¹

⁴⁹ IBID, p12.

⁵⁰ IBID, p14.

⁵¹ إتفاقية نيويورك للعام 1958 وما يليها المادة الاولى.

وفي سياق متصل، ظهرت اتفاقيات أخرى تعمل على تدعيم التحكيم الدولي وتسوية المنازعات التجارية، بما في ذلك إتفاقية روتردام لعام 2009، التي تتوخى توحيد الأحكام القانونية المرتبطة بعقود النقل البحري، وتسيير التجارة الدولية، وتقديم تشريع قانوني ذات تأثير متزايد في حل المنازعات الناشئة عن هذه العقود، بما في ذلك اللجوء إلى التحكيم.

وعلى الصعيد الإقليمي، تتجلى إتفاقية الرياض للتعاون القضائي لعام 1983، التي ترمي إلى توثيق التعاون القضائي بين الدول العربية، وتسهيل تنفيذ الأحكام القضائية وقرارات التحكيم الصادرة في هذه الدول. إذ تنص الإتفاقية على قواعد وإجراءات محدّدة للإعتراف وتنفيذ قرارات التحكيم، مما يدعم المكانة القانونية للتحكيم البحري في المجال التجاري.

الفرع الأول: إتفاقية روتردام 2008

أبرمت إتفاقية روتردام في العام 2008، والمعروفة بإسم قواعد عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أوجزياً، حصيلة عدم مواكبة إتفاقيتي بروكسل 1924 وهامبورغ 1978 للتطورات الإقتصادية في النقل البحري. لكن مع تباين القوانين الدولية في هذا المجال، أدرك المجتمع الدولي عبر لجنة القانون التجاري الدولي والأمم المتحدة، ضرورة تشريع قوانين دولية لتوحيد عقود النقل البحري. تكمن أهمية هذه الإتفاقية في تمكّنها من تحديد مسؤولية الناقل البحري بوضوح، مستخدمة مبدأ الخطأ المفترض، وتهدف لتحقيق توازن بين حقوق وواجبات كل من الناقل والشاحن، خاصّة فيما يخص عبء إثبات الخطأ.⁵²

أظهرت إتفاقية روتردام 2008 أهمية تنظيم عقود النقل البحري للبضائع عبر توحيد النظام القانوني الحاكم لهذه العقود، بما في ذلك تحديد مسؤوليات الناقل والشاحن والمرسل والمرسل إليه، وهو ما أغفله قانون التجارة البحري اللبناني رغم أهميته. وفي هذا الإطار، استندت الإتفاقية في كثير من جوانبها إلى قواعد إتفاقية بروكسل 1924 وقواعد هامبورغ، إلا أنّها لم تدخل حيز التنفيذ بعد، لعدم تصديق العدد الكافي من الدول عليها. ومع ذلك، فإنّ قواعد روتردام توفّر الأسس القانونية لمواكبة التطورات التكنولوجية في سياق التجارة البحرية، خاصّة

⁵² المذكرة الاسترشادية في شان ورشة العمل لتحليل وتحديد إيجابيات وسلبيات (قواعد روتردام - لصياغة رؤية عربية حيال الانضمام إليها، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، ص 10.

فيما يتعلق بنقل الحاويات وتقنين وثائق النقل الإلكترونيّة، ممّا يحدث تحديثات رقميّة في خدمات النقل البحريّ لتصبح أكثر كفاءة وفعاليّة.⁵³

وعلى غرار ذلك، تنظّم اتفاقية روتردام 2008 مسؤوليّة الناقل البحريّ عن هلاك أو تلف البضائع أو تأخّر تسليمها، حيث تنصّ المادة 17 على أنّ الناقل مسؤول إذا وقعت هذه الأضرار أثناء وجود البضائع في حراسته. وتحدد المادة 12 من الاتفاقية مدّة مسؤوليّة الناقل بالفترة التي تكون فيها البضائع تحت حراسته، أي منذ استلامها حتى تسليمها للمرسل إليه.⁵⁴ وبالتالي، تمنح الاتفاقية الأطراف حرية تحديد هذه المدّة في عقد النقل، مع اشتراط عدم تجاوز وقت الاستلام لبدء التّحميل وعدم تجاوز وقت التسليم لإتمام التّفريغ النهائيّ.

ووفقاً لذلك، طوّرت اتفاقية روتردام 2008 التّحكيم البحريّ عبر تبني التّحكيم كوسيلة أساسيّة للنّظر في منازعات النقل البحريّ وتحديد إطاره القانونيّ، مستجيبةً لحاجات التجارة البحريّة الحديثة. سعت الاتفاقية لتحقيق توازن بين حقوق الناقل والشّاحن، محدّدة مسؤوليّة الناقل بمبدأ الخطأ المفترض عبر تعيين واقع الناقل والشّاحن بوضوح. ورغم عدم نفاذها، تمثّل الاتفاقية تطوّرًا هامًا كونها تقدّم إطارًا قانونيًا حديثًا وشاملاً مع مراعاة التّطوّرات التّكنولوجيّة في التجارة البحريّة. لهذا، رغم الجهود الدّولية لتوحيد قواعد مسؤوليّة الناقل البحريّ، يظلّ تحقيق اتّفاق دوليّ واسع وتوازن بين مصالح الناقلين والشّاحنين، مع مواكبة التّطوّرات التّكنولوجيّة، تحديًا مستمرًا.

الفرع الثّاني: إتفاقية نيويورك 1958

تُعَدّ إتفاقية نيويورك 1958 أداة محوريّة لتدعيم التّحكيم الدّوليّ وزيادة فعاليّته كخيار نموذجيّ في إنهاء المنازعات الدّولية. وعلى هذا الأساس، وضعت الإتفاقية أسسًا قانونيّة قادرة على توفير معايير موحّدة للإعتراف بقرارات التّحكيم الأجنبيّة وتنفيذها. ومن خلال تبسيط إجراءات الإعتراف باتفاقيّات التّحكيم وتطبيق أحكام التّحكيم رغم الصّعوبات في الإعتراف والتّنفيد، نجحت الإتفاقية في توسيع نطاق إعتماده دوليًا.

⁵³ هل حقا تنظم قواعد روتردام لعام 2008 أحكام النقل الدّوليّ متعدد الوسائط للبضائع، فاروق ملش، مجلة الحقوق للبحوث القانونيّة والاقتصاديّة، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الأوّل، 2012، ص 730.

⁵⁴ أعضاء على إصدارات لجنة الأمم المتّحدة للقانون التجاريّ، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحريّة الدّولية الأكاديمية العربيّة للعلوم والتّكنولوجيا والنّقل البحريّ، الإسكندرية، 2009، ص 11.

تعتبر إتفاقية نيويورك 1958 ركيزة التحكيم، فهي تهدفُ إلى تذليل عقبات تنفيذ قرارات التحكيم الأجنبية عبر معايير تشريعية موحدة للاعتراف باتفاقات التحكيم البحري، مما يضمن تبسيط الإجراءات القانونية ويقلل من عدم اليقين القانوني. تساهم هذه المعايير في معاملة متساوية لقرارات التحكيم الأجنبية، وتعزز إمتيازات التحكيم بالميدان التجاري كوسيلة جاذبة، فتشجع الأطراف على اللجوء إليه بدلاً من التقاضي الوطني، مما يدعم بالتالي التجارة والاستثمار الأجنبي. إن هذا ما تؤكدُه أحكام المادتين 2 و 3 من الإتفاقية التي تشير إلى أنه تعترف كل دولة مُتعاقدَة باتفاق كتابي يلتزم الأطراف بموجبه بإحالة جميع أو بعض المنازعات التي نشأت أو قد تنشأ بينهم بشأن علاقة قانونية مُحددة، تعاقدية أو غير تعاقدية، تتعلق بموضوع قابل للتسوية عن طريق التحكيم.⁵⁵

لم تكتفِ إتفاقية نيويورك لعام 1958 بوضع معايير للاعتراف باتفاقات التحكيم، بل نصّت المادة الخامسة منها على حالات محدّدة يجوز للمحاكم الوطنية رفض الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية أو تنفيذها.⁵⁶ تشمل هذه الحالات عدم صلاحية اتفاق التحكيم، أو عدم إخطار الطرف المدعى عليه بشكل صحيح بإجراءات التحكيم، أو تجاوز قرار التحكيم نطاق اتفاق التحكيم، أو عدم تشكيل هيئة التحكيم أو إجراءات التحكيم وفقاً لاتفاق الأطراف أو قانون مكان التحكيم، أو عدم قابلية موضوع النزاع للتسوية عن طريق التحكيم بموجب قانون الدولة التي يُطلب فيها الاعتراف والتنفيذ، أو مخالفة قرار التحكيم للنظام العام في الدولة التي يُطلب فيها الاعتراف والتنفيذ. وبهذا المنطق القانوني، عكست الإتفاقية مرونة التحكيم البحري كإجراء قانوني فاعل في القطاع التجاري مع وضعها ضوابط أساسية لضمان عدالة التحكيم وإلزامية قراراته في ظلّ إحترام سيادة الدول المعنية ونظامها العام.

الفرع الثالث: إتفاقية الرياض للتعاون القضائي

إدراكاً لأهمية توحيد التشريعات العربية كخطوة نحو الوحدة العربية الشاملة، وإيماناً بضرورة توسيع نطاق التعاون القضائي العربي ليشمل كافة المجالات، وحرصاً على تعزيز العلاقات القائمة بين الدول العربية في

⁵⁵ Gary B. Born, Wolters Kluwer, International Commercial Arbitration, Alphen aan den Rijn, 2014, p125.

⁵⁶ IBID, p 130.

هذا المجال، تم إبرام إتفاقية الرياض للتعاون القضائي في العام 1983. تطرح الاتفاقية إطاراً قانونياً عربياً هاماً بغية توطيد التعاون القضائي بين الدول العربية في مختلف المجالات، بما في ذلك مجال التحكيم البحري. تأتي هذه الاتفاقية استجابةً للحاجة المتزايدة إلى تنظيم العلاقات القانونية في ظلّ تصاعد التبادل التجاري والاقتصادي بين الدول العربية، وسعيًا نحو تطوير قواعد قانونية موحدة تواكب التطورات الدولية وتحقق العدالة.

استنادًا إلى حيثياتها القانونية، سهّلت الاتفاقية تنفيذ قرارات التحكيم، وذلك بالرجوع إلى نصّ المادة 28 الذي يؤكد على تنفيذ الأحكام الصادرة في دولة مُتعاقد في دولة مُتعاقد أخرى، وهذا يشمل قرارات التحكيم، ممّا يُضفي قوّة إلزاميّة على هذه القرارات. وبموجب المادة 58، شدّدت الاتفاقية على ماهيّة تبادل المعلومات والخبرات القانونية والقضائية، ممّا يدعم تطوير الممارسات التحكيمية الفعّالة.⁵⁷ وبهذا الشكل، عزمت الاتفاقية على إجراء تحديثات قانونية في مجال التحكيم البحري عبر توحيد قوانينه، ممّا يوفر منظومة قانونية مستقرّة وواضحة للأطراف المُتعاقد، وتشجّع الإلتجاء إلى التحكيم في فضّ النزاعات. إنّ هذا ما يظهر في أحكام المادة 68 التي تشير إلى أن لا تخلّ هذه الاتفاقية بالاتفاقيات الخاصة بين بعض الدول الأعضاء، وفي حالة تعارض أحكام هذه الاتفاقية مع أحكام أي اتفاقية خاصّة، فتطبّق الاتفاقية الأكثر تحقيقًا لتسليم المتهمين وتحقيق التعاون الأمني والقضائي في المجالات الأخرى.⁵⁸ لذا، ومن خلال توحيد الممارسات التحكيمية، وفّرت الاتفاقية إطاراً قانونياً إقليمياً للتحكيم البحري يسعى إلى إزالة العقبات التي تعترض تنفيذ أحكام التحكيم في الدول العربية في ظلّ إلزاميّة قراراته.

وإنطلاقاً، يتّضح ممّا سبق أنّ التحكيم البحري لم يعد مجرد وسيلة بديلة لتسوية النزاعات، بل تحوّل إلى منظومة قانونية تتسم بالمرونة والفعالية، وتستجيب لمتطلبات التجارة البحرية الدولية المتزايدة. وفي هذا السياق، يبرز التساؤل الذي لا بدّ من مناقشته لاحقاً ضمن التحكيم البحري من الأطر القانونية إلى التطبيق الفعليّ حول إنعكاسات معالجة المنازعات البحرية على التحكيم البحري وسياقه التطوريّ.

⁵⁷ اتفاقية الرياض العربية للتعاون القضائي من قبل مجلس وزراء العدل العرب في دورته الأولى بالقرار رقم (1/د1) بتاريخ

1983/4/6.

⁵⁸ المرجع أعلاه.

الفصل الثاني: المنازعات الخاضعة للتحكيم البحري: الأطر القانونية والتطبيقات العملية

يتميز نطاق التحكيم البحري بطابع دولي، ينبع من طبيعة النزاعات البحرية التي غالباً ما تتجاوز الحدود الوطنية وتتطلب تطبيق القانون الدولي. إن هذا الطابع الدولي يتجلى في جوانب أساسية متعددة، فمن جهة، يبرز الإطار القانوني الدولي، إذ تعدّ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) الركيزة الأساسية التي تنظم استخدام المحيطات والبحار، وتوفّر آليات لتسوية النزاعات، بما في ذلك التحكيم البحري. خاصة كونها تحدّد قواعد ومعايير دولية موحدة تضمن تطبيقاً متسقاً للقانون في النزاعات البحرية، ممّا يشكل أساساً لتعزيز الثقة في التحكيم البحري كوسيلة موثوقة لحلّ النزاعات.

ومن جهة أخرى، تلعب المؤسسات التحكيمية الدولية المتخصصة دوراً حيوياً في قضايا قانون البحار، بما في ذلك المحكمة الدائمة للتحكيم (PCA) والمحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS)، والتي توفّر آليات مرنة لتسوية النزاعات. وفي هذا الإطار، تفرض طبيعة النزاعات البحرية نفسها طابعاً دولياً على التحكيم البحري، إذ غالباً ما تتضمن هذه النزاعات أطرافاً من دول مختلفة، وتتعلّق بقضايا تتجاوز الحدود الوطنية، كترسيم الحدود البحرية، وحقوق الصيد، وحماية البيئة البحرية.

إنّ هذه النزاعات تتطلب تطبيق القانون الدولي واللجوء إلى آليات تحكيم دولية، ممّا يجعل التحكيم البحري آلية لا غنى عنها لتصفية هذه النزاعات. وقد تحدثنا في الفصل الأول من دراستنا عن الواقع القانوني الدولي والمحلي للتحكيم البحري، وتعمّقنا في الإتفاقيات التي ترعى وتنظم أمور وبنود التحكيم البحري. لذا، سيتناول هذا الفصل نطاق التحكيم البحري وطابعه الدولي، مع التركيز على المنازعات المتنوعة التي يشملها، سواء تلك الناشئة عن المعاملات البحرية بين الأفراد والكيانات الخاصة والعامة، أو تلك المتعلقة بعقود النقل البحري، والتصادم البحري، والمساعدات والإنقاذ، وحماية البيئة البحرية، بالإضافة إلى المنازعات بين الدول السيادية حول قضايا مختلفة، ممّا يعكس الطبيعة الدولية المتشعبة للتحكيم البحري. وبالتالي، سنشرح المنازعات الناشئة عن العقد البحري الدولي (مبحث أول) ونسلط الضوء على المنازعات الناشئة بين الدول في إطار إتفاقية قانون البحار (مبحث ثان).

المبحث الأول: المنازعات الناشئة عن العقد البحري الدولي

حدّد قانون التّحكيم الفيدراليّ الأميركيّ لعام 1925، في المادّة الأولى منه، نطاق المنازعات البحريّة التي يمكن تسويتها عبر التّحكيم البحريّ، حيث شملت هذه المنازعات عقود إستئجار السّفن، وعمليات النّقل البحريّ بموجب سندات الشّحن، وإتفاقيّات إستخدام الأرصفة البحريّة، وإصلاح السّفن، وحوادث التّصادم البحريّ، بالإضافة إلى أي قضايا تدخل ضمن نطاق التّجارة الدوليّة وتخضع لإختصاص المحاكم البحريّة.⁵⁹

يطرُح التّحكيم في المنازعات البحريّة المتعلّقة بالنّقل البحريّ مسألة تنازع القوانين بشكل دقيق، وذلك لتعدّد القوانين الوطنيّة التي تحكم أطراف العلاقات البحريّة الدوليّة. وأمام هذا الواقع، بات تحديد القانون الواجب التّطبيق ذا أهميّة قصوى، والذي يعتمد على إختيار الأطراف أو على قرار محكمة التّحكيم البحريّ. تلعب إرادة الأطراف دوراً محورياً في تحديد القانون بموجب إتفاقيّة التّحكيم البحريّ، وتلتزم محكمة التّحكيم بتطبيق هذا القانون المتفق عليه. وفي حال عدم وجود إتفاق بين الأطراف، تتولّى محكمة التّحكيم البحريّ تحديد القانون، وتتمتع بسلطة واسعة في إختيار القواعد القانونيّة المناسبة، سواء كانت وطنيّة أو دوليّة أو أعرافاً بحريّة. وعندما يغيب اتفاق الأطراف على القانون، يمكن للمحكمة إختيار القانون الوطنيّ الذي تعتبره مناسباً، وغالباً ما يُفهم إختيار مكان التّحكيم دون تحديد القانون على أنّه موافقة ضمنيّة على تطبيق القانون الوطنيّ لهذا المكان. وفي هذا السّياق، يحقّ للمحكمة تطبيق أحكام القانون الدوليّ البحري، الذي يشمل الإتفاقيّات الدوليّة والعقود النّموذجيّة والأعراف البحريّة. علاوة على ذلك، تُعدّ "قواعد هامبورغ" لعام 1978 نصّاً دوليّاً هاماً، حيث تلزم المحكّمين بتطبيقها في منازعات سندات الشّحن، مع العلم أنّ هذا التقييد يقتصر على هذه المنازعات فقط.

لهذا، سنلاحظ لاحقاً أنّه تتّسم المنازعات البحريّة بتنوّعها وخضوعها لقواعد تجاريّة وبحريّة متخصصة، نظراً لطبيعة المعاملات البحريّة التي تتطلّب السّرعة والائتمان، وتتميّز بخصوصية قانونيّة بارزة. وبالتالي، فإنّ المنازعات التي تُعرض على التّحكيم البحريّ لا حصر لها، وتشمل أي نزاع ينشأ عن عقد أو حادث بحريّ، سواء كان قائماً، مستقبلياً، أو محتمل الوقوع، وينتج عن نشاط بحريّ بشكل عام. بناءً على ذلك، سنعالج فيما يلي التحوّل الطوعي نحو التّحكيم (مطلب أوّل) لنتحدث بعدها عن التّحكيم كأداة تسوية جاذبة (مطلب ثانٍ).

⁵⁹ أحمد أبو الوفا، التّحكيم الاختياري والإجباري، منشأة المعارف، القاهرة، 2001، ص 61.

المطلب الأول: التحوّل الطوعي نحو التحكيم

يُعَدُّ النّقل البحريّ جزءاً أساسياً ومكوّناً هاماً من النّجارة الدّوليّة، ومع كثرة التّبادلات البحريّة تنشأ العديد من المنازعات القانونيّة التي تتعلّق بعدّة جوانب من العمليّات البحريّة. يمكن تقسيم هذه المنازعات إلى أنواع مختلفة بناءً على الأطراف المعنيّة والموضوعات المثارة.

مع التّطوّر المتسارع في الملاحة البحريّة الدّوليّة، والتّقدّم التّكنولوجي، والنّمو الهائل في حجم النّجارة البحريّة، برز التّحكيم البحريّ كآليّة قانونيّة بالغة الأهميّة لتسوية المنازعات البحريّة المتزايدة، والتي يمكن تعريفها بأنّها أيّ خلاف ينشأ في إطار المعاملات البحريّة، سواء بين الأفراد أو الكيانات الاعتباريّة العامّة.⁶⁰ يتميّز التّحكيم البحريّ بقدرته على توفير حلول سريعة وفعّالة للنّزاعات المعقّدة، ممّا يجعله الخيار الأمثل في بيئة النّجارة البحريّة التي تتطلّب سرعة ودقّة في التّعامل مع الخلافات.

يلجأ أطراف عقود النّقل البحريّ، من ناقلين وشاحنين، إلى التّحكيم البحريّ لما يوفّره من ضمان لإستقرار المعاملات وتنظيم العلاقات بينهم، ويتّفقون على إحالة نزاعاتهم إلى محكّمين متخصصين وخبراء في القانون البحريّ، ليصدروا أحكاماً تحكيمية نهائية وملزمة. واكب التّحكيم البحريّ تطوّرًا ملحوظًا في التّعامل مع المنازعات البحريّة المتشعّبة والمتشابكة، وذلك بفضل مرونة إجراءاته وقدره المحكّمين المتخصصين على فهم طبيعة هذه النّزاعات.

ينقسم التّحكيم البحريّ إلى نوعين رئيسيّين، بما في ذلك التّحكيم المؤسّساتي، الذي يتمّ إدارته بواسطة مؤسسات تحكيم دائمة والتّحكيم الحرّ، الذي يديره الأطراف أنفسهم أو مستشاروهم القانونيون.⁶¹ وفي هذا النّطاق، يبدأ التّحكيم البحريّ باتّفاق الأطراف، ويتمّ تشكيل هيئة التّحكيم من محكّمين متخصصين ومحايدين. كما تخضع إجراءات التّحكيم لقواعد متفق عليها، وتنتهي بإصدار حكم تحكيميّ ملزم.

يُشير التّحكيم البحريّ مسألة تنازع القوانين، حيث يحدّد الأطراف القانون الواجب التّطبيق، أو تتولّى محكمة التّحكيم ذلك. تُعدّ "قواعد هامبورغ" لسنة 1978 النصّ الدّوليّ الأساسيّ للمنظّم للتّحكيم البحريّ في مجال

⁶⁰ M. H. Nordquist and J. N. Moore, Maritime Disputes: Law, Practice and Policy, Elferink Martinus Nijhoff Publishers, Netherlands, 2005, p.44.

⁶¹ M. E. Schneider, Maritime Arbitration. Informa Law from Routledge, London, 2018, p.58.

سندات الشحن.⁶² إذن، مع ازدياد التجارة البحرية وتعقيداتها، برز التحكيم البحري كخيار لتسوية النزاعات، حيث يوفر إطاراً قانونياً مرناً وسريعاً لحل الخلافات المتعلقة بعقود مشاركة إيجار السفن، والنقل، والشحن، وبناء وإصلاح السفن، وذلك بفضل كفاءة المحكمين المتخصصين ومرونة الإجراءات وسرعة الفصل في النزاعات.

الفرع الأول: عقد مشاركة إيجار السفن

يتم إستغلال السفن في النقل البحري عبر طريقتين رئيسيتين، إما بإبرام عقود نقل بحري مع الناقل لنقل البضائع مقابل أجرة، أو عن طريق مشارطات الإيجار، حيث يُقدّم المؤجر السفينة للمستأجر لإستغلالها في نقل بضائعه، سواء كانت السفينة مجهزة لفترة زمنية مُحددة أو لعدد من الرحلات، أو غير مجهزة.

تُعَدّ مشاركة إيجار السفن عقداً أساسياً في النقل البحري، ينظّم العلاقة بين مالك السفينة (المؤجر) والمستأجر. وقد إستقرّ العرف التجاري على مصطلح "مشاركة"، المشتق من الكلمة اللاتينية "carta partita" التي تعني الوثيقة الخطيّة. تاريخياً، كانت تُكتب مرتين وتقسّم إلى نصفين، يحتفظ كل طرف بنصف، للرجوع إليهما في حال نشوب نزاع. ورغم ذلك، فإنّ إستخدام مصطلح "العقد" بدلاً من "المشاركة" لا يُعتبر خطأ، حيث أنّ "المشاركة" تعني عقد إيجار السفينة المُتعارف عليه تجارياً.⁶³

تتميّز مشارطات إيجار السفن بطبيعتها الخاصّة كونها تخضع لأعراف بحريّة مميّزة تنظّم العلاقة بين المؤجر والمستأجر وتؤثّر في تفسير وتنفيذ العقود.⁶⁴ فمن أبرز هذه الأعراف مفهوم "العناية الواجبة"، حيث يُلزم المؤجر بجعل السفينة صالحة للملاحة عند بدء الإيجار، ومفهوم "الجاهزية" الذي يشير إلى إستعداد السفينة لتحمل البضائع والإبحار في الوقت المتفق عليه، كما تُسهّل اللجوء إلى التحكيم البحري في حال نشوب نزاعات.

⁶² لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال - 1978)، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، 1978 (قواعد هامبورغ)، هامبورغ، ألمانيا، [اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع \(هامبورغ، 1978\)](#) ("قواعد هامبورغ" | "لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي").

⁶³ محمد العنكي، عقد إيجار السفينة واستغلاله في الاحتيال البحري، بحث منشور في مجلة القانون المقارن، العدد 22، 1990، ص 58.

⁶⁴ J.F. Wilson, Carver on Bills of Lading, Sweet & Maxwell, London, 2010, p.28.

تختلف النزاعات حسب نوع المشاركة، ففي المشاركات مُحددة المدة، تدور حول جاهزية السفينة وصيانتها وإستخدامها في أنشطة غير متفق عليها، بينما في المشاركات لرحلة معينة، تنشأ النزاعات حول تأخير التّحميل والتّفريغ، وأضرار البضائع، وحالة السفينة، وتأخر التّجهيز أو الإبحار. وبشكل عام، قد تنشأ النزاعات أيضًا حول تفسير بنود العقد، أو مسؤولية الأضرار، أو دفع الأجرة. قانونيًا، تعتبر المشاركة عقد معاوضة رضائيًا ومستمرًا وملزمًا للطرفين، ويُفضّل أن يكون مكتوبًا، ويُعد عقدًا تجاريًا من جانب المؤجر فقط.⁶⁵ كذلك، تخضع النزاعات في عقود النّقل البحري للقانون الخاص، مع إعتبار القانون المدني المرجعية الأساسية الذي ينظم هذه العقود وتفسير بنودها وحلّ النزاعات التي تختلف حسب نوع المشاركة، سواء كانت لمدة محدّدة أو لرحلة معينة.⁶⁶

يشكّل تضمين شرط التّحكيم في عقود مشاركة إيجار السفن خطوة حكيمة تضمن اللّجوء إلى التّحكيم في حال نشوب خلافات، وتحدّد المركز والقواعد الإجرائيّة، وتتيح إختيار محكّمين متخصصين. وعلى الرّغم من تركيز إتفاقية الأمم المتّحدة بشأن عقود البيع الدوليّ للبضائع (CISG) على عقود البيع، إلا أنّها تؤثر بشكل غير مباشر على عقود مشاركة إيجار السفن.⁶⁷ ففي العقود المختلطة، تنطبق مبادئ الإتفاقية على الجزء المتعلّق بالبيع، وتوفّر مبادئ لتفسير العقود، وتُستخدم أحكامها في تحديد حقوق والتّزامات الأطراف في حال نشوب نزاعات، وتنظيم المعاملات الماليّة والمحاسبية في حالات البيع وإعادة الإستئجار. وقد تجلّى تطور إجراءات التّحكيم البحري في نزاع بين شركة "سيفواي" الأميركيّة وشركة "أوشن ستار" اليونانيّة، حيث لجأ الطّرفان إلى التّحكيم أمام جمعيّة المحكّمين البحريّين في لندن (LMAA) بسبب تأخّر تسليم شحنة فواكه وخضروات.⁶⁸ قام المحكّمون بفحص العقود والتّقارير وشهادات الخبراء، وطبّقوا قواعد المسؤولية، وأصدروا حكمًا يلزم شركة "أوشن ستار" بتعويض شركة "سيفواي". إذن، ساهم البتّ في هذه المنازعات التّعاقدية في تعزيز آليات التّحكيم البحريّ المتخصّصة وتوسيع نطاقه ليشمل تفاصيل فنيّة وقانونيّة دقيقة، ممّا يُرسخ التّحكيم

⁶⁵ قانون التجارة البحرية، المادة 195، الجريدة الرسمية، العدد 14، تاريخ النشر 1947/4/2،

<http://77.42.251.205/LawArticles.aspx?LawTreeSectionID=269604&lawId=168899>

⁶⁶ محمود شحات، الموجز في القانون البحريّ الجزائري، دار البيضاء، الجزائر، 2014، ص.127.

⁶⁷ B. Soyer, Maritime Law, Informa Law from Routledge, London, 2018, p14.

⁶⁸ H. Bennett, The Law of Marine Insurance, H. Oxford University Press, 2017, p 32.

كأداة موثوقة لتسوية النزاعات البحرية، ويُشجع على تضمين شروط التحكيم في العقود لضمان حل سريع ومتخصص للنزاعات المستقبلية.

الفرع الثاني: عقود النقل البحرية

بدايةً، من الضروري التمييز بين عقد إيجار السفينة (المشارطة) وعقد النقل، فهما عقدان مختلفان بنظامين قانونيين منفصلين، ولم يتفق الفقهاء والقانونيون على معيار موحد للتمييز بينهما. يرى البعض أنّ الوثيقة المحررة بين الطرفين هي المعيار، فإذا كانت مشارطة إيجار، كان العقد إيجاراً، وإذا كانت سند شحن، كان عقد نقل بحريّ. إلا أنّ هذا المعيار يعتمد على التسمية التي يختارها الأطراف، وهو ما إنتقده جزء من الفقه الذي يرى ضرورة الأخذ بمعيار موضوعي.⁶⁹

يبرز التحكيم البحريّ كأداة لمعالجة النزاعات الناشئة عن عقود النقل البحريّ، سواء المتعلقة بنقل البضائع أو الأشخاص. خاصّة أنّ التحكيم البحريّ يعدّ ذات خصوصيّة نابعة من الطابع الدوليّ للنقل البحريّ وتعهّداته القانونيّة. وفي هذا النطاق، تُعرّف عقود النقل البحريّ بأنها إتفاقيّات يتم بموجبها نقل البضائع أو الأشخاص عبر البحر، وتنظّم العلاقة بين الناقل والشاحن. وبموجب إتفاقية بروكسل 1924، تنطبق هذه العقود على النقل البحريّ المثبت بسند الشحن، ولا تشمل مشارطات الإيجار إلاّ في حالات محدّدة، وقد نظّمت الإتفاقية مسؤوليّة الناقل وأبطلت شروط الإعفاء من المسؤوليّة. أمّا إتفاقية هامبورغ 1978 وقواعد روتردام 2008، فقد عرّفتا عقد النقل البحريّ بأنّه تعهّد الناقل بنقل البضائع بحرّاً مقابل أجر.⁷⁰

ووفقاً لإتفاقيّات النقل البحريّ الواردة آنفاً، يُلزم الناقل بتوصيل البضائع في الموعد المتفق عليه وبالحالة التي تسلمها. إذا لم يتم الإلتزام، سواء بتلف البضائع أو تأخير وصولها، تترتب على الناقل مسؤوليّة قانونيّة، وللشاحن أو المُستفيد الحقّ في رفع دعوى تعويض. في هذه الحالات، يحقّ للمتضرّر رفع دعوى على المتسبّب بالضرر. ولتسوية النزاعات الناشئة عن عقود النقل البحريّ، توجد وسيلتان بما في ذلك القضاء والتحكيم. إذ يلجأ الأطراف إلى التحكيم كبديل عن القضاء، حيث يتم تشكيل محكمة التحكيم وفقاً لإتفاقهم، ويتمّ تعيين المحكّمين من قبل

⁶⁹ علي جمال الدين، مشارطات ايجار السفن، دار النهضة العربية، القاهرة، 1978، ص 11.

⁷⁰ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحريّ، منشأة المعارف، القاهرة، 1998، ص 12.

القضاء. ومع ذلك، يظهر تطوّر إجراءات التّحكيم بإشتراطه أن يكون الإتّفاق هنا مكتوبًا لسهولة إثباته، وكذلك واضح وصريح ومعبرًا عن نيّة الأطراف في الاتّجاه نحو التّحكيم لفصل منازعاتهم.

وفي هذا النّطاق، نشأ نزاع في عام 2005 بين شركة "كارغيل" الأميركيّة وشركة شحن يونانيّة بسبب تأخّر وصول شحنة، ممّا كبّد شركة "كارغيل" خسائر كبيرة. إستند النزاع إلى المسؤوليّة التعاقدية للنّاقّل عن تأخير التّسليم، حيث يلتزم النّاقّل بإيصال البضائع في الموعد المتّفق عليه. لجأ الطّرفان إلى التّحكيم البحريّ أمام جمعيّة المحكّمين البحريّين في لندن (LMAA) لتسوية النزاع بشكل ودي وسريع. اعتمد المحكّمون على تحليل دقيق لعقد النّقل وسند الشّحن، وفحصوا أسباب التّأخير، وأصدروا قرارًا يلزم شركة الشّحن بتعويض شركة "كارغيل" عن الخسائر، بما يتماشى مع مبادئ التّعويض عن الضّرر في القانون البحريّ. إنّ هذا القرار التّحكيميّ يُظهر فعاليّة التّحكيم في تسوية النزاعات المعقّدة التي تتطلّب خبرة قانونيّة وفنيّة متخصصة في مجال النّقل البحري. ونتيجة لذلك، يزيد هذا التّوجه من التخصّصية في مجال التّحكيم البحريّ وتعزيز ريادته القانونيّة.

الفرع الثالث: عقود الشّحن والبناء

تُعدّ سندات الشّحن من أكثر الوثائق التي تُثير نزاعات في المجال البحريّ، نظرًا لأهميّتها في إثبات العلاقة بين النّاقّل وصاحب البضاعة. تتركز هذه النزاعات حول الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء الرحلة، أو تأخر وصولها، أو الأخطاء في تسليمها. وتبرز هنا مسألة إحالة سندات الشّحن إلى مشاركة الإيجار التي صدرت بموجبها، خاصّة فيما يتعلّق بشرط التّحكيم. ولتجنّب هذه النزاعات، يجب أن تكون الإحالة واضحة وصريحة في الوثيقة التي تتضمّن شرط التّحكيم، حيث تسري أحكام شرط التّحكيم الوارد في مشاركة الإيجار على سندات الشّحن إذا كانت الإحالة واضحة.⁷¹ وبالتالي، يجسد اشتراط الوضوح والصرّاحة في الإحالة إلى شرط التّحكيم، تطورًا هامًا في إجراءات التّحكيم البحريّ، حيث يعكس حرصًا على تحقيق اليقين القانونيّ وتجنّب النزاعات المتعلّقة بتفسير العقود وتطبيق شروط التّحكيم.

تشهد عقود بناء السّفن أو إصلاحها نزاعات متنوّعة تؤثر على شركات بناء السّفن والمشتريين على حد سواء، ومن أبرز هذه النزاعات عدم النّقيد بمواصفات النّصميم المتّفق عليها، حيث يجب على بناء السّفن الإلتزام

⁷¹ فؤاد العلواني، مرجع سابق، ص 14.

بمواصفات التصميم التي يحددها المشتري في العقد، وأي خلل أو خروج عن هذه المواصفات يعدّ إخلالاً بالعقد. كما يعتبر تاريخ التسليم أمراً بالغ الأهمية في عقود بناء السفن، وأي تأخير في التسليم قد يؤدي إلى خسائر مالية للأطراف. بالإضافة إلى ذلك، تتضمن عقود بناء السفن أحكاماً خاصة بالمسؤوليات والضمانات، وقد تنشأ نزاعات حول تفسير شروط الضمان أو عدم وفاء أحد الأطراف بالتزاماته.⁷²

في النزاعات المتعلقة بسندات الشحن، والتي غالباً ما تُحلّ بالتحكيم البحري، نشب خلاف بين شركة "كارغيل" الأميركية وشركة الشحن اليونانية "سيفوس مارين".⁷³ تمحور الخلاف حول تأخر تسليم شحنة حبوب إلى ميناء الإسكندرية، مما أدى إلى تكبد شركة "كارغيل" خسائر مالية. لجأ الطرفان إلى التحكيم البحري أمام جمعية المحكمين البحريين في لندن LMAA، مما يعكس الثقة الدولية في هذا مراكز التحكيم البحري المتخصصة. قام المحكمون بتحليل دقيق لعقد مشاركة الإيجار الزمني، وتحديد مسؤوليات والتزامات كل طرف، وفحصوا أسباب التأخير من عوامل جوية وأعطال ميكانيكية وأخطاء بشرية. صدر حكم يلزم "سيفوس مارين" بتعويض "كارغيل" عن الخسائر، مما يظهر الحداثة في إجراءات التحكيم البحري بإعتماد المحكمين على تحليل دقيق للعقود وجمع الأدلة لتحقيق العدالة في النزاعات البحرية المعقدة. ولهذا، تكمن آثار النظر بهذه المنازعات في تحديث إجراءات التحكيم البحري مع اعتماد تحليل دقيق للعقود وجمع الأدلة لتحقيق العدالة في النزاعات البحرية المعقدة.

المطلب الثاني: التحكيم كأداة تسوية جاذبة

تشكل المنازعات الناشئة عن عقود التأمين البحري والإنقاذ والمساعدات البحرية إحدى أبرز القضايا التي تتناولها قوانين الملاحة البحرية والتجارة البحرية الدولية، وتكتسب أهمية خاصة في نطاق التحكيم البحري.⁷⁴ إنّ تشابك القوانين والعقود بهدف حماية حقوق الأطراف المتعاقدة وضمان إستمرارية النشاط البحري التجاري بأمان، يفرض اللجوء إلى آليات تحكيمية متخصصة قادرة على التعامل مع تعقيدات هذه المنازعات.

⁷² عقود بناء السفن، فحص القضايا القانونية في محكمة الأميرالية، 2024/6/8،

<https://fastercapital.com/arabpreneur>

⁷³C. Hill, Maritime Law, Informa Law from Routledge.London, 2010, p.29.

⁷⁴ IBID, p.39.

تعتبر عقود التأمين البحري ركيزة أساسية لحماية التجار والملاحين من المخاطر المتنوعة التي قد تواجههم في البحر. وعند نشوء نزاعات حول تفسير بنود العقد، أو تحديد مدى تغطية التأمين للأضرار، أو تقييم الخسائر، أو مسؤولية الأطراف والإنقاذ، يصبح التحكيم البحري الخيار الأمثل لحل هذه النزاعات بسرعة وفعالية. فالتحكيم البحري يوفر للأطراف المرونة في إختيار المحكمين ذوي الخبرة في القانون البحري، وتحديد الإجراءات التي تناسب طبيعة النزاع.

أما في حالات الطوارئ البحرية، تلعب عقود الإنقاذ والمساعدات البحرية دورًا حاسمًا في حماية الأرواح والممتلكات. وعند نشوء نزاعات حول تحديد مكافآت الإنقاذ، أو تقسيم المسؤوليات في حال وقوع أضرار، أو تقييم المخاطر التي واجهها المنقذون، أو تحديد قيمة الممتلكات التي تم إنقاذها، يصبح التحكيم البحري الوسيلة الأنسب لحل هذه النزاعات المعقدة كونه يضمن سرية الإجراءات.

وإستنادًا إلى طبيعة النقل البحري الذي يعبر الحدود الوطنية، وتعدّد أطراف العلاقة البحرية، تكتسب المنازعات الناشئة عن عقود التأمين البحري والإنقاذ والمساعدات البحرية طابعًا دوليًا. خاصة أنه يستدعي ذلك تطبيق قوانين دولية وإتفاقيات بحرية، واللجوء إلى آليات تحكيم دولية لحل المنازعات بعدالة وفعالية.

تتميز المنازعات البحرية المتعلقة بالتأمين والإنقاذ بتعقيدها لتشابك القوانين والعقود، حيث تحرص عقود التأمين على توزيع المخاطر وحماية الأطراف من الخسائر، بينما تهدف عقود الإنقاذ إلى حماية الأرواح والممتلكات في حالات الطوارئ. إن هذا التداخل بين الجوانب التجارية والإنسانية، بالإضافة إلى الطابع الدولي لهذه المنازعات، يجعلها مجالًا خصبًا للنزاعات التي تتطلب حلولًا قانونية متخصصة. وعليه، سنتناول لاحقًا طبيعة هذه المنازعات الناشئة عن هذه العقود، والآليات القانونية المتاحة لتسويتها، مع التركيز على دور التحكيم البحري كأداة فعالة ومناسبة لحل هذه النزاعات المعقدة.

الفرع الأول: عقود التأمين البحري

شهد التحكيم البحري تحولات ملحوظة في معالجة النزاعات الناجمة عن عقود التأمين، خاصة مع إدراج شركات التأمين لشرط التحكيم كشرط نموذجي في عقودها. إن هذا التوجه يؤكد رغبة الشركات في تسوية النزاعات بعيدًا عن القضاء التقليدي، نظرًا لما يوفره التحكيم البحري من سرعة ومرونة. ومع ذلك، فإن المشرع

قد تدخّل لوضع قيود على هذا الشرط، حيث قضى ببطلانه إذا لم يرد في وثيقة مستقلة ومنفصلة عن الشروط العامة المطبوعة في عقود التأمين. إنّ هذا التدخّل التشريعيّ يعكس الحرص على حماية الطرف الضعيف في عقد التأمين، والذي يُعتبر في كثير من الأحيان عقد إذعان.⁷⁵

وبالتالي، فإن تطوّر التحكيم في مجال التأمين البحريّ يسير في اتجاهين متوازيين، فيشير الأول إلى التوسّع في استخدام التحكيم كآلية لتسوية النزاعات، والثاني، يتمثّل في وضع ضوابط قانونيّة تضمن حماية حقوق الأطراف المتعاقدة. إنّ هذا التوازن بين حرية الأطراف في إختيار آلية تسوية النزاعات، وحماية الطرف الضعيف في العقد، هو ما يميّز التطوّر الحديث للتحكيم البحريّ في هذا المجال.

يتّسم عقد التأمين البحريّ بخصائص فريدة تميّزه عن غيره، أهمّها نظام المساهمة في الخسائر بين مالك السفينة والشاحنين، ونظام التخلّي الذي يُتيح للمؤمن له إختيار التعويض أو التخلّي عن المبلغ المؤمن عليه مقابل الحصول عليه كاملاً، وقاعدة الحلول التي تمنح المؤمن حقّ الحلول محل المؤمن له تجاه الغير المسؤول عن الضرر.⁷⁶ تؤدي هذه السمات إلى منازعات تأمينيّة، خاصّة بين المؤمن ومن يحلّ محلّ المستفيد الأصليّ، بسبب طبيعة النّقل البحريّ والتأمين عليه.

تتنوّع المنازعات البحريّة بتنوّع الأطراف المتعاقدة والظروف البحريّة، وتخضع لتطبيق المعاهدات الدوليّة. تشمل هذه المنازعات خلافات حول تغطية التأمين، وتطبيق إتفاقيّة لاهاي-فيسبي وقواعد يورك-أنطويرب لتحديد المسؤوليات وتقاسم الخسائر. كما تنشأ منازعات بسبب الإهمال والأخطاء البشريّة، مع إختلاف حول مسؤوليّة التأمين وتطبيق إتفاقيّة بروكسل والإتفاقيّة الدوليّة للسلامة في البحار SOLAS. تشمل المنازعات أيضاً تحديد الأضرار والخسائر البحريّة، وتطبيق إتفاقيّة هامبورغ، بالإضافة إلى منازعات الحوادث البيئيّة وتطبيق إتفاقيّة ماربول. كذلك، تُعدّ منازعات الخسائر المشتركة، التي تخضع لقواعد يورك-أنطويرب، ومنازعات المسؤوليّة

⁷⁵ R. Merkin and H. Nicholls, *Colinvaux's Law of Insurance*, Sweet & Maxwell, London, 2010, p.35.

⁷⁶ موسى طالب حسن، القانون البحريّ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص165.

المتعددة من أبرز المنازعات، خاصّة في وجود مطالبات مُتقاطعة.⁷⁷ إذن، واكب التّحكيم البحريّ تطوّرات ليصبح آليّة متخصصة قادرة على التّعامل مع التّعقيدات القانونيّة والفنيّة لهذه النّزاعات.

وفي هذا النّطاق، نشأ نزاع بين شركة "أطلس للملاحة" اليونانيّة وشركة "لويدز أوف لندن" البريطانيّة حول تغطية خسائر غرق سفينة شحن تابعة لشركة "أطلس" في المحيط الأطلسيّ بسبب عاصفة شديدة. رفضت شركة "لويدز" تغطية الخسائر، مدعيّة أنّ العاصفة خارجة عن نطاق التّغطية التّأمينيّة. لجأ الطّرفان إلى التّحكيم البحريّ في لندن، حيث حلّ المحكّمون بنود عقد التّأمين، وفسّروا شروط التّغطية، وفحصوا تقارير الأرصاد الجويّة لتحديد شدّة العاصفة. وإستناداً إلى تطبيق مبادئ تفسير عقود التّأمين، صدر الحكم بإلزام "لويدز" بتغطية الخسائر، حيث تبيّن أنّ العاصفة كانت ضمن المخاطر المغطّاة في العقد. وهذا ما يظهر أنّ التّحكيم البحريّ بات وسيلة قانونيّة متخصصة في حلّ النّزاعات المعقّدة في مجال التّأمين البحريّ، مع التّركيز على الخبرة والتّخصص والتّحليل الدّقيق والتّطبيق الصحيح للقواعد القانونيّة.

الفرع الثّاني: عقود الإنقاذ البحري

تُنظّم أغلب عقود الإنقاذ البحريّ والمُساعدات البحريّة عن طريق عقود نموذجيّة، أُعدّت خصيصاً لذلك، حيث يُعتبر توقيع الرّبان على عقد الإنقاذ البحريّ بمثابة إقرار ضمّنيّ بمسؤوليّة المالك عن نفقات الإلتحاق وذلك دون أيّ تحديد لقيمة هذه النّفقات والتي غالباً ما يكون تحديدها وإقرارها وتوقيعها عن طريق التّحكيم.⁷⁸ تنشأ هذه العقود عندما تتعرّض سفينة أو شحنة لخطر في البحر ويتمّ طلب المساعدة أو الإنقاذ. وفي هذا السّياق، تنشأ منازعات قانونيّة يتم اللّجوء فيها إلى التّحكيم لتسويتها تتعلّق بحقوق الأطراف المتعاقدة، وقيمة المكافأة المُستحقّة، ومسؤوليّات الطّرفين.

أدّى تزايد الحوادث البحريّة والخسائر المترتبة عليها، بسبب تقاعس الرّبابة عن واجب الإنقاذ الذي كان مجرّد إلتزام أخلاقيّ، إلى سعي الدّول لجعله إلتزاماً قانونيّاً. فشكّلت إتفاقيّة بروكسل للتّصادم البحريّ عام 1910 أوّل

⁷⁷ R. Merkin and H. Nicholls, op.cit, p.39.

⁷⁸ محمد السيد الفقي والمعتصم بالله الغرياني، أساسيات القانون التجاريّ البحريّ، دارالجامعة الجديدة، القاهرة، 2008، ص

إتفاقيّة تلزم البحّارة بالإنقاذ في حالات التّصادم، تتبعها إتفاقيّة بروكسل للمساعدة والإنقاذ البحريّ في نفس العام، ممّا أسّس لتطوّر القوانين والمعاهدات الدّوليّة المنظّمة للإنقاذ البحريّ. بالإضافة إلى إتفاقيّتيّ بروكسل لعام 1910، جاءت الإتفاقيّة الدّوليّة للإنقاذ البحريّ لعام 1989 لتعدّل إتفاقيّة بروكسل للمساعدة والإنقاذ البحريّ الموقّعة عام 1910، وذلك بعد دخولها حيّز التّنفّذ في 14 تموز عام 1996.⁷⁹ لعبت هذه الإتفاقيّات دوراً هاماً في تحويل الإنقاذ البحريّ من مجرد إلّزام أدبيّ إلى واجب قانونيّ ملزم، وذلك بهدف الحدّ من الخسائر في الأرواح والممتلكات البحريّة. إذن، ساهم هذا التّحوّل في تحديد المسؤوليّات القانونيّة، وتوحيد الممارسات التّحكيميّة عبر جعل المعاهدات مرجعاً أساسيّاً، وتسهيل إثبات الضّرر، وتطوير إستخدام الخُبرات الفنيّة، وزيادة النّقة في التّحكيم البحريّ كآليّة مفضّلة لتسوية النّزاعات البحريّة.

تنشأ نزاعات عقود الإنقاذ البحريّ والمساعدات البحريّة غالباً بسبب الخلاف حول أجر الإنقاذ، كما في النّزاع بين شركة الإنقاذ البحريّ "سالفاج إنترناشيونال" ومالك سفينة الشحن "جلوبال شيبينغ" التي جنحت في منطقة خطيرة. تمّ اللّجوء إلى التّحكيم البحريّ في لندن، حيث قام المحكّمون بتحليل عقد الإنقاذ، وتقييم الجهود المبذولة والمخاطر والقيمة التي تمّ إنقاذها، وفقاً لإتفاقيّة لندن للإنقاذ البحريّ لعام 1989.⁸⁰ صدر الحكم بتحديد أجر الإنقاذ، ممّا يُظهر أنّ المعاهدات الدّوليّة باتت مرجعاً أساسيّاً في التّحكيم البحريّ، ممّا يضمن تطبيق قواعد موحّدة وعادلة في النّزاعات.

الفرع الثالث: عقود الملكيّة البحريّة

يجسّد التّحكيم البحريّ وسيلة بديلة لمعالجة النّزاعات التي تنشأ في سياق الأنشطة البحريّة، بما في ذلك تلك المتعلّقة بملكيّة السّفن وحقوق الرّهن والإمتياز. وفي هذا الإطار، تكثُر النّزاعات التي ترتبط بالملكيّة البحريّة فتشمل ثلاثة جوانب رئيسيّة، بما فيها نزاعات ملكيّة السّفن التي تدور حول تحديد المالك القانونيّ للسّفينة وتنشأ نتيجة عقود بيع غير واضحة، أو عدم تسجيل الملكيّة بشكل صحيح، أو خلافات بين الشّركاء.

⁷⁹ G. Brice, Maritime Law of Salvage, Sweet & Maxwell, London, 2012, p.41.

⁸⁰ D. Kennedy, Kennedy's Law of Salvage, Sweet & Maxwell, London, 2018, p.37.

تعدّ هذه النزاعات من بين أكثر النزاعات تعقيداً في القانون البحري، حيث تتداخل فيها عدّة جوانب قانونية وإقتصادية وفنية. كما تشمل حقوق الرهن البحري التي تمنح الدائنين حقوقاً قانونية على السفن كضمان للديون، وتتضمن إنشاء الرهن وتنفيذ إجراءات إسترداد الديون، وقد تنشأ نزاعات حول أولوية الحقوق أو شروط الرهن. تعتبر حقوق الرهن البحري من الحقوق العينية التي تمنح للدائن ضماناً لسداد دينه، ويتمثل في وضع السفينة كضمان للدين. فضلاً عن حقوق الإمتياز البحري التي تمنح أطرافاً معينة حقوقاً خاصة لإستيفاء ديونهم قبل غيرهم، وتشمل نزاعات حول تحديد من يملك الحق في الإمتياز ومدى قوّته مقارنة بحقوق الدائنين الآخرين. تمثل حقوق الإمتياز البحري أبرز الحقوق التي تمنح للدائن أولوية في إستيفاء دينه من قيمة السفينة، وذلك في حالات محدّدة، مثل الديون الناشئة عن عمليّات الإنقاذ أو الإصلاح.⁸¹

تعتبر إتفاقية الأمم المتّحدة لقانون البحار لعام 1982 الإطار القانوني الدولي الذي يحكم جميع المسائل المتعلّقة بالبحار، بما في ذلك ملكية السفن وحقوق الرهن والإمتياز البحري. تنظّم القوانين الوطنية لكل دولة إجراءات تسجيل السفن وحقوق الرهن والإمتياز البحري، وتختلف هذه القوانين من دولة إلى أخرى. ومن الناحية القانونية، تشكّل اتفاقية بروكسل بشأن الإمتيازات والرهن البحرية لعام 1993 محاولة لتوحيد القواعد القانونية المتعلقة بالإمتيازات والرهن البحرية.⁸² ساهم وجود قواعد قانونية واضحة ومحدّدة في تعزيز قدرات التحكيم البحري في تسوية هذه النزاعات كونه يركّز عليها كمرجع قانوني في معالجة هذه النزاعات.

وهذا ما تجسّد في النزاع الذي نشأ بين شركتي "ألفا للشحن" و"بيتا للملاحة" في عام 2022 حول الملكية القانونية لسفينة الشحن "أطلس". تعاقدت "ألفا للشحن" (المدّعية) مع "بيتا للملاحة" (المدّعى عليها) لشراء السفينة، وتمّ توقيع عقد البيع، لكن خلافاً نشب حول صحّة التسجيل القانوني للملكية.⁸³ ادّعت "ألفا" أنّها المالكة القانونية، بينما زعمت "بيتا" أنّ التسجيل غير صحيح وأنّها لا تزال المالكة. تفاقم النزاع بسبب وجود عدّة عقود بيع سابقة للسفينة، ممّا عقّد عملية تحديد المالك القانوني. لجأ الطرفان إلى التحكيم البحري في لندن، وفقاً لشرط التحكيم في عقد البيع. قام المحكّمون بتحليل دقيق لعقود البيع، ووثائق التسجيل، والقوانين

⁸¹ C. Hill, op.cit, p.33.

⁸² IBID, p.39.

⁸³ H. Bennett, The Law of Marine Insurance, Oxford University Press, Oxford, 2017, p.28.

الوطنية، وإستعانوا بخبراء في القانون البحري الدولي. استنادًا إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والقوانين الوطنية، أصدروا حكمًا يقضي بأنّ "ألفا" هي المالكة القانونية، فحدّوا الإجراءات لتصحيح التسجيل، وتمّ تنفيذ الحكم في دولتي الطرفين. وبالإستناد إلى أسس قانونية صحيحة، تمكّن التّحكيم البحري في حلّ النزاع بسرعة وكفاءة وتجنّب القضاء الوطني.

وأمام هذه الوقائع، تظهر معالجة النزاعات البحرية المطروحة آنفًا أثرها في تدعيم إجراءات وتطوير مسار التّحكيم البحري في حسم المنازعات الدولية عبر تقديم آليات تحكيمية مرنة، مع تفعيل دور المحكمين المتخصّصين وتكريس حيادهم للوصول إلى تحكيم بحري أكثر موثوقية.

المبحث الثاني: المنازعات الناشئة بين الدول في إطار إتفاقية قانون البحار

يعتبر تاريخ العلاقات الدولية شاهدًا على أنّ النزاعات حول إستخدام البحار كانت دائمًا منبعًا للخلافات بين الأمم، خاصّةً بين مؤيدي حرية الملاحة البحرية والسّاعين لفرض سيطرتهم على أجزاء واسعة من أعالي البحار. وقد أدّت هذه الخلافات إلى نشوء منازعات مُتنوعة حول ممارسة السّيادة على المناطق البحرية، وتحديد الحدود البحرية، والتلّوث البحري، وغيرها.

لمواجهة هذه النزاعات، عقدت العديد من المؤتمرات الدولية لإقرار حقوق والتزامات محدّدة للدول في إستخدام المجالات البحرية، بدءًا من إتفاقيات جنيف لعام 1958 وصولًا إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، التي دخلت حيّز التنفيذ في عام 1994. وقد وضعت إتفاقية 1982 نظامًا متكاملًا لتسوية النزاعات البحرية بين الدول، يتضمّن آليات سلمية متعدّدة، أبرزها التّحكيم البحري. فإذا لم تتوصّل الدول المتنازعة إلى حل عبر التّفاوض أو الوساطة، يمكنها اللّجوء إلى التّحكيم وفقًا للملحق السابع من الإتفاقية، ممّا يؤكّد على أهميّة التّحكيم البحري في تسوية النزاعات بين الدول.⁸⁴

⁸⁴ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary, M.H. Nordquist, Brill Nijhoff, 2017, p.36.

وفي سياق الحديث عن النزاعات البحرية، لا يمكن إغفال النزاعات الحدودية البحرية بين الدول، والتي تكتسب أهمية متزايدة في ظل تزايد التنافس على الموارد البحرية وامتداد المناطق الاقتصادية الخالصة. وتشكل هذه النزاعات ميداناً بالغ الحساسية، يتداخل فيه القانون الدولي العام مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مما يفرض اللجوء إلى آليات تحكيمية متخصصة قادرة على التوفيق بين سيادة الدول ومبادئ القانون الدول. وبناءً لذلك، فإننا سنتناول أهمية التّحكيم في ترسيخ سيادة القانون البحريّ (مطلب أول)، لنتحدث عن التّحكيم البحريّ: من النّزاعات التّقليديّة إلى التّحديات المعاصرة (مطلب ثانٍ).

المطلب الأول: أهمية التّحكيم في ترسيخ سيادة القانون البحريّ

من المسلّم به أنّ قواعد القوانين البحريّة ترتبط ارتباطاً وثيقاً بقواعد القانون الدوليّ، وذلك أنّ الملاحة البحريّة تعدّ المجال الإستراتيجيّ الأهم في الدّولة، بسبب ما تلعبه الملاحة من أدوار إقتصاديّة بارزة، إضافة إلى أنّ الملاحة البحريّة أو أي نشاط بحريّ يعتبر واجهة البلاد التي تخاطب بها الدّول الأخرى. وبالتالي، باتت هذه الواجهة مصدراً لتخوّف الدّول من أي خطر قادم من وراء البحار، من هنا كانت العلاقة وثيقة بين القانون البحريّ والقانون الدوليّ، حيث بنتا نجد أنّ العلاقات البحريّة علاقات مهيمنة على المياه الإقليمية بين الدّول وكذلك على منطقة أعماق البحر والمناطق المحيطة.⁸⁵

تسعى الدّول السّاحليّة إلى فرض سيطرتها على المناطق البحريّة الملاصقة لشواطئها لحماية مصالحها، وقد ترسّخ ذلك كعرف دوليّ. كما ساهمت الملاحة البحريّة التجاريّة في اقتصاد الدّول، ممّا دفع فقهاء القانون الدوليّ إلى إعتبار المجال البحريّ ذا طبيعة دوليّة.⁸⁶ تتجسّد الطبيعة الدوليّة للمجال البحريّ إمّا من خلال الإلتزام بمبدأ حرية البحار، أو عن طريق وضع أنظمة قانونيّة تُعزّز التسوية السّلميّة للنزاعات الدوليّة. خاصّة أنّ هذه المنازعات لا بدّ لها من الوقوع بسبب طبيعة الاستغلال الدوليّ للبحار والحاجة الاستراتيجيةّ الى ذلك. وفي هذا السّياق، تسعى الدّول إلى إنشاء مؤسسات قضائيّة مستقلة ونزيهة تتمتع بالخبرة في قانون البحار.

⁸⁵ محمود شحات، مرجع سابق، ص5.

⁸⁶ Pierre Marie Duppy, Droit international public, DALLOZ, France, 2000, p. 637.

إنّ التّوصل إلى حلول عادلة ومنصفة يتطلّب إيجاد مؤسّسات قضائيّة يتمتّع أعضاؤها بالخبرة والدّراية في مجال قانون البحار، إضافة إلى متطلّبات الاستقلاليّة والنّزاهة، إلّا إذا اتّفقت الأطراف على اللّجوء إلى وسيلة أخرى لتسوية نزاعاتهم بهذا الشّان. وفي هذا النّطاق القانوني، تبرز إتفاقيّة قانون البحار لعام 1982م، والتي أبرمت بتاريخ 10/12/1982، أي بعد 9/ سنوات من المفاوضات، وقد اعتمد النص النهائي بتاريخ 30/ أبريل 1982 في جامايكا، وقام بالتوقيع عليها 117/ دولة، ثم دخلت حيز التّنفّذ بتاريخ 16/11/1994، والآن بلغ عدد الدّول التي صادق عليها 167/ دولة.⁸⁷ خاصّة أنّها سعت إلى إقرار نظام قانونيّ مُتكامل لتسوية النّزاعات المتعلّقة بتفسير بنود الإتفاقيّة وتطبيقها، حيث تتضمّن وسائل سياسيّة ودبلوماسيّة تؤدّي إلى حلول ملزمة أو غير ملزمة كاللّجوء إلى التّفاوض والوساطة، وحلول قضائيّة وتحكيميّة كإمكانيّة اللّجوء إلى التحكيم البحريّ أو إلى محكمة العدل الدوليّة أو إلى المحكمة الدوليّة لقانون البحار. ومن هنا تجدر الإشارة إلى أهمية اللّجوء إلى الملحق السّابع من الإتفاقيّة الذي ينصّ على إنشاء هيئة تحكيم مؤقتة لحلّ النّزاعات التي لا يمكن حلّها بالطّرق الوديّة.

الفرع الأوّل: موقع التّحكيم في إتفاقيّة "UNCLOS"

لعبت "إتفاقيّة الأمم المتّحدة لقانون البحار (UNCLOS)" دوراً محوريّاً في مُعالجة النّزاعات البحريّة بين الدّول، حيث وضعت إطاراً قانونيّاً شاملاً ينظّم سيادة الدّول وحقوقها في ترسيم الحدود البحريّة وإستخدام المناطق الإقتصاديّة الخالصة، إضافة إلى النّزاعات حول إستغلال الموارد الطبيعيّة. تكمن أهميّة الإتفاقيّة في تأمين آليّات سلميّة لحلّ النّزاعات، بما في ذلك المُفاوضات، التي قد تصل في بعض الأحيان إلى طريق مسدود، ممّا يدفع الأطراف إلى اللّجوء إلى حلّ النّزاعات الإلجباري.

منذ عام 1994، أصبح التّحكيم الوسيلة الأكثر شعبيّة لتسوية النّزاعات البحريّة، حيث يوفّر الملحق السّابع من إتفاقيّة قانون البحار إطاراً قانونيّاً للتّحكيم يتكوّن من خمسة محكّمين، يتم تعيينهم من قبل الأطراف المُتنازعة، مع إمكانيّة تدخّل رئيس المحكمة الدوليّة لقانون البحار (ITLOS) كسلطة تعيين عند الحاجة.⁸⁸

⁸⁷ M.H. Nordquist, op.cit, p.41.

⁸⁸ علاء ابريان، الوسائل البديلة لحلّ المنازعات التجاريّة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012، ص 35.

شكّلت هذه الآلية نقلة نوعية لإجراءات التحكيم البحري، خاصة أنّها تتيح للأطراف مرونة كبيرة في تحديد إجراءات التحكيم. شهد المجتمع الدولي العديد من الأمثلة والمنازعات التي تمكّن التحكيم البحري من تسويتها بموجب الملحق السابع من إتفاقية قانون البحار، بما في ذلك نزاع "Mox Plant Arbitration" بين أيرلندا والمملكة المتحدة، ونزاع "التحكيم في استصلاح الأراضي" بين ماليزيا وسنغافورة، ونزاع تحديد الحدود البحرية بين غيانا وسورينام، وغيرها.

تتعدّد النزاعات البحرية التي تتطلّب تدخلاً قانونياً، ومن أبرزها نزاعات ترسيم الحدود البحرية، التي تنشأ عندما تختلف الدول حول كيفية ترسيم الحدود البحرية بين مناطقها الإقتصادية الخالصة أو الجرف القاري.⁸⁹ ووفقاً لآليات التحكيم البحري الذي إعتمدت على قواعد UNCLOS، تمّ حل النزاع بشأن ترسيم الحدود البحرية بين بنغلادش والهند في عام 2014. تشمل النزاعات البحرية أيضاً نزاعات السيادة على الجزر، التي تنشأ عندما تتنافس دول على السيادة على جزر معينة، ويتم حلّ هذه النزاعات بالإستناد إلى اتفاقية UNCLOS، التي تنصّ على كيفية احتساب المناطق البحرية المرتبطة بالجزر، مثل نزاع بحر الصين الجنوبي بين عدة دول، والذي تمّ حله جزئياً من خلال محكمة التحكيم الدائمة في قضية الفلبين ضد الصين عام 2016.

فضلاً عن نزاعات حول إستغلال الموارد البحرية، التي تتعلّق بحقوق الدول في إستغلال الموارد الطبيعية، حيث تحدّد إتفاقية UNCLOS حقوق الدول الساحلية في مناطقها الإقتصادية الخالصة والجرف القاري، ومثال على ذلك النزاع بين غانا وساحل العاج حول حقوق التنقيب عن النفط والغاز في مناطق بحرية متنازع عليها في المحيط الأطلسي، والذي تمّ حله بواسطة المحكمة الدولية لقانون البحار بموجب UNCLOS في عام 2017، وتمّ ترسيم الحدود البحرية بين الدولتين وتوزيع حقوق إستغلال الموارد.

تُظهر معالجة النزاعات البحرية المذكورة، عبر التحكيم البحري، تطوراً ملحوظاً في قدرات هذا المجال، وتؤكد على دوره المتزايد في تسوية المنازعات الدولية. فمن خلال تفعيل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تحوّل التحكيم البحري إلى أداة رئيسية لتطبيق أحكام الإتفاقية، ممّا يُعزّز تنظيم العلاقات البحرية الدولية. كما تعكس معالجة هذه القضايا تطور آليات التحكيم البحري، مثل التحكيم الدولي والمحكمة الدولية لقانون البحار ITLOS،

⁸⁹ R.R. Churchill and R. R., & A.V. Lowe, The Law of the Sea, Manchester University Press, Manchester, 1999, p.39.

في تسوية النزاعات المعقدة، الأمر الذي يُشير إلى تنامي قدرات التحكيم البحري في التعامل مع النزاعات الدولية وتوفير حلول عادلة وفعالة. ناهيك عن إلزام التحكيم البحري بمبادئ القانون الدولي، الأمر الذي يؤكد على دوره في تعزيز سيادة القانون في العلاقات الدولية من خلال الاستناد على أحكامه في تأمين الحلول العادلة للنزاعات.

الفرع الثاني: الدور النوعي لمحكمة التحكيم الدائمة

رغم اسمها، فهي ليست محكمة بالمعنى التقليدي، بل هي هيئة دائمة تسهل إنشاء هيئات تحكيمية تتولى تسوية النزاعات سلمياً، والتي قد تنشأ بين الدول والأطراف الأخرى وفقاً للقانون الدولي. تأسست المحكمة بموجب إتفاقية لاهاي لعام 1899، ثم عُدلت بموجب إتفاقية لاهاي لعام 1907.

تعد المحكمة من أولى الوسائل التي أنشأها المجتمع الدولي لتعزيز السلم وتجنب الصراعات المسلحة، وذلك من خلال التحكيم، الذي يمثل إحدى الوسائل السلمية في حل النزاعات وفقاً لمبدأ احترام السيادة والمساواة بين الدول. تستند محكمة التحكيم الدائمة إلى مجموعة من القوانين والمعاهدات الدولية التي تحدّد اختصاصاتها وآليات عملها، لا سيما إتفاقية لاهاي التي أسست هذه المحكمة بوصفها هيئة تحكيمية دولية تهدف إلى تسوية النزاعات بين الدول سلمياً ووضعت لها القواعد التي تنظم الإجراءات التحكيمية. أما إتفاقية لاهاي لعام 1907 فقد قامت بتعديل وتوسيع مهام محكمة التحكيم الدائمة وجعلت نطاق اختصاصها يشمل أنواعاً متعددة ومتنوعة من المنازعات، بما فيها تلك التي تنشأ بين الدول والمنظمات الدولية أو الشركات الخاصة.⁹⁰

أثبتت محكمة التحكيم الدائمة خصوصية دورها التحكيمي البارز حصيلة إختصاص المحكمة بتسوية النزاعات التي تنشأ بين الدول حول مسائل قانونية ودولية مختلفة، كالنزاعات الحدودية والسيادة على الأقاليم والقضايا البحرية والمنازعات التجارية.⁹¹ يتميز التحكيم أمام محكمة التحكيم الدائمة بمرونة الإجراءات، حيث يحق

⁹⁰ أسماء مالكي، التسوية السلمية لنزاعات الحدود البحرية في إطار القضاء الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018، ص 209.

⁹¹ عبد المنعم محمد داوود، القانون الدولي للبحار: المشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، مصر، ص 357.

للأطراف تحديد القواعد التي ستطبق على النزاع، بما في ذلك إختيار القانون الواجب التطبيق ولغة الإجراءات. من المهم معرفته أنّ هذه المحكمة لا تقتصر على النزاعات الثنائية بين الدول فقط، بل يمكنها التعامل مع النزاعات التي تشمل أكثر من طرف، بما في ذلك المنظمات الدولية والشركات الخاصة. كذلك، تتميز عملية التحكيم بالسرعة مقارنة بالإجراءات القضائية التقليدية إذ يتيح التحكيم للأطراف التحكم في تفاصيل الإجراءات، مثل اختيار المحكمين، مكان التحكيم، وقانون التحكيم.⁹² من هنا، يلاحظ أنّه رغم نجاحات محكمة التحكيم الدائمة في تسوية العديد من النزاعات الدولية، إلّا أنّها تواجه تحديات أساسية وجوهرية تكمن في رفض الدول الالتزام بالقرارات الصادرة عن المحكمة، كما حدث في قضية بحر الصين الجنوبي، حيث رفضت الصين الإمتثال للحكم وإفتقار هذه المحكمة إلى سلطة تنفيذية تلزم الأطراف بتنفيذ الأحكام، ويبقى الإعتماد بشكل أساسي على احترام الدول لالتزاماتها الدولية. إضافة الى ذلك يعتبر التحكيم أمام المحكمة مكلفًا نسبيًا مقارنة بآليات التسوية الأخرى، مما قد يحدّ من لجوء بعض الدول إليه.

وعلى الرغم من التحديات التي تواجه محكمة التحكيم الدائمة، يظلّ دورها محوريًا في تعزيز التحكيم البحري، كونها ساهمت في إرساء مبادئ التحكيم البحري وتطوير إجراءاته، ممّا أدّى إلى توضيح قواعد القانون الدولي المتعلقة بهذا المجال. وفّرت المحكمة أيضًا آلية مرنة لتسوية النزاعات، الأمر الذي جعل التحكيم خيارًا جذابًا للدول والأطراف الأخرى. ومن خلال تعاملها مع مجموعة واسعة من النزاعات، تمكّنت المحكمة من تطوير الخبرات التحكيمية المتخصصة في هذا النطاق. كذلك، فإن إستناد المحكمة إلى القوانين والمعاهدات الدولية، خاصة اتفاقيات لاهاي، يضيفي قوّة على قراراتها، ممّا يعزّز دورها في النظام القانوني الدولي.

الفرع الثالث: المحاكم الدولية: تكامل الأدوار ووحدة الهدف

تتضح العلاقة التكاملية بين المحكمة الدائمة للتحكيم (PCA) والمحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS) في تسوية النزاعات المتعلقة بقانون البحار، حيث يعملان معًا على الرغم من اختلاف اختصاصاتهما وأنظمتهم.

⁹² إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار والمؤتمر الثالث وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 4.

فكلاهما يستند إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (UNCLOS) كمرجعية قانونية مشتركة، مما يعزز التعاون بينهما.⁹³

يُعدّ نزاع بحر الصين الجنوبيّ مثالاً واضحاً على هذه العلاقة التكامليّة، حيث اختارت الفلبين التّحكيم البحريّ بموجب الملحق السّابع لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ونظّمت المحكمة الدّائمة للتّحكيم (PCA) إجراءات التّحكيم البحريّ.⁹⁴ ومع ذلك، كان النزاع متعلّقاً بشكل مباشر بتفسير وتطبيق اتفاقية (UNCLOS)، الأمر الذي يُظهر أنّ المحكمة الدّائمة للتّحكيم (PCA) تعمل كهيئة تحكيم بديلة أو مكملّة للمحكمة الدّولية لقانون البحار (ITLOS) في مثل هذه القضايا.

إنّ هذا التعاون يبرز بشكل خاص في القضايا التي يتمّ فيها تشكيل هيئات تحكيم وفق الملحق السّابع من مسؤولية عن إدارة التّحكيم، في حين تستند أحكام التّحكيم إلى نصوص (PCA)، حيث تكون (UNCLOS) وتبرز أهميّة هذين المحفلين الدّوليين. أيضاً في إطار اختصاصها (ITLOS) التي يطبقها (UNCLOS) في آليّة تطبيق السّوابق المشتركة.⁹⁵ إذ ان قرارات التّحكيم الصّادرة عن هيئات تحكيم ملحق السّابع تحت (، والعكس صحيح. ITLOS تُعتبر جزءاً من التّطوّر القضائيّ الذي يُستفاد منه أيضاً في (PCA) إدارة يمكن أن تكون مرجعاً (UNCLOS) في ما يتعلّق بتفسير (ITLOS) إنّ السّوابق القضائيّة التي تصدر عن ، ممّا يساهم في تعزيز التعاون بين المؤسّستين ويزيد من اتّساق الفهم (PCA) لهيئات التّحكيم التي تنشئها القانونيّ لتفسير إتفاقيّة قانون البحار.⁹⁶

وفي هذا النّطاق، من المهم الإشارة إلى أنّ التّحكيم بموجب إتفاقيّة UNCLOS يتعلّق بالنّزاعات بين الدّول حول تفسير وتطبيق هذه الإتفاقيّة، مثل النّزاعات المتعلّقة بترسيم الحدود البحريّة، حقوق الصيد، استغلال

⁹³ صوفيا شراد، أحكام اختصاص المحكمة الدّولية لقانون البحار، مجلة المفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسيّة، جامعة محمد خيضر، الجزائر، العدد التاسع، ص 69.

⁹⁴ محمد حمداوي، دور المحكمة الدّولية لقانون البحار في تسوية المنازعات البحريّة، مجلة العلوم القانونيّة والاجتماعيّة، جامعة زيان عاشور، الجزائر، العدد التاسع، ص 647.

⁹⁵ محمد صافي يوسف، المحكمة الدّولية لقانون البحار، دار النهضة، القاهرة، 2003، ص 56.

⁹⁶ سهيل حسين الفتلاوي، موسوعة القانون الدّوليّ السادسة: القانون الدّوليّ للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص 283.

الجرف القاري، أو حماية البيئة البحرية وهذا يختلف عن التّحكيم التجاري والذي يختص بالنزاعات التجارية بين الأطراف الخاصة أو بين الشركات والدّول في ما يتعلق بالقضايا التجارية مثل العقود البحرية أو الشّحن، كون هذا التّحكيم لا يملك صلاحية النّظر في مسائل السّيادة البحرية أو تفسير أحكام قانون البحار الدولي.⁹⁷

وعلى هذا الأساس، تتجلى أهمية التعاون بين المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS) والمحكمة الدائمة للتّحكيم (PCA) في قدرته على تفعيل دور التّحكيم البحري، فيؤدّي تكامل أدوارهما إلى توفير آليات فعّالة لتسوية النزاعات البحرية، وتطوير السّوابق القضائية، وتحديد اختصاصات التّحكيم البحري، ممّا يزيد من مصداقية التّحكيم البحري دولياً.

المطلب الثاني: التّحكيم البحري من النزاعات التقليدية إلى التّحديات المعاصرة

يواكب التّحكيم البحري تطوراً لافتاً في نطاقه، حيث يتّسع ليشمل قضايا تتجاوز النزاعات التجارية التقليدية، ويُعدّ موضوع حماية البيئة البحرية من أبرز القضايا المعاصرة التي تستوجب إهتماماً متزايداً في هذا المجال. خاصّة مع تنامي الوعي البيئي، والذي يدفع الأطراف المعنية إلى تضمين بنود حماية البيئة في العقود البحرية. وتبعاً لذلك، تتوافر العديد من القوانين والاتفاقيات الدولية التي تنظّم حماية البيئة البحرية، وتقرض التزامات على الدّول والشّركات العاملة في هذا المجال.

يحتلّ التّحكيم البحري موقعاً حيويّاً في حماية البيئة البحرية من خلال تسوية النزاعات المتعلقة بالأضرار البيئية، بما فيها حوادث تسرب النفط أو إلقاء النفايات الضارة. وفي سياق متّصل، تظهر أهمية اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي تحدّد التزامات الدّول فيما يتعلّق بحماية البيئة البحرية مع تعيينها آليات لإنهاء النزاعات المتعلقة بهذا الصّد. فضلاً عن الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول)، والتي تتوخّى منع التلوث البحري الناتج عن السفن، وتحدّد التزامات الدّول والشّركات العاملة في هذا المجال. أضف إلى بروتوكول

⁹⁷ مفتاح عمر درباش، المنازعات الدولية وطرق تسويتها: دراسة وفق لقواعد وأحكام الفقه والقانون الدولي العام، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2013، ص 98.

1992 لاتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، والذي يحدّد مسؤولية مالكي السفن عن أضرار التلوث الزيتي ويعيّن الإجراءات لتقديم التعويضات للمتضررين.⁹⁸

ومن ناحية أخرى، تبرز قضايا الملاحة والحدود البحرية ومنازعات الصيد في أعالي البحار كتحدّيات معاصرة، والتي تستلزم خبرة قانونية وفنية عالية في مجال القانون البحري الدولي. أدّى التعامل مع هذه القضايا المتنوّعة إلى تطوير آليات تحكيمية متخصصة قادرة على معالجة هذه التعقيدات، الأمر الذي يعزّز من قدرات التحكيم البحري كخيار قانوني بديل ذات موثوقية عالية في هذا القطاع الحيوي.

الفرع الأول: حماية البيئة البحرية

تكتسب قضايا حماية البيئة البحرية خصوصية مميزة في التحكيم البحري مع تنامي الوعي البيئي في ظلّ الدّعوات الدولية إلى تفعيل بيئة خضراء أكثر إستدامة. وفي هذا السياق، تتوافر العديد من القوانين والاتفاقيات الدولية التي تنظّم حماية البيئة البحرية، وتفرض التزامات على الدول والشركات العاملة في هذا المجال. خاصة أنّ الأضرار البيئية البحرية تنتج خسائر إقتصادية وإجتماعية جمة، ممّا يجعل تسوية النزاعات المتعلقة بها أمراً أساسياً.

تتبلور ماهية التحكيم البحري في حماية البيئة البحرية إستناداً إلى تسوية النزاعات المتعلقة بالأضرار البيئية، بما فيها حوادث تسرب النفط أو إلقاء النفايات الضارة. وطبقاً لذلك، يستطيع المحكمين المتخصصين في القانون البحري والبيئي تفسير وتطبيق القوانين والاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية. ناهيك عن فرض عقوبات على الأطراف المسؤولة عن الأضرار البيئية، وتحديد التعويضات المستحقة للأطراف المتضررة.

علاوة على ذلك، تكمن إرتدادات معالجة النزاعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية على سياق التحكيم البحري، في توسع نطاق التحكيم البحري ليشمل قضايا جديدة ومعقدة تتطلب خبرة متخصصة. إنّ هذا ما يستوجب تحديث آليات تحكيمية متخصصة قادرة على إحتواء القضايا الفنية والقانونية المعقدة للأطر البيئية. أدّى ظهور هذه المنازعات إلى تطوير قوانين واتفاقيات دولية جديدة تنظّم حماية البيئة البحرية، وتحدد الإجراءات المرتبطة

⁹⁸ المرجع أعلاه، ص 64.

في ضمانتها. تُعدّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، واتفاقية ماربول، وبروتوكول 1992 لاتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، من أبرز الاتفاقيات الدولية التي تنظم حماية البيئة البحرية، وتحدد آليات تسوية النزاعات المتعلقة بها، وتُعين مسؤوليات الأطراف المتضررة.⁹⁹

وتبعاً لما ورد آنفاً، أحدث النظر في هذه النزاعات تطوراً في التحكيم البحري، وذلك بتوسيع نطاق اختصاصه وتعزيز خبراته القانونية والفنية. فمع تزايد الوعي البيئي وأهمية حماية البيئة البحرية، بات التحكيم حاجة ملحة لإنهاء النزاعات البيئية البحرية، مما يستلزم المزيد من الإجراءات التحكيمية المتخصصة.

الفرع الثاني: قضايا الملاحة والحدود البحرية

تُعدّ حرية الملاحة في الممرات البحرية والمضائق الدولية من القضايا البارزة التي تنظمها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)، حيث توفر الاتفاقية إطاراً قانونياً يضمن حرية حركة السفن مع الحفاظ على حقوق الدول الساحلية وحماية البيئة البحرية والممرات البحرية والمناطق الاقتصادية الخالصة.¹⁰⁰

شهد مضيق هرمز، وهو ممر بحري حيوي لتجارة النفط، توترات بين إيران ودول أخرى، خاصة الولايات المتحدة، حول حرية الملاحة فيه. ورغم أنّ هذه التوترات لم تصل إلى التحكيم الدولي رسمياً، إلا أنّ قواعد UNCLOS شكّلت الأساس القانوني لتنظيم المرور في المضائق الدولية.

تُلزم الاتفاقية بحثيئاتها الدول بعدم تلويث البحار، فشملت النزاعات المتعلقة بالبيئة البحرية قضايا التلوث والصيد الجائر. وبموجب الاستناد على قواعد هذه الاتفاقية، تمكّنت محكمة العدل الدولية من معالجة النزاع بين أيرلندا والمملكة المتحدة حول بناء محطة للطاقة النووية بالقرب من البحر الأيرلندي، حيث أكّدت المحكمة على وجوب المملكة المتحدة التقيد بالمعايير البيئية وحماية البيئة البحرية.

⁹⁹ J. Smith, Maritime Arbitration: Law and Practice. London: Lloyd's of London Press, 2020, p.125.

¹⁰⁰ J.I. Charney, B.H. Oxman, Rosenne's Law of the Sea, A. Yankov, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2006, p.30.

كذلك، عملت الإتفاقية على تنظيم حركة المرور في الممرات البحرية التي تُستخدم للملاحة الدولية، فأكدت على ضرورة السماح للسفن الحربية والتجارية بالمرور الحرّ، مع مراعاة حقوق الدول الساحلية. ورغم التوترات حول المرور البحريّ وتدابير الأمن في مضيق ملقا بين إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة، لم تصل هذه النزاعات إلى محكمة دولية، الأمر الذي يعكس خصوصية الإطار القانوني الذي توفّره الإتفاقية لتنظيم المرور في المضيق.

أمّا بالنسبة إلى النزاعات حول الجرف القاريّ والمناطق الإقتصادية الخالصة، والتي تتعلّق بحقوق الدول الساحلية في إستغلال الجرف القاريّ حتى مسافة 200 ميل بحريّ، وقد تمتدّ في بعض الحالات، إستطاع التحكيم البحريّ بمعالجتها وفقًا لأحكام الإتفاقية. تمّ حلّ نزاع بنغلاديش وميانمار حول ترسيم الحدود البحرية في خليج البنغال الغنيّ بالموارد، ممّا ساهم في تجنب التصعيد بعد تنامي التوترات بينهما. وإنطلاقاً، تُظهر معالجة النزاعات البحرية الواردة آنفاً، عبر التحكيم البحريّ، تقدّمًا ملحوظًا بقدراته في تسوية المنازعات الدولية، وذلك بالإعتماد على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) كإطار قانونيّ أساسيّ.

الفرع الثالث: منازعات الصيد في أعالي البحار

تُعدّ نزاعات الصيد في أعالي البحار من المسائل المُعقّدة التي تتطلب تطبيقًا دقيقًا لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNCLOS، خاصّةً مع تزايد التنافس الدولي على الموارد الحيويّة. تتمركز هذه النزاعات حول حقوق الدول في إستغلال الموارد السمكيّة خارج المناطق الإقتصاديّة الخالصة، وهي مناطق ذات تنوع بيولوجي وأهميّة إستراتيجيّة بارزة إقتصاديًا.

بيد أنّه يتجلّى ذلك في نزاع صيد التونة الجنوبيّة بين أستراليا ونيوزيلندا واليابان (1999-2000)، الذي أظهر الأهميّة المتزايدة للتّحكيم البحريّ في تسوية هذه النزاعات. ظهر النزاع عند قيام اليابان بتجربة صيد بحثي لأسماك التونة الجنوبيّة خارج نظام الحصص المتفق عليه، ممّا أثار قلق أستراليا ونيوزيلندا بشأن إستدامة المخزونات السمكيّة. ومن الجدير بالذّكر هنا، أنّه لم يكن هذا النزاع مجرد خلاف حول حصص الصيد، بل تناول تطبيق مبدأ الحيطة في إدارة الموارد السمكيّة، وهو مبدأ أساسي في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. لعب التّحكيم البحريّ دورًا حاسمًا في هذا النزاع، حيث أصدرت المحكمة أمرًا مؤقتًا يوقف تجربة الصيد اليابانيّة. كما تمّ التّوصل لاحقًا إلى إتفاق ثلاثي يحدّد حصص الصيد ويفرض إجراءات مراقبة، الأمر الذي يؤكّد على قدرة التّحكيم على تسهيل التّوصل إلى حلول مستدامة للنزاعات البحريّة¹⁰¹. علاوة على ذلك، أظهر هذا النزاع تناميًا لافتًا في قدرات التّحكيم البحريّ حصيلّة تمكّن محكمة التّحكيم الدائمة من تطبيق مبدأ الحيطة، والتّعامل مع نزاع متشابك يتعلّق بإدارة الموارد السمكيّة، وإصدار أمر مؤقت لحماية الموارد السمكيّة.

¹⁰¹M.H. Nordquist, J.N. Moore, Legal Aspects of Fisheries, R. Long, Martinus Nijhoff Publishers, 2001, p.20.

خلاصة القسم الأول

يشكّل التحكيم البحري وسيلة حيوية لتسوية المنازعات في التجارة البحرية الدولية، إذ يوفر المرونة والسرعة والخصوصية التي تفتقر إليها المحاكم التقليدية، وتزداد أهميته مع تعدّد المعاملات التجارية البحرية وتوسّعها عالمياً. ورغم أنّ القانون اللبناني ينظّم التحكيم بشكل عام، إلا أنّه يفتقر إلى نصوص محدّدة للتحكيم البحري، بينما تمتلك دول مثل فرنسا وبريطانيا ومصر أنظمة قانونية متطورة في هذا المجال. ومع ذلك، تواجه الهيئات التحكيمية تحدياً في تكييف قوانينها وإجراءاتها لتلبية الاحتياجات للمنازعات البحرية، ممّا يستدعي التعاون الدولي لتوحيد المعايير وتعزيز أفضل الممارسات في التحكيم البحري.

تعدّ النزاعات البحرية من أكثر القضايا تعقيداً في القانون الدولي، نظراً لتداخل المطالبات السيادية وتنامي استخدام الموارد البحرية، مما استدعى تطوير أطر قانونية دولية تضمن الاستقرار وتعزز التعاون بين الدول. وقد ساهمت مجموعة من الاتفاقيات الدولية، لا سيما معاهدة بروكسل لعام 1924، واتفاقية هامبورغ لعام 1978، واتفاقية نيويورك لعام 1958، واتفاقيات التعاون القضائي، في إرساء القواعد التي تنظّم التحكيم البحري الدولي. ويستند التحكيم البحري طابعه الدولي من طبيعة النزاعات التي غالباً ما تتجاوز الحدود الوطنية، وتستلزم تطبيق قواعد القانون الدولي العام، خصوصاً في ما يتعلق بعقود استئجار السفن، والنقل البحري. وتبرز أهمية تحديد القانون الواجب التطبيق في هذا السياق، إذ يعتمد إما على إرادة الأطراف ضمن العقد أو على قرار هيئة التحكيم، وفقاً للأنظمة والإجراءات المعتمدة دولياً.

تتنوّع المنازعات البحرية بين الدول، وتشمل الخلافات حول الحدود والسيادة، وتنظيم المناطق البحرية، وحماية البيئة البحرية والصيد في أعالي البحار. كذلك، توفّر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إطاراً قانونياً شاملاً لتسوية هذه النزاعات. تلعب المحكمة الدائمة للتحكيم والمحكمة الدولية لقانون البحار دوراً أساسياً في ذلك. وإنطلاقاً من هذا المعطيات، سيتم التعمّق بالقسم الثاني ضمن فصلين في إستراتيجيات تجاوز عقبات التحكيم وآفاقه المستقبلية مع تصاعد وتيرة التطوّرات في التجارة البحرية والقانون الدولي.

القسم الثاني: إستراتيجيات تجاوز عقبات التحكيم وآفاقه المستقبلية

يُعتبر التحكيم البحري نظاماً قانونياً أساسياً لا يمكن الإستغناء عنه في تسوية المنازعات البحرية، وقد تمّ تحديثه من أجل تفعيل حركة التجارة البحرية الدولية ودعم تقدّمها. تشهد العلاقات البحرية اليوم رغبة دولية قويّة في إعتقاد التحكيم البحري كحلّ للمنازعات الناشئة عنها. إذ تتفق الأطراف المتنازعة على تسليم خلافاتهم الحالية أو المستقبلية إلى محكّمين يتمّ اختيارهم بناءً على خبراتهم وكفاءاتهم في المجال البحري، ليصدروا قرارات تحكيمية ملزمة. ومع ذلك، إعتدت معظم الدول التحكيم في أنظمتها القانونية مع إعتباره وسيلة موثوقة لتصفية النزاعات التي قد تنشأ في إطار العلاقات التجارية والإقتصادية، سواء أكانت داخلية أو خارجية.¹⁰²

غالباً ما يُلجأ إلى التحكيم البحري عندما يتمّ إبرام العقد وفقاً لشروط عامّة تتضمن عادةً بنداً يحيل إلى التحكيم لحلّ أيّ منازعات قد تنشأ حول تفسير هذه الشروط. وعلى هذا النحو، يعتبر التحكيم وسيلة رسمية ومُعترف بها دولياً لإنهاء النزاعات، وليس مجرد مسار غير رسمي أو خفي. وتبعاً لذلك، وضع المشرّع الأسس القانونية لتنظيم عملية التحكيم وإجراءات تنفيذ قرارات المحكّمين بدقّة وفعالية. إنّ هذه الآلية القانونية تهدف إلى ضمان نزاهة وشفافية العملية التحكيمية، ممّا يزيد من مصداقية نتائج التحكيم البحري.

وعلى هذا المنوال، عمل المشرّع الدولي أيضاً على تدعيم عمليات التحكيم البحري وتحفيز الإستناد إليه في معالجة القضايا التجارية الدولية، من خلال تطوير إجراءات تضمن فعالية التحكيم وتوافقه مع المعايير العالمية. إنّ هذا التطوّر يعكس المنحى الدولي العام نحو تسوية المنازعات البحرية في شقيها الدولي والتجاري على الصعيدين العالمي، الأمر الذي يؤمّن الاستقرار في العلاقات التجارية بين الدول مع تحقيق النمو الإقتصادي.¹⁰³

¹⁰² أفراح خليل، التحكيم في المنازعات البحرية، كلية الحقوق، جامعة الموصل، مجلة الرافدين، المجلد 14، العدد 50، 2023، ص136.

¹⁰³ المرجع أعلاه، ص146.

وأمام هذه الحثيَّات، يبرزُ التَّعمُّقُ في أهميَّة وضع أُسس منهجيَّة واضحة للتَّحكيم في المُنازعات البحريَّة (فصل أوَّل)، الأمر الذي يمكِّننا من تحديد التَّوجهات الحاليَّة والمستقبليَّة للتَّحكيم البحريِّ (فصل ثانٍ)، بما يضمن تحقيق العدالة والفعاليَّة في إنهاء النِّزاعات البحريَّة، ويُحقِّق إزدهاراً في العلاقات التَّجاريَّة الدوليَّة.

الفصل الأوَّل: الأسس المنهجية للتَّحكيم في المُنازعات البحريَّة

يعدُّ التَّحكيم البحريُّ بديلاً للقضاء التَّقليديّ ويُفضَّل في كثير من الأحيان في النِّزاعات التَّجاريَّة البحريَّة لآلئه يوفِّر المرونة، والسريَّة، وسرعة في الإجراءات، وكفاءات متخصصة في القوانين البحريَّة. ومع إزدياد حجم التَّبادلات التَّجاريَّة البحريَّة، من المتوقَّع أن تستمر النِّزاعات المتعلِّقة خصوصاً بالشَّحن والخدمات البحريَّة. وبذلك، سيستمرُّ الإعتماد على التَّحكيم البحريِّ في تسوية النِّزاعات البحريَّة المعقَّدة.

إنَّ التَّحكيم البحريِّ فرعاً أساسياً من فروع التَّحكيم التجاريِّ الدوليِّ، وذلك نظراً لطبيعة الأنشطة البحريَّة التي تتطلَّب خبرة متخصصة ومعرفة بالقوانين البحريَّة الدوليَّة. يتميز هذا النُّوع من التَّحكيم بوجود محكِّمين ذوي خبرة واسعة في المجال البحريِّ، وقدرتهم على التَّعامل مع القضايا الفنيَّة المعقَّدة المتعلِّقة بنقل البضائع والخدمات عبر الحدود. ومع ذلك، تعتبر هذه الخصائص ضروريَّة لتسوية النِّزاعات البحريَّة بكفاءة وفعاليَّة، تفوق قدرة المحاكم التَّقليديَّة في بعض الأحيان.¹⁰⁴

تعكس المُنازعات التَّحكيميَّة البحريَّة إحدى أبرز المسائل الإستراتيجيَّة الهامَّة في مجال التَّحكيم البحريِّ عالمياً، نظراً لما تشكِّله من أهميَّة كبيرة تتعلَّق بتحديد الهيئات التَّحكيميَّة المُتخصَّصة في هذا النُّوع من المُنازعات. كما تلعب دوراً حيويّاً في تحديد القانون الذي يجب تطبيقه على موضوع النِّزاع، ممَّا يضيف مرونة في إدارة عمليَّة التَّحكيم.

يُجسِّدُ التَّحكيم البحريُّ وسيلة بديلة لفضِّ النِّزاعات بين الأطراف المُتعاقدَة، حيث يتيحُ لهم إختيار هيئة التَّحكيم، ممَّا يعزِّز الكفاءة ويسرِّع الإجراءات. يخضع المحكِّمون لقواعد وإجراءات محدَّدة، تختلف باختلاف القانون المحليِّ والدوليِّ، وتضمن عدالة الفصل في النِّزاعات. وبعد تحديد الإجراءات، تعقد هيئة التَّحكيم جلسات

¹⁰⁴ المرجع أعلاه، ص155.

المُرافعة، ويتم إختيار المحكّمين وتحديد القانون المطبّق، ثم يصدر حكم التّحكيم.¹⁰⁵ وأمام هذه الوقائع، من المهمّ في ضوء فهم إجراءات التّحكيم البحريّ في المنازعات البحريّة معالجة تجدد الإطار التنظيمي للتّحكيم البحريّ (مبحث أوّل) مع التّطرّق إلى قضايا تحكيمية بحريّة دوليّة (مبحث ثاني).

المبحث الأوّل: تجدد الإطار التنظيمي للتّحكيم البحريّ

بات التّحكيم البحريّ خياراً شائعاً في السّاحة الدوليّة المتأزّمة بمنازعاتها النّعاقدية، خصوصاً تلك التي تشمل أطرافاً من دول مختلفة. ولتجنّب تعقيدات قانونيّة مستمرة وضمان سير العمليّة بسلاسة يتطلّب وجود إنفاق تحكيم واضح وصريح في العقود البحريّة. وفي هذا المضمار، تتعدّد أنواع التّحكيم البحريّ لتلبية إحتياجات الأطراف المختلفة، كالتّحكيم الداخليّ الذي يُعنى بالنّزاعات البحريّة التي تنشأ بين أطراف داخل الدّولة نفسها، والتّحكيم الدوليّ الذي يختصّ بالنّزاعات القائمة بين أطراف من دول مختلفة. كذلك، يوجد التّحكيم المؤسّسيّ الذي يُسيّر من قبل مؤسسات تحكيم متخصصة، والتّحكيم الحرّ الذي يوجّه من قبل المحكّمين أنفسهم. وفي هذا الإطار، يختار الأطراف نوع التّحكيم الذي يناسب طبيعة النّزاع وظروفهم الخاصّة.¹⁰⁶

ونتيجة لذلك، تمّ تأسيس هيئات التّحكيم البحريّة الدوليّة المتخصّصة، والتي توفّر خدمات التّحكيم للأطراف المتنازعة، وتضمّ محكّمين ذوي خبرة وكفاءة عالية في مجال القانون البحريّ. يأتي في طليعتها غرفة التجارة الدوليّة (ICC) وجمعية التّحكيم البحريّ في لندن (LMAA) وغيرها من الهيئات التّكليميّة. كذلك، تتنوّع هذه الهيئات في نطاق إختصاصها وقواعدها الإجرائيّة، ممّا يتيح للأطراف إختيار الهيئة التي تُناسب إحتياجاتهم. لذا، ومع خصوصيّة التّحكيم البحريّ في التّعامل مع النّزاعات البحريّة من المهمّ البحث في أنواع وأنظمة التّحكيم البحريّ (مطلب أوّل) مع الإلتفات إلى هيئات التّحكيم البحريّة الدوليّة (مطلب ثانٍ).

¹⁰⁵ مزعاش عبد الرحيم، قضاء التّحكيم كآليّة لتسوية المنازعات البحريّة، مجلة صوت القانون، المجلد 9، العدد 1، 2022، ص407.

¹⁰⁶ Davenport, F. (2018). Maritime Arbitration (3rd ed.). Informa Law from Routledge.

المطلب الأول: أنواع وأنظمة التحكيم البحري

يحظى التحكيم البحري بمكانة قانونية بارزة في المجتمع الدولي كونه بات جزءاً لا يتجزأ من التعاملات البحرية الحديثة. وقد ازداد اللجوء إليه كخياراً بديلاً لمعالجة القضايا البحرية نظراً لما يوفره من مزايا تتسجم مع طبيعة النزاعات البحرية المتشابهة. إكتسب التحكيم البحري قبولاً واسع النطاق بين الدول ذات الأنظمة القانونية والاجتماعية المتنوعة، وذلك لأنه ينبع من صميم الواقع المهني للتجارة البحرية، ويراعي خصوصية هذا المجال.

وفقاً لأحكام القانون البحري، يتميز التحكيم بأهمية محورية نظراً للتعقيدات المتزايدة في النزاعات البحرية مثل عقود الشحن، التأمين البحري، وقضايا النقل البحري. وفي هذا المنوال، تتعدد أنواع التحكيم البحري بناءً على عدة معايير، أهمها الهيكلية التنظيمية والإجراءات المتبعة.¹⁰⁷ على الرغم من أن نظام التحكيم يستند أساساً إلى مبدأ سلطان الإرادة، أي أن اللجوء إليه يتم بإختيار المتنازعين وإرادتهما الحرة، إلا أن التحكيم البحري إستناداً لبعض القوانين المتعلقة به وتطبيقات الهيئات المتخصصة، يتنوع بين التحكيم المؤسسي وغير المؤسسي، الأمر الذي يستوجب الالتفات إليه لاحقاً مع تنوع انظمة التحكيم البحري.

الفرع الأول: التحكيم البحري المؤسسي

يُقصد بالتحكيم البحري المؤسسي ذلك النوع من التحكيم الذي يُحيل فيه الأطراف، بموجب إتفاق التحكيم، المنازعات الناشئة أو التي قد تنشأ إلى مؤسسة تحكيمية بحرية، كغرفة التحكيم البحري في باريس أو غرفة التجارة الدولية (ICC) أو مركز التحكيم الدولي في لندن (LCIA). تتولى هذه المؤسسات، عبر أجهزتها الإدارية، تنظيم وإدارة العملية التحكيمية بالكامل، بدءاً من تلقي طلب التحكيم وحتى إصدار حكم التحكيم، وذلك وفقاً لقواعد وإجراءات مُحَدَّدة ومُعتمدة في لوائحها التحكيمية. كذلك، يتميز التحكيم المؤسسي بتنوع أشكاله، حيث يمكن للأطراف إختيار تعيين المحكمين بأنفسهم أو طلب ذلك من المؤسسة التحكيمية مع إشتراط توافر

¹⁰⁷ حمزة دياب، التحكيم في المنازعات التجارية البحرية، دبلوم دراسات عليا في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية، 2016، ص63.

معايير مُحدّدة في المحكّمين المُختارين. كما يمكنهم الإتّفاق على القانون المطبّق، وترك التفاصيل الأخرى للمؤسسة التّحكيميّة ولوائحها، ممّا يوفّر مرونة في إدارة النزاعات البحريّة.¹⁰⁸

يُجسّد التّحكيم المؤسّسيّ نقلة نوعيّة في تقدّم إجراءات التّحكيم البحريّ، خاصّة أنّه طوّر من إمكانيّاته في حلّ النزاعات البحريّة إستنادًا إلى عوامل رئيسيّة متعدّدة. فالمؤسسات التّحكيميّة المتخصّصة، كغرفة التّجارة الدّوليّة ومركز لندن للتّحكيم الدّوليّ، تقع على عاتقها إختيار محكّمين ذوي خبرة وكفاءة في القانون البحريّ، ممّا يكفل حلّ النزاعات بطريقة متخصّصة في هذا المجال. كما تُتيح هذه المؤسسات إدارة جميع التدابير التّنظيميّة للعمليّة التّحكيميّة، الأمر الذي يسهّل الإجراءات على الأطراف المتنازعة ويوفّر الوقت والجهد.

إضافة إلى ما سبق، ساهم وجود التّحكيم المؤسّسيّ في تدعيم قواعد وإجراءات موحّدة للتّحكيم البحريّ، وتعزيز النّقة الدّوليّة بقرارات التّحكيم، وتحديث السّوابق القضائيّة في القانون البحريّ. وقد تجلّى ذلك في نزاعات مُتعدّدة عرضت على المؤسسات التّحكيميّة، بما فيها نزاع شركة "كوسكو" الصّينيّة وشركة "أورال" الرّوسيّة في غرفة التّجارة الدّوليّة.¹⁰⁹ إنّ هذا ما يعكس ماهيّة التّحكيم المؤسّسيّ في تفعيل النّقة الدّوليّة في التّحكيم البحريّ، وجعلته آليّة فعّالة وموثوقة لتسوية النزاعات البحريّة المُعقّدة إرتكازًا على توافر منهجيّة علميّة مُتخصّصة في هذا النّطاق.

¹⁰⁸ A.Kassis, Reflexions sur le reglement d'arbitrage de la chamber de commerce international, 1988,pp.22-23.

¹⁰⁹ J.Smith, International Commercial Arbitration: A Guide to Practice, Kluwer Law International, 2020, p 21.

الفرع الثاني: التحكيم البحري الحرّ

يشير التحكيم البحري الحرّ المسمّى "بالتحكيم الخاص" إلى النوع من التحكيم الذي يُنفذ بعيداً عن المؤسسات التحكيمية البحرية. وفي هذا السياق، يتولّى المتنازعين بأنفسهم إدارة وتنظيم التدابير التحكيمية، بدءاً من تشكيل هيئة التحكيم وتحديد قواعد الإجراءات والقانون المطبق، وصولاً إلى إختيار مكان التحكيم ومعالجة أيّ صعوبات قد تطرأ.¹¹⁰

يُعدّ "التحكيم الحرّ" مصطلحاً متشعباً ذات دلالات متعدّدة يُتيح للمتنازعين تكليف جهة أخرى بإختيار المحكمين مع الإتفاق على بقيّة التفاصيل، ممّا يُقلّل الفارق بينه وبين التحكيم المؤسسيّ الذي يتسم بوجود مؤسسة تحكيم دائمة. أدّى هذا الواقع إلى ظهور أشكال متعدّدة، مثل "التحكيم النصف مؤسسيّ" كما تؤكّد لائحة "يونسترال"، الأمر الذي يعكس تطوّر التحكيم البحريّ إلى منظومة ديناميكية تتجاوب مع الواقع تتركز على التخصّص في العملية التحكيمية.¹¹¹

على الرّغم من شيوع اللّجوء إلى التحكيم المؤسسيّ في حلّ النزاعات البحرية، يظلّ التحكيم الحرّ مكوّناً حيويّاً لتطویر هذا المجال، حيث يوفر مرونة وسريّة وفعاليّة للأطراف المتنازعة. يمنح التحكيم الحرّ الأطراف القدرة على إدارة إجراءات التحكيم لتلبية إحتياجاتهم الخاصّة مع تعزيز مبدأ سلطان الإرادة، ممّا يزيد من ثقة الأطراف في التحكيم. هذا ما ظهر في نزاع بين شركتي "ميرسك" الدنماركية و"ميتسوي أو.إس.كيه. لاينز" اليابانية حول حمولة مفقودة، اتفق الطرفان على اللّجوء إلى تحكيم حرّ، فإختارا محكمين ذوي خبرة واسعة في قانون النّقل البحريّ، وتمكّنا من تحديد إجراءات التحكيم والقانون المطبق بما يتناسب مع طبيعة النزاع، والذي تمّ حسمه بسرعة وفعاليّة، مع الحفاظ على سريّة المعلومات التجاريّة.¹¹² وعلى ضوء ما تقدّم، إنّ التحكيم الحرّ يتوخّى تحديث التحكيم البحريّ مع دعمه لليونة والخصوصيّة والكفاءة للسياق التحكيميّ.

¹¹⁰ A.Kassis, op.cit, pp. 22-23.

¹¹¹ Ph. Fouchard, Le reglement d'Arbitrage de la C.N.U.D.C.I,clunet, p 82.

¹¹²A. Thomas, Ad Hoc Arbitration in Maritime Disputes: A Practical Guide, Routledge, London, p24.

الفرع الثالث: أنظمة التحكيم البحري

إنّ تشكيل أنظمة التحكيم يُعتبر ركيزة رئيسية من عملية التحكيم البحري، حيث يتضمن تعيين المحكمين الذين سيُعالجون النزاع ويصدرون حكمًا ملزمًا للأطراف. واكبت أنظمة التحكيم البحري تطورًا ملحوظًا في هذا المجال، إذ إنتقلت من نظام المحكم الواحد، الذي كان شائعًا في المراحل الأولى وتبنته قوانين أميركية ولوائح منظمات دولية وغرفة التحكيم البحري بباريس وغرفة لويدز للتأمين البحري في لندن، إلى نظام تعدد المحكمين الذي أصبح ضرورة مع تعقّد النزاعات البحرية.¹¹³

ظهر نظام تعدد المحكمين بنمطين رئيسيين، أيّ التشكيل الثنائي والتشكيل الثلاثي، إلّا أنّ التشكيل الثنائي يُعتبر باطلاً في بعض الأنظمة القانونية، مثل قانون التحكيم المصري رقم 27 لسنة 1994، الذي ينصّ على أنّ عدد المحكمين يجب أن يكون وترًا.¹¹⁴ أمّا التشكيل الثلاثي، فهو الأكثر شيوعًا في العقود البحرية النموذجية، ويتكوّن من ثلاثة محكمين، حيث يعيّن كل طرف محكمًا، ثمّ يتشاور المحكّمان لإختيار المحكم الثالث الذي يعمل كرئيس للهيئة، وإذا لم يتفقًا، يتم اللّجوء إلى جهة محايدة لتعيينه. وقد تبنّت قوانين ولوائح دولية هذا النظام، بما في ذلك القانون النموذجي للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي وقانون التحكيم المصري ولائحة تحكيم اليونسترال. وفي السّياق نفسه، إذا إمتنع أحد الأطراف في التحكيم الحرّ عن تعيين محكم، من الممكن للطرف الآخر أن يطلب من المحكمة المختصة تعيينه، كما هو منصوص عليه في بعض القوانين الوطنية.¹¹⁵

يُعزى سبب تعدد المحكمين إلى أنّ النزاعات البحرية غالبًا ما تكون مُعقّدة وتستلزم كفاءات مُتخصصة ومُتنوعة لمعالجتها، ممّا يتيح للمُتنازعين توزيع المسؤولية بينهم. وبالمقابل، يتميز التحكيم المؤسسيّ بهذا الخصوص بأنّ المؤسسة تتولّى إختيار المحكمين وفقًا لقواعدها، مع الأخذ في الاعتبار إرادة المُتنازعين. وبناءً على ما سبق،

¹¹³M. Johnson, Evolution of Maritime Arbitration: From Sole Arbitrator to Multi-Arbitrator Panels, Maritime Law Publications, 2022, p 31.

¹¹⁴ الفقرة الثانية من المادة 15 من قانون التحكيم المصري رقم 27 لسنة 1994.

¹¹⁵ حمزة دياب، التحكيم في المنازعات التجارية البحرية، دبلوم دراسات عليا في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية، 2016، ص62.

أتاح التّنوع في أشكال أنظمة التّحكيم التّطوّر في إجراءات والتدابير التّحكيمية للبحريّ في حلّ النزاعات من خلال توفير خيارات متعدّدة للمُتنازعين، ممّا يسمح لهم بإختيار النّظام الذي يناسب طبيعة النزاع واحتياجاتهم الخاصّة. فعلى سبيل المثال، في النزاعات البسيطة التي تستلزم حلولاً سريعة، يمكن للأطراف اللّجوء إلى نظام المحكّم الواحد، بينما في النزاعات المعقّدة التي تتطلّب خبرات متنوّعة، يمكنهم اللّجوء إلى نظام تعدّد المحكّمين. وفي النزاعات التي تستوجب السريّة والخصوصيّة، يمكن للأطراف إعتقاد التّحكيم الحرّ لحلّ النزاع، بينما في النزاعات التي تتطلّب إطاراً قانونياً وإجرائياً منظّماً، يمكنهم اللّجوء إلى التّحكيم المؤسّسيّ.

المطلب الثّاني: هيئات التّحكيم البحريّة الدوليّة

تعتبر هيئات التّحكيم البحريّ الدوليّ مؤسسات أو منظّمات دوليّة أو محلّية متخصصة في حلّ النزاعات البحريّة عبر التّحكيم. إذ تلجأ إليها الأطراف المعنيّة في النزاعات البحريّة لتحقيق حكم عادل وملزم بدلاً من اللّجوء إلى المحاكم التّقليديّة. توفّر هذه الهيئات منصّة قانونيّة متخصصة، وتضمن تطبيق قوانين وإجراءات تحكيم مُتعارف عليها دوليّاً أو محلّياً، ممّا يجعلها جزءاً مهمّاً في قطاع القانون البحريّ والتّجارة البحريّة.

تتميّز هذه الهيئات بالعديد من الخصائص التي تجعلها خياراً جذاباً للأطراف المتنازعة كونها توفّر السريّة والخصوصيّة. كما تتميّز بالمرونة، حيث يمكن للأطراف إختيار المحكّمين والقانون الواجب التّطبيق والإجراءات التي سيتمّ إتباعها في التّحكيم. تتميّز أيضاً بالتّخصص، حيث تضم محكّمين ذوي خبرة وكفاءة عالية في مجال القانون البحريّ، ممّا يضمن الفصل في النزاعات البحريّة بشكل عادل ومحايد.

تتنوّع هيئات التّحكيم البحريّ الدوليّ، وتشمل على سبيل المثال لا الحصر، غرفة التّجارة الدوليّة (ICC) ، وجمعية التّحكيم البحريّ في لندن (LMAA) ، والمحكمة الدائمة للتّحكيم (PCA) ، والمحكمة الدوليّة لقانون البحار (ITLOS) . تختلف هذه الهيئات في نطاق اختصاصها وقواعدها الإجرائيّة، الأمر الذي يتيح للأطراف إختيار الهيئة التي تناسب احتياجاتهم. إذن، تلعب هيئات التّحكيم البحريّ الدوليّ دوراً فاعلاً في تسوية النزاعات البحريّة، والتي قد تنشأ بين الدّول أو الشّركات أو الأفراد. كذلك، تساهم هذه الهيئات في تعزيز سيادة القانون الدوليّ للبحار، وفي تطوير المبادئ والقواعد القانونيّة التي تحكم العلاقات البحريّة.

الفرع الأول: غرفة التجارة الدولية

تُمثّل غرفة التجارة الدولية (ICC) مُنظمة غير حكومية تأسست عام 1919 لتلبية حاجة قطاعات الأعمال للتجارة الدولية. ورغم مهارة هيئات أخرى في التحكيم البحري، تتسم غرفة التجارة الدولية بخصوصية لافتة في هذا المضمار، والتي تتبلور على النحو الآتي:¹¹⁶

- أ- توفير قواعد تحكيم شاملة ومرنة: تُعتبر قواعد التحكيم الخاصة بغرفة التجارة الدولية من أكثر القواعد اعتماداً لتسوية المنازعات الدولية. تتميز هذه الأحكام بالليونة والتكيف، مما يجعلها مناسبة للنزاعات المتعلقة بعقود النقل البحري وبناء السفن وعقود الشحن، ويتيح للمتنازعين تخصيص الإجراءات لتناسب ظروفهم.
 - ب- إدارة إجراءات التحكيم: تُدير الغرفة العملية التحكيمية عبر محكمة التحكيم الدولية التابعة لها، والتي تُعتبر واحدة من أكثر الهيئات اعتماداً في تسوية النزاعات الدولية، بما في ذلك النزاعات البحرية. ويمكن للأطراف إختيار التحكيم تحت قواعد ICC إذا لم يلجأوا إلى مؤسسات متخصصة في التحكيم البحري، مما يوفر لهم خياراً بديلاً يتمتع بمصداقية وموثوقية عالية.
 - ج- معالجة المنازعات البحرية غير التقليدية: تتطلب النزاعات البحرية الشائكة كالاخلافات حول بناء السفن أو عقود النقل المتعدد الوسائط، خبرة قانونية تتجاوز ما تقدّمه هيئات التحكيم البحري التقليدية. وفي هذه الحالات، يُفضّل البعض اللجوء إلى غرفة التجارة الدولية، التي تتمتع بخبرة واسعة في معالجة النزاعات المعقّدة.
 - د- تطوير ممارسات التحكيم البحري: ساهمت الغرفة في تحديث آليات التحكيم البحري وإجراءاته، من خلال مبادراتها لتحديث قواعد التحكيم البحري وتبني التكنولوجيا بغية حلّ النزاعات البحرية بفعالية. عززت هذه المبادرات من الشفافية واليقين القانوني في التحكيم البحري ليصبح أكثر جاذبية للأطراف المتنازعة.
- بناء على ما ذكر، استطاعت غرفة التجارة الدولية توحيد الممارسات التحكيمية في مجال النزاعات البحرية، مما أدى إلى تعزيز اليقين القانوني وتقليل المخاطر الناجمة عن تطبيق إجراءات تحكيم متباينة. ومن خلال إدارة إجراءات التحكيم عبر محكمة التحكيم الدولية التابعة لها، طوّرت الغرفة من الإجراءات التحكيمية

¹¹⁶ طالب حسن موسى، قانون التجارة الدولية، الأردن، دار الثقافة، دون طبعة، 2008، ص 238.

بتدعيمها بالكفاءات والخبرات المتخصصة في هذا المجال. كذلك، نجحت في توسيع نطاق التحكيم البحري ليشمل أنواعاً جديدة من النزاعات التي تتطلب خبرة قانونية متخصصة. لذا، أحرزت غرفة التجارة الدولية تقدماً لافتاً في تفعيل إمكانيات التحكيم البحري القانونية في معالجة النزاعات البحرية.

الفرع الثاني: غرفة التحكيم البحري في باريس

تعدُّ غرفة التحكيم البحري في باريس، التي تأسست عام 1929، من المؤسسات المتخصصة في تسوية المنازعات البحرية، والتي تُدار بواسطة مجلس إدارة منتخب. توفر الغرفة إطاراً قانونياً وإجرائياً متيناً لتسوية النزاعات البحرية، ويتولّى جهازها الإداري متابعة إجراءات التحكيم البحري، بينما تُساعد لجنة الغرفة في تعيين المحكمين وتتخذ قرارات بشأن طلبات ردّهم. كذلك، تُناقش لجنة الغرفة أحكام التحكيم البحري قبل إعلانها، وتُحفظ نسخة من الحكم في الغرفة، التي تحتفظ بحقّها في إعلان الأحكام أو عدم إعلانها مع الحفاظ على سرّيّة أسماء الأطراف المتنازعة.¹¹⁷

ساهمت غرفة التحكيم البحري في باريس في توفير إطار مؤسسيّ متخصص للتحكيم البحري، إذ تعتبر الغرفة من أقدم المؤسسات التحكيمية المتخصصة، والتي تضمّ في عضويتها خبراء متخصصين ومحكمين من ذوي الخبرة والكفاءة في مختلف جوانب القانون البحري. فضلاً عن تطوير قواعد وإجراءات تحكيمية متقنة، حيث وضعت الغرفة لائحة تحكيم متخصصة في النزاعات البحرية، الأمر الذي وفّر إجراءات واضحة وفعّالة لتسوية هذه النزاعات. كما تتميز لائحة التحكيم بالمرونة التي تسمح للأطراف بتخصيص الإجراءات التحكيمية لتلائم مصالحهم الخاصة.

إستطاعت الغرفة إدارة عملية التحكيم البحري بدقّة عبر سكرتاريّتها التي تقع على عاتقها جميع مسؤوليّات الجوانب الإداريّة، والتي ساهمت في توفير الوقت والجهد على الأطراف المتنازعة وأتاحت لهم التركيز على الجوانب القانونية والفنية للنزاع. وفي هذا الخصوص، تتبلور ماهيّة غرفة التحكيم البحري في تسيير الآليات التحكيمية من خلال لجنة الغرفة التي تتولّى تعيين المحكمين وإتخاذ القرارات بشأن طلبات ردّهم، ممّا يضمن سير العملية التحكيمية بسلاسة وإحترافية. كذلك، ساهمت الغرفة في ضمان جودة أحكام التحكيم البحري،

¹¹⁷ نبيل الحياوي، مبادئ التحكيم، ط3، المكتبة القانونية، بغداد، 2004، ص194.

فتناقش لجنتها الأحكام قبل إعلانها، مما يضمن جودة الأحكام الصادرة. إذ يفصل المحكمون في القضايا بإسم الغرفة، وبالتالي يُعزّز مصداقية الأحكام. وفي هذا المضمار، يُعتبر تأسيس غرفة التحكيم البحري في باريس تقدّمًا في مجال التحكيم البحري وتنمية إمكانياته في حل النزاعات البحرية، فبات طريقة قانونية معتمدة دوليًا للتعامل مع النزاعات البحرية.

الفرع الثالث: مؤسسات تحكيمية رائدة في تسوية المنازعات

بات وجود هيئات تحكيم دولية متخصصة أمرًا ضروريًا خاصّةً مع تضاعف وتيرة النزاعات البحرية وتعدّها. وفي هذا الصدد، تأسست المنظمة الدولية للتحكيم البحري بالتعاون بين غرفة التجارة الدولية واللجنة البحرية الدولية لتطبيق لائحة تحكيم موحدة. كما تبرز المؤسسات التحكيمية المتخصصة بالتحكيم البحري الحر كغرفة اللويدز للتحكيم البحري التي تتسم بكفاءتها في التعامل مع الحوادث البحرية، وجمعية المحكمين البحريين في لندن ونيويورك، اللتين تضمّان محكمين متخصصين ولوائح تحكيم خاصة. كذلك، صمّمت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (اليونسترال) لائحة تحكيم نموذجية متاحة لجميع الأطراف. وتبعًا بذلك، فإنّ وجود هذه الهيئات التحكيمية قد ترك إرتدادات إيجابية على ريادة التحكيم البحري في حل النزاعات البحرية من خلال عدة جوانب، بما فيها:¹¹⁸

أ- توفير إطار مؤسسيّ مُتخصّص: تقدم هذه الهيئات إطارًا مؤسسيًا متينًا لتسوية النزاعات البحرية، وتضم نخبة من الخبراء المتخصصين في مختلف جوانب القانون البحري، مما يضمن حلّ النزاعات من قبل محكمين ذوي خبرة وكفاءة.

ب- تطوير قواعد وإجراءات تحكيمية متقنة: وضعت الهيئات التحكيمية لوائح تحكيم تتعلق بالنزاعات البحرية، الأمر الذي ي إجراءات واضحة وفعّالة لتسوية هذه النزاعات.

ج- تسهيل إدارة العملية التحكيمية: إنّ إدارة الهيئات للعملية التحكيمية يوفّر على المتنازعين الوقت والجهد، ويسمح لهم بالتركيز على الجوانب القانونية والفنية للنزاع. كما تقع على عاتقها مسؤولية المساعدة في تعيين المحكمين وإتخاذ القرارات بشأن طلبات رد المحكمين، مما يضمن سير العملية التحكيمية بسلاسة وفعالية.

¹¹⁸ عبد الحميد الحوسني، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص. ص 61-63.

د- ضمان جودة أحكام التحكيم: تتولّى هذه الهيئات مناقشة حكم التحكيم قبل إعلانه، الأمر الذي يدعم جودة الأحكام التحكيمية الصادرة ومصادقيتها مع إشراف المحكمون في القضايا بإسم هذه الهيئات. إذن، أثبتت الهيئات التحكيمية أهميتها البارزة في تطوير إمكانيات التحكيم البحري مع إعماده خياراً سلمياً تفضيلاً لحل النزاعات البحرية، خاصة من خلال تحديث السوابق القضائية في القانون البحري.

المبحث الثاني: قضايا تحكيمية بحرية دولية

ساهمت منازعات التحكيم البحري بشكل ملحوظ في تحديث مفهوم التحكيم، وذلك من خلال تعزيز إستقلاليته ومرونته وتخصّصه. أثبت التحكيم البحري أنه خيار سلمي رائد لحلّ النزاعات الدولية المعقّدة، ممّا أدّى إلى تطوّر قواعد وإجراءات التحكيم بشكل عام، وتوسيع نطاق إستخدامه في قطاعات أخرى. ومع ذلك، تمكّن التحكيم البحري في تدعيم فكرة التحكيم كبديل حيوي للمحاكم الوطنية في النزاعات التجارية الدولية.

تُعَدّ قضايا التحكيم البحري المتنوعة من الموضوعات الحيوية في العلاقات الدولية، حيث تتعلّق بالنزاعات التي تنشأ بين الدول أو الكيانات حول إستخدام الموارد البحرية، وتحديد الحدود البحرية، وحقوق الملاحة، والعلاقات التجارية بين الأفراد العامة والخاصة. تتنوّع هذه القضايا بشكل كبير، وتشمل على سبيل المثال لا الحصر، النزاعات المتعلقة بترسيم الحدود البحرية بين الدول المتجاورة، والنزاعات المتعلقة بحقوق الصيد في المناطق البحرية المتنازع عليها، والنزاعات المتعلقة بالتلوّث البحري، والنزاعات المتعلقة بعقود النقل البحري، وغيرها.

شكّلت إرتدادات البتّ في قضايا التحكيم البحري نقلة نوعية في تطوير القانون الدوليّ للبحار، وذلك من خلال توضيح وتفسير أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وغيرها من الإتفاقيات الدولية ذات الصلة. كما ساهمت في تطوير المبادئ والقواعد القانونية التي تحكم العلاقات البحرية بين الدول والكيانات.

وتبعاً لذلك، تمثّل قضايا التحكيم البحري أيضاً أبرز الموضوعات ذات الأهمية الكبيرة بالنسبة للقطاع الخاص، حيث تلجأ الشّركات العاملة في مجال النقل البحري والتجارة البحرية إلى التحكيم البحري لتسوية النزاعات التي تنشأ بينها. وقد أسهمت هذه القضايا في تطوير الممارسات التجارية البحرية، وتحديد المسؤوليات والإلتزامات المترتبة على أطراف العقود البحرية. ومن هذا المنطلق، لا بدّ من تسليط الضوء على أبرز القضايا التي تركت بتداعياتها آثاراً بالغة الأهمية على تطوير التحكيم البحري كأبرز الوسائل السلمية لحلّ القضايا الدولية الشائكة،

بما في ذلك التّحكيم في نزاع بحر الصّين الجنوبيّ (مطلب أوّل) ونتطرّق إلى السّياق السّياسي والقانونيّ للّجوء إلى التّحكيم (مطلب ثانٍ).

المطلب الأوّل: التّحكيم في نزاع بحر الصين الجنوبيّ

واكبت العلاقات بين الصّين والفلبين تدهورًا ملحوظًا حصيلة تفاقم النّزاع القائم بينهما حول السّيادة على بعض الجزر والمناطق البحريّة في بحر الصّين الجنوبيّ. وقد تصاعدت وتيرة هذا النّزاع بشكل لافت في السّنوات الأخيرة، ممّا أسفر عن لجوء الفلبين إلى التّحكيم البحريّ بموجب إتّفاقية الأمم المتّحدة لقانون البحار.¹¹⁹

شكّلت قضية التّحكيم بين الصّين والفلبين منعطفًا إستراتيجيًا بارزًا في تاريخ التّحكيم البحريّ، حيث إستطاعت تحديث وتفسير العديد من جوانب القانون الدّوليّ للبحار. يعكس هذا النّزاع نقطة تحوّل في تطوير مفاهيم قانونيّة تتعلّق بالتّحكيم البحريّ في قضايا الحدود البحريّة والموارد الطبيعيّة. وعلى الرغم من رفض الصّين لقرار التّحكيم، إلّا أنّ هذه القضية تركت آثارًا هامّة على صعيد القانون الدّوليّ والممارسات الدّوليّة في مجال التّحكيم البحريّ.

الفرع الأوّل: السّياق السّياسي والقانونيّ

تعمل الصّين على تحقيق غاياتها الإستراتيجية الخارجيّة القائمة على تدعيم ريادتها الإقتصاديّة عالميًا وتعزيز قوّتها العسكريّة، وصولاً إلى بسط نفوذها على بحر الصّين الجنوبيّ. خاصّة أنّه يجسّد طريق إمدادات للعمليات العسكريّة بالتّوازي مع أهميّته الإستراتيجية للملاحة العالميّة وموارده الغنيّة كالنفط والغاز الطّبيعيّ. إنّ هذا التّوجّه أدّى إلى توتّر العلاقات مع الفلبين في ظلّ خلافاتهما حول الحقوق السّياديّة في أجزاء مختلفة من المنطقة، بما فيها جزر شعاب سكاربره وجزر سبراتلي.

إعتمدت الصّين سياسة "خط النّقاط التسع"، مدعيّة سيادة تاريخيّة على معظم بحر الصّين الجنوبيّ، الأمر الذي اعتبرته الفلبين مخالفاً لحقوقها بموجب أحكام القانون الدّوليّ، خاصّة إتّفاقية الأمم المتّحدة لقانون البحار

¹¹⁹ خلف عبدالله محمد، النزاع الإقليمي في بحر الصين الجنوبي وآفاقه المستقبلية، جامعة كركوك، كلية علوم الحاسوب وتكنولوجيا المعلومات، مجلة كلية القانون للعلوم القانونيّة والسياسية، المجلد 13، العدد 49، 2024، ص222.

لعام 1982. وبناءً على ذلك، توترت العلاقات الصينية مع دول مثل فيتنام، والتي شهدت مواجهات عسكرية محدودة.

رغم المحاولات الدولية لتسوية النزاع سلمياً، بما في ذلك إعلان مدونة سلوك الأطراف في بحر الصين الجنوبي عام 2002 إلا أنها باءت جميعها بالفشل. وإستناداً إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والمرفق السابع منها، الذي يُتيح التحكيم الإلزامي في النزاعات البحرية، قدّمت الفلبين في 23 كانون الثاني من العام 2013 طلباً إلى محكمة التحكيم الدائمة في لاهاي طلباً في تفعيل "خط النقاط التسع". وبالمقابل، رفضت الصين المشاركة في التحكيم، معتبرة أن المحكمة ليست مختصة بالنزاع الذي يتعلّق بالسيادة، وأنّ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لا تتناول قضايا السيادة. كما اعتمدت الصين على "التحكف الاختياري" الذي أصدرته عام 2006، معلنة أن بعض النزاعات المتعلقة بالحدود البحرية والسيادة غير قابلة للتحكيم الإلزامي. وفي هذا الجانب، من البديهيّ الالتفات إلى أنّ "خط النقاط التسع" هو خريطة صينية ظهرت لأول مرة عام 1947، وتشمل تسعة خطوط متقطعة تمتد إلى بحر الصين الجنوبي، والتي تضم مناطق تطالب بها دول أخرى مثل فيتنام وماليزيا وبروناي وإندونيسيا.¹²⁰

وعليه، يُظهر هذا النزاع في بحر الصين الجنوبي ماهيّة التحكيم البحري كأداة حيويّة للتعامل مع النزاعات الدوليّة. ففي ظلّ رفض الصين المشاركة في التحكيم البحري، أصرت الفلبين على حقّها في اللجوء إلى القضاء الدولي، مستندة إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. أثبتت هذه القضية أنّ التحكيم البحري يمكن أن يكون أداة فعالة لفرض سيادة القانون الدولي، حتى في مواجهة الدول الكبرى. ناهيك عن أهميّة دوره في تفسير وتطبيق أحكام القوانين الدوليّة.

الفرع الثاني: موقف التحكيم من نزاع الصين والفلبين

عرضت الفلبين أمام محكمة التحكيم الدائمة في لاهاي عدّة مسائل قانونيّة ترتبط بتفسير وتطبيق إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في نزاعها القائم مع الصين. تضمّنت هذه المسائل ثلاثة جوانب رئيسيّة، بما فيها مطالبة

¹²⁰ R. D. Kaplan, Asia's Cauldron: The South China Sea and the End of a Stable Pacific, Random House, New York, 2014, p 37.

المحكمة بالفصل في مدى قانونية إدّعاءات الصّين التّاريخيّة بالسيّادة على معظم بحر الصّين الجنوبيّ، والتي تستند إلى "خط النّقاط التّسع". فضلاً عن ضرورة تحديد الطّبيعة القانونيّة للجزر والصّخور المتنازع عليها. خاصّة أنّ تصنيفها كجزر يمنحها حق المناطق الإقتصاديّة الخالصة، بينما تصنيفها كصخور يمنحها حقّ البحر الإقليميّ المحدود فقط. كما إدّعت الفلبين على عدم قانونيّة العمليّات الصّينيّة في منطقتها الإقتصاديّة الخالصة.

أصدرت المحكمة في 12 تموز من العام 2016 حكمها لصالح الفلبين الذي يؤكّد على عدم قانونيّة "خط النّقاط التّسع"، بإعتبار أنّ المزاعم الصّينيّة التّاريخيّة لا تستند إلى أساس قانونيّ وفقاً لحيثيّات إتفاقيّة الأمم المتّحدة لقانون البحار. كما صنّفت المحكمة العديد من الأراضي المتنازع عليها كصخور وليست جزراً كاملة، ممّا يعني أنّها لا تملك حق المناطق الإقتصاديّة الخالصة. علاوة على ذلك، قضت المحكمة بأنّ الصّين إنتهكت حقوق الفلبين في منطقتها الإقتصاديّة الخالصة من خلال أنشطتها في المنطقة.¹²¹ من المهمّ الانتباه هنا أنّ المحكمة لم تصدر أحكام بشأن تعيين السيّادة على الأراضي المتنازع عليها أو ترسيم الحدود بين الطّرفين، إذ إنحصر اختصاصها بتفسير وتطبيق إتفاقيّة الأمم المتّحدة لقانون البحار.

ونتيجة لما ورد آنفاً، تُبرز قضيّة النزاع المطروحة الخصوصيّة الدّولية للتّحكيم البحريّ والثّقة باللجوء إليه لتسوية النزاعات القائمة. فمن خلال لجوء الفلبين إلى محكمة التّحكيم الدائمة في لاهاي، تمكّنت من تحدّي المطالبات الصّينيّة الواسعة في المنطقة، وإثبات عدم قانونيّة "خط النّقاط التّسع". إذن أظهرت القضيّة أنّ التّحكيم البحريّ أداة فعّالة لتوضيح وتطبيق القانون الدّوليّ للبحار، وتحديد الحقوق والإلتزامات البحريّة للدول المتنازعة وتقديم حلول عادلة ومنصفة للنزاعات البحريّة. ناهيك عن أهميّة التّحكيم البحريّ وإلزاميّته في النزاعات البحريّة، حيث يمكن للدول اللجوء إليه رغم رفض الطّرف الآخر، ممّا يعزز سيادة القانون الدّوليّ ويحافظ على الإستقرار البحريّ.

¹²¹ شهاب انعام خان، مرحلة جديدة من الصراع في بحر الصين الجنوبيّ، جامعة جاهاجيرناجار، بنجلاديش، العدد 18، د.ت، ص.ص 76-77.

الفرع الثالث: التّحكيم ضمانة قانونية دولية

ووفقاً لحيثيات حكم محكمة التّحكيم الدّائمة في لاهاي بهذه النّزاع، فقد أكّدت على سيادة القانون الدوليّ ووجوب إلزام الدّول بأحكامه القانونيّة، بما في ذلك اتّفاقيّة الأمم المتّحدة لقانون البحار. كذلك، تكمُن أبرز الدّعايات القانونيّة للتّحكيم البحريّ في هذه القضية بنجاحها في إيضاح عدم كفاية الدّفاع بالسيادة التّاريخيّة أمام القواعد العرفيّة والاتّفاقيّات الدوليّة، ممّا يشكّل سابقة مهمّة للنّزاعات البحريّة المستقبلية. إنّ هذا ما قوّض المطالبات الصّينيّة في بحر الصّين الجنوبيّ على المستوى الدوليّ، وأكّد على حقوق الفلبين ودول أخرى في مناطقها الإقتصاديّة الخالصة. وبالتالي، تمكّن اللّجوء الدوليّ إلى التّحكم البحريّ في هذه القضية من التّأكيد على موثوقيّة التّحكيم البحريّ كضرورة قانونيّة لحلّ النّزاعات المتعلّقة في هذا الشّأن.

وعليه، إنّ لهذا الحكم إنعكاسات واسعة النّطاق على النّزاعات البحريّة الأخرى كونه أتاح تطوير وتوضيح أحكام اتّفاقيّة الأمم المتّحدة لقانون البحار، كالفرق بين الصّخور والجزر وحدود المطالب بالسيادة التّاريخيّة. بالإضافة إلى ذلك، قدّم نموذجاً للدّول الأخرى التي تواجه نزاعات بحريّة مع دول كبرى، فأظهر أنّ التّحكيم البحريّ يتّسم بالإنصاف مع إعتباره وسيلة ملزمة لحلّ النّزاعات، حتى في وجه الرفض أو التّعنت. ومن هنا، هذا ما منح الحكم اليابان مكسباً جيوسياسياً كبيراً، حيث يشجّعها على تقديم دعوى قضائيّة ضد الصّين بشأن حقوق التّنقيب عن الغاز في بحر الصّين الشّرقية، ويعزز مطالبتها بشأن جزيرة أوكينوتوري.¹²²

يُستنتج ممّا تقدّم أنّها، أنّ هذه القضية عزّزت سيادة القانون الدوليّ، وجزمت ضرورة التّحكيم البحريّ وإلزاميّةه حتى في غياب موافقة الأطراف لحلّ النّزاعات المتنازعة. وبذلك، دعمت هذه القضية دور التّحكيم البحريّ في التّعامل مع النّزاعات البحريّة وحثّت الدّول على الإمتثال لقواعد القانون الدوليّ في المناطق المتنازع عليها.

المطلب الثّاني: فعاليّة التّحكيم البحريّ في تسوية النّزاعات الدوليّة

تُمثّل قضيتا التّحكيم البحريّ بين بنغلاديش - الهند وقضيّة Team Tankers - Vinmar منعطفاً هاماً في تطوّر القانون البحريّ الدوليّ، حيث تمكّنتا من توطيد نموذجيّة التّحكيم البحريّ دولياً، وفعاليّة أحكامه كخيار

¹²² المرجع أعلاه، ص 78.

بدل لتدعيم الإستقرار البحريّ. ومع تزايد النزاعات البحريّة وتشابك المصالح بين الدّول والشّركات، يتجلّى التّحكيم البحريّ كأداة قانونيّة حاسمة لفصّ هذه النزاعات سلميّاً، بما يضمن سيادة القانون الدّوليّ ويحافظ على الأمن في البحار.

تظهر أهميّة هاتين القضيتين جليّاً في إيضاح العديد من جوانب القانون الدّوليّ للبحار، خاصّة فيما يتعلّق بترسيم الحدود البحريّة وحقوق الدّول في المناطق البحريّة المتنازع عليها، بالإضافة إلى توضيح مسؤوليّة النّاقلين البحريّين والتزاماتهم في نقل البضائع عبر البحار. وفي هذا الصّدّد، تبرز وقائع معالجة هذه القضايا دور هيئات التّحكيم البحريّ المتخصصة، وأهميّة أحكامها في الفصل في النزاعات البحريّة المتأزّمة.

الفرع الأوّل: قضيّة التّحكيم بين بنغلاديش والهند 2014

تمحور النزاع بين بنغلاديش والهند حول ترسيم الحدود البحريّة في خليج البنغال الغنيّ بالموارد الطّبيعيّة في ظلّ خلافاتهما حول المنطقة الإقتصاديّة الخالصة (EEZ) والجرف القاريّ. وأمام فشل المُفاوضات لحلّ النزاع، لجأت بنغلاديش إلى محكمة التّحكيم الدّائمة في لاهاي من أجل تسوية النزاع طبقاً لإتفاقيّة الأمم المتّحدة لقانون البحار. كذلك، إلّجأت بنغلاديش إلى التّحكيم الإلزاميّ تبعاً للمرفق السّابع للإتفاقيّة ذاتها. وبعد تحليل الأحكام ذات الصّلة، وجدت الهيئة أنّ بنغلاديش إمتثلت لمتطلّبات إحالة النزاع إلى التّحكيم البحريّ. ومن هنا، إتّفقت المحكمة بالإجماع على تحديد موقع نقطة النّهاية للحدود البريّة بين بنغلاديش والهند، وكذلك على مسار الحدود البحريّة في البحر الإقليميّ. وبأغليّة أربعة أصوات مقابل صوت واحد، حدّدت المحكمة مسار خطّ الحدود البحريّة بين بنغلاديش والهند في المنطقة الإقتصاديّة الخالصة والجرف القاريّ في حدود 200 ميل بحريّ وما بعدها.¹²³

تتعلّق القضيّة الأساسيّة المطروحة في النزاع حول كيفيّة ترسيم الحدود البحريّة بين الدّولتين، وتضمّنت خلافات حول طريقة التّرسيم، حيث طالبت بنغلاديش بتطبيق طريقة الإنصاف، بينما دافعت الهند عن ضرورة استخدام الطريقة التّقليديّة في ترسيم الحدود البحريّة، بالإضافة إلى الخلاف حول ترسيم الجرف القاريّ الممتدّ

¹²³ Permanent court of arbitration, Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between Bangladesh and India, 2014, p1.

إلى ما بعد 200 ميل بحريّ. تمسكت بنغلاديش إذن بمبدأ الإنصاف للمطالبة بحقوقها في الجرف القاريّ خارج الـ 200 ميل، بينما إعتمدت الهند على خط الوسط التقليديّ، نافيةً حق بنغلاديش في تلك المنطقة.

على الرغم من إتفاق بنغلاديش والهند لاحقاً على تطبيق المادة 15 من إتفاقية الأمم المتّحدة لقانون البحار لترسيم الحدود البحريّة، فقد اختلفا حول طريقة التّطبيق. ولكن حسمت المحكمة النّزاع عام 2014، معتمدةً على خط الوسط المعدّل ومبدأ الإنصاف، ومنحت بنغلاديش حقوقاً في الجرف القاريّ.¹²⁴ أكّد الحكم على خصوصيّة إتفاقية الأمم المتّحدة لقانون البحار، وعزّز مبادئ الإنصاف في التّحكيم البحريّ، وأصبح مرجعاً للنّزاعات البحريّة المستقبلية، ممّا يعد نقطة تحوّل في التّحكيم البحريّ، حيث ساهم في تنمية القانون البحريّ الدوليّ.

الفرع الثّاني: قضية Team Tankers A.S. & Eitzen chemical

يشكّل هذا النّزاع نموذجاً على استخدام التّحكيم التجاريّ الدوليّ لحلّ نزاعات تتعلّق بالنّقل البحريّ بواسطة هيئة المحكّمين البحريّين في نيويورك (SMA). اذ تعتبر من القضايا الهامّة التي ألقت الضّوء على تطبيق القانون البحريّ، وتحديدًا قانون نقل البضائع عن طريق البحر (COGSA).

وفي وقائع القضية، إستأجرت شركة Vinmar International في العام 2008 سفينة M/V Siteam Explorer، والتي تملكها (Team Tankers)، لنقل مادّة acetonitrile الكيميائيّة. ولكن تضرّرت المادّة أثناء النّقل، فأسفر ذلك عن نزاع تحكيميّ في العام 2009 إستمرّ لسنوات أمام جمعيّة التّحكيم في نيويورك (SMA). وفي هذا المضمار، زعمت Vinmar إهمال Team Tankers الذي أدّى إلى تدهور الشّحنة، بينما تمسّكت Team Tankers بإتخاذها كافة الإجراءات اللاّزمة.

وبمقتضى قانون نقل البضائع عن طريق البحر (COGSA) الذي يستند إلى قواعد لاهاي-فيسبي، توجّب على Vinmar إثبات سلامة الشّحنة عند التّحميل وتضرّرها أثناء النّقل.¹²⁵ لذا، قدّمت Vinmar أدلّة على

¹²⁴ IBID, p3.

¹²⁵ Zurich American Insurance Co v Team Tanker, centre of maritime law, faculty of law, national society of Singapore, 2016, p1.

سلامة الشحنة عند التّحميل وتضرّرها عند التّفريغ، بينما حاولت Team Tankers إثبات عوامل أخرى لتغيّر اللون.

وبعد سماع الأدلّة، أصدرت هيئة التّحكيم عام 2013 حكمها لصالح Team Tankers، معتبرة أنّ حجج وإثباتات Vinmar لم تكن كافية لتأكيد تلف الشحنة أثناء النّقل، وأنّ النّاقل مارس العناية الواجبة. نتيجة لذلك، رفضت الهيئة إدّعاءات Vinmar بـ"التّجاهل الواضح للقانون"، مؤكّدة على تطبيق قانون COGSA بدقّة.¹²⁶ لاحقاً، قدمت Vinmar طلباً للمحكمة الفيدرالية لإبطال الحكم، مدعية أنّ هيئة التّحكيم لم تطبّق القانون بشكل صحيح. لكنّ المحكمة رفضت طلبها، مؤكّدة أن هيئة التّحكيم قد طبّقت القانون بشكل صحيح، ولم يكن هناك تجاهل واضح للقانون. وبذلك، إستطاعت القضيّة من التّأكيد على إلزاميّة حكم التّحكيم البحريّ، ممّا يعكس الدور الحاسم للقوانين الدوليّة في إلزام الدّول على الإمتثال لأحكام التّحكيم البحريّ في حلّ النزاعات البحريّة.

الفرع الثالث: التّحكيم البحريّ رؤية ثاقبة في الممارسة الدوليّة

تُجسّد قضايا التّحكيم البحريّ المطروحة آنفاً، مثل قضيّة بنغلاديش والهند وقضيّة Team – Vinmar Tankers، من العلامات الفارقة في تطوير المنظومة القانونيّة البحريّة الدوليّة، حيث ساهمت بشكل لافت في تدعيم دور التّحكيم البحريّ على مستوى معالجة النزاعات البحريّة.

وفي التّحليل القانونيّ لقضيّة بنغلاديش والهند، فقد ظهر بوضوح دور التّحكيم البحريّ في معالجة القضايا المتعلقة بترسيم الحدود البحريّة، إذ لجأت بنغلاديش إلى محكمة التّحكيم الدّائمة في لاهاي لتسوية نزاع استمرّ لعقود. أكّدت هذه القضيّة على ماهيّة إتفاقيّة الأمم المتّحدة لقانون البحار كإطار قانونيّ دوليّ لتسوية النزاعات البحريّة. كما كان لها دور فعّال بتوضيح مبادئ الإنصاف في ترسيم الحدود البحريّة، خاصّة في الحالات التي تكون فيها الطّروف الجغرافية معقّدة. ومع ذلك، مثّلت هذه القضيّة سابقة قانونيّة بارزة في مجال ترسيم الحدود البحريّة، حيث شدّدت على حقوق الدّول في الجرف القاريّ الممتد إلى ما بعد 200 ميل بحريّ. علاوة على ذلك، رسّخت تداعيّات النزاع النّقّة الدوليّة في التّحكيم البحريّ كطريقة مجدية لتسوية النزاعات البحريّة بشكل سلميّ وقانونيّ.

¹²⁶ IBID, p.2.

أما بالنسبة إلى قضية Team Tankers، فقد برزت تميز التحكيم في التعامل مع النزاعات المتعلقة بالنقل البحري، حيث إلتجأت شركة Vinmar International إلى جمعية التحكيم في نيويورك (SMA) لتسوية نزاع مع شركة Team Tankers حول تلف شحنة مواد كيميائية. أكدت هذه القضية على أهمية قانون نقل البضائع عن طريق البحر (COGSA) كمرجع قانوني ينظم مسؤولية الناقلين البحريين. ناهيك عن دور هيئات التحكيم المتخصصة في القضايا البحرية في الفصل في النزاعات المعقدة.

وتبعاً لذلك، تتبلور ماهية هذه القضية في ترسيخها مبدأ إلزامية أحكام التحكيم البحري، حيث رفضت المحكمة الفيدرالية في نيويورك طلب شركة Vinmar بإبطال حكم التحكيم، مما يعكس قوة القوانين في إلزام الدول والشركات بالامتثال لأحكام التحكيم البحري. وبالتالي، ساهمت هذه القضايا في تدعيم وتحديث التحكيم البحري مع تبنّيه دولياً كمرجع قانوني أساسي لتسوية النزاعات البحرية. كما أثبتت أهمية القانون الدولي للبحار والقوانين الوطنية ذات الصلة في تنظيم العلاقات البحرية وحل النزاعات الناشئة عنها. وفي هذا السياق، يستدعي التوصل إلى حلول ناجحة لإشكالية الدراسة استشراف مستقبل التحكيم البحري، وذلك عبر تحليل توجهاته الراهنة واستقراء مسارات تطوره المستقبلية.

الفصل الثاني: التوجهات الحالية والمستقبلية للتحكيم البحري

شهد التحكيم البحري تطورات متسارعة تتماشى مع التغيرات التي يشهدها قطاع النقل البحري والتجارة الدولية، مما يفرض بدوره إشراف مستقبل التحكيم البحري، وذلك عبر تحليل توجهاته الراهنة واستقراء مسارات تطوره المستقبلية. في هذا السياق، يبرز التوجه الدولي نحو تحديث الأطر القانونية المحلية والدولية للتحكيم البحري، وذلك من خلال تطوير القوانين التنظيمية المحلية، وإدخال تعديلات على الاتفاقيات والهيئات الدولية، بما يضمن مواكبة التطورات التكنولوجية والقانونية المتسارعة.

وفي هذا الإطار، يبرز دور المؤسسات الدولية في تعزيز موقع التحكيم البحري، وذلك من خلال مساهمتها في وضع قواعد وإجراءات موحدة للتحكيم البحري، وتوفير الخبرة والتخصص في هذا المجال، وتعزيز الثقة الدولية في قرارات التحكيم. إضافة إلى ذلك، يواجه التحكيم البحري تحديات العصر الحديث، وعلى رأسها

التطوّر التكنولوجي، الذي يفرض قراءة في صياغة آليات تحكيمية جديدة، ومواكبة التحكيم البحري لتحديات التجارة العالمية، وتوظيف الذكاء الاصطناعي في الإجراءات التحكيمية.

وإستناداً، تبرز آفاق التحكيم البحري المستقبلية، والتي تتضمن فرصاً أمام تطوير مسارات الابتكار في التحكيم البحري، واعتبار التحكيم البحري نظاماً ذكياً ومستداماً. إن هذا ما يحفز على التطلّع نحو تحديث الاطر القانونية المحلية و الدولية (مبحث أول) من أجل الإلمام في مصير التحكيم البحري في ظلّ الثورة التكنولوجية (مبحث ثان).

المبحث الأول: تحديث الأطر القانونية المحلية والدولية

يُعدّ تحديث الإطار القانوني للتحكيم على المستويين الدولي والمحلي من الخطوات الأساسية التي إتخذتها الدول لتيسير وتسريع حلّ النزاعات وتقديم بديل فعال عن القضاء التقليدي. شهد هذا المجال تطوّرات مُتسارعة تشمل تطوير الإتفاقيات والمعاهدات الدولية، إلى جانب تحديث التشريعات المحلية بما يتماشى مع المبادئ الحديثة للتحكيم البحري ويضمن مواكبته للتطوّرات الحديثة في قطاع النقل البحري. بدأت الجهود الدولية في تطوير آليات التحكيم البحري عبر إنشاء قواعد موحّدة وإتفاقيات دولية تساعد في تسوية النزاعات بشكل عابر للحدود. حيث أدخلت تحديثات على التشريعات المحلية لتمكين التحكيم كطريقة بديلة موثوقة وقابلة للتطبيق في حل النزاعات التجارية والمدنية.¹²⁷ وتبعاً لذلك، يكمن تحديث الإطار القانوني للتحكيم، دولياً ومحلياً من خلال تطوير القوانين التنظيمية المحلية (مطلب أول)، ساهم في خلق بيئة قانونية مناسبة لجذب الأطراف للإعتماد على التحكيم البحري كوسيلة قانونية فعالة لتسوية النزاعات. أمّا في لبنان، ورغم إعتماده قواعد مُتماشية مع الإتفاقيات الدولية، فإنّ الإلتفات إلى التعديلات على الإتفاقيات والهيئات الدولية (مطلب ثان) يُعتبر أمراً ضرورياً لمواكبة المتغيرات وضمان إستمرارية التحكيم البحري كبديل موثوق للقضاء.

¹²⁷ الإء يعقوب النعيمي، الاطار القانوني لاتفاق التحكيم الالكتروني، بحث منشور في مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 6، العدد 2، 2009، ص 206.

المطلب الأول: تطوير القوانين التنظيمية المحلية

أحدث تطوّر التّحكيم البحريّ تحديثاً في القوانين المحلية لعدّة دول، والتي سعت إلى موازنة تشريعاتها مع المعايير الدوليّة لتسهيل تنفيذ الأحكام التّحكيميّة. تتضح أهمية تحديث القوانين المحلية في إرتدادتها المؤثرة على التّحكيم البحري وتوجهاته القادمة، ممّا يحفّز الالتفات إليها لإدراك مفاعيلها القانونية على ملامح التّحكيم البحريّ مستقبلاً.

وفي هذا الخصوص، شهدت كل من لبنان والإمارات العربيّة المتّحدة والمملكة المتّحدة تعديلات قانونيّة ملحوظة في مجال التّحكيم البحريّ، تهدف إلى توفير بيئة قانونيّة جاذبة للأطراف المتنازعة في النزاعات البحريّة. وعلى مستوى الإمارات العربيّة المتّحدة، صدر قانون التّحكيم الإتحادي رقم 6 لسنة 2018 لتقريب النظام الإماراتي من قانون الأونسيترال، وتسهيل إجراءات التّحكيم و بالتالي إمكانية إسقاط هذه التعديلات على التّحكيم في المنازعات البحرية. أما في المملكة المتّحدة، فقد تمّ تحديث قانون التّحكيم ليتماشى مع أفضل الممارسات الدوليّة بغية ترسيخ مكانتها كوجهة مفضّلة لتسوية النزاعات بشكل عام و البحرية بشكل خاص. كذلك، أدّى التحديث الذي شهده قانون أصول المحاكمات المدنية اللبناني، لا سيّما في القسم المتعلق بالتّحكيم، إلى إرساء بنية قانونية مرنة وفعّالة تتماشى مع المبادئ المعتمدة في الأنظمة الدولية للتّحكيم، وبخاصة نظام التّحكيم الاستثماري الدولي (ICSID Arbitration) المعتمد من قبل المركز الدولي لتسوية منازعات الاستثمار التابع للبنك الدولي.¹²⁸

الفرع الأول: القوانين التّحكيميّة اللبنانيّة

أثر تطوّر التّحكيم البحريّ في السّنوات الأخيرة بشكل لافت على التّشريعات والقوانين المحلية المتعلّقة بالتّحكيم في لبنان، الأمر الذي أوجب على الدّولة تحديث الإطار القانونيّ ليتناسب مع التّطوّرات العالميّة، مما يساهم

¹²⁸ الدكتور شفيق المصري، التّحكيم في القانون اللبناني المقارن، دار النهضة العربيّة، بيروت، 2019.

في دعم موقع لبنان كبيئة مناسبة لحلّ النزاعات البحريّة عبر توفير نظام قانونيّ موثوق يتماشى مع المعايير الدّوليّة.¹²⁹

انعكست هذه التحديثات بشكل خاص على التحكيم في المنازعات البحرية، نظرًا للتشابه في الطبيعة العابرة للحدود، وتعدّد الأنظمة القانونية، وتنوّع الأطراف (شركات، مستثمرون، حكومات، ناقلون بحريون...). فعلى غرار النظام المعتمد في ICSID ، وقر القانون اللبناني لأطراف التحكيم البحري إمكانية اختيار القانون الواجب التطبيق، تحديد الإجراءات التحكيمية بحرية و اختيار المحكمين دون قيد سوى بمراعاة الاستقلال والحياد وهو ما يعكس انسجامًا ملحوظًا مع روح التحكيم الاستثماري.

وفي هذا السياق، تُعدّ منازعات الامتيازات المرفئية، عقود الاستكشاف البحري، أو النزاعات الناتجة عن التأخير والتلف في النقل البحري الدولي، من أهم النزاعات التي تتداخل فيها قواعد القانون البحري مع أحكام الاستثمار الدولي، ما يبرز الحاجة إلى آلية تحكيمية ذات طابع مزدوج فلبنان، من خلال تحديث نظامه التحكيمي الداخلي، بات أقرب إلى تلبية هذه الحاجة.

فقد ادى اقرار المشرّع اللبنانيّ للقانون رقم 81/2018 المتعلّق بالمعاملات الإلكترونيّة، والذي يُعدّ إطارًا تشريعيًا متقدّمًا يوفّر الاعتراف القانونيّ بالسندات والتوقيعات الإلكترونيّة، الى تحضير الارضية القانونية لإدخال آليات التحكيم الرقمي أو الهجين، وهو ما يعكس أحد أبرز التطورات التي يشترك فيها تحكيم المنازعات البحرية والتحكيم الاستثماري في مرحلة ما بعد الجائحة، مثل استخدام المنصات الرقمية، وتبادل المستندات عبر الإنترنت، وتنظيم الجلسات عن بُعد. إلّا أنّ غياب المراسيم التطبيقيّة لهذا القانون ما زال يشكّل عائقًا أمام تفعيل الكثير من أحكامه على الصّعيد العمليّ.¹³⁰

¹²⁹ محمد وليد المصري، التحكيم في عقود التجارة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2018، ص 98.

¹³⁰ قانون رقم 81 تاريخ 10 تشرين الأول 2018، المتعلّق بالمعاملات الإلكترونيّة والبيانات ذات الطابع الشخصي، الجريدة

الرسمية اللبنانية، العدد 52، 18 تشرين الأول 2018

من وجهة نظري كباحث، فإن إصدار هذه المراسيم سيشكل نقطة تحوّل أساسية في تطوير التّحكيم البحريّ في لبنان، إذ سينتج عنه اعتماد وسائل رقمية في تبادل المذكرات، واستلام المستندات، وتنظيم الجلسات عن بعد، ممّا ينسجم مع طبيعة المنازعات البحريّة التي تتسم بالتّعقيد و اتساع العمق الجغرافيّ.

إنّ الية اصدار المراسيم التطبيقية لا يعدّ فقط استجابة لمتطلّبات القانون، بل يفتح المجال علمياً أمام اعتماد التّحكيم البحريّ الإلكترونيّ، ويوفّر بيئة قانونيّة مرنة وجاذبة لحل النزاعات البحريّة بكفاءة في لبنان.

كما أنّ تطوير الاطار القانوني يمهد لدمج تقنيّات الذكاء الاصطناعيّ في إجراءات التّحكيم، سواء في تحليل البيانات البحريّة، أو تصنيف السّوابق، أو دعم المحكّمين في اتخاذ القرار، ممّا يعزّز كفاءة التّحكيم البحريّ، ويوفّر له بعداً عصريّاً يتماشى مع التحوّل الرقميّ العالميّ.¹³¹

إضافة إلى ذلك، فإن اعتماد لبنان اتفاقية نيويورك لعام 1958، وتفسير محاكمه لشرط النظام العام تفسيراً ضيقاً نسبياً، يقترب من نهج المحاكم التي تعتمد فلسفة “pro-arbitration” السائدة في دول مثل المملكة المتحدة وهولندا. هذا التوجه يسهم في تشجيع المستثمرين الأجانب وشركات النقل البحري على اللجوء إلى التّحكيم في لبنان، إذ يضمن لهم تنفيذ قرارات التّحكيم الأجنبية والمحلية ضمن بيئة قانونية مأمونة.

بناء عليه، فإن تعديلات قانون أصول المحاكمات المدنية لا تشكّل فقط تحديثاً داخلياً، بل تمثّل خطوة نحو تدويل نظام التّحكيم اللبناني، وجعله أكثر قابلية لاستيعاب المنازعات البحرية المعقّدة، لاسيما تلك التي تمس استثمارات أجنبية أو تتداخل فيها عناصر من القانون العام والخاص، بما يجعل النظام اللبناني أقرب إلى التوافق مع بيئات تحكيمية مرجعية مثل ICSID و UNCITRAL.

الفرع الثاني: قانون التّحكيم في المملكة المتّحدة

تُعَدّ المملكة المتحدة من أبرز النماذج القانونية في مجال التّحكيم البحري، حيث وفّر قانون التّحكيم البريطاني لعام 1996 (Arbitration Act 1996) إطاراً متيناً لإجراءات تحكيم مرنة ومستقرة، تُراعي استقلالية الأطراف

¹³¹ المركز اللبناني للتّحكيم والوساطة، دخول قواعد التّحكيم الجديدة حيز التنفيذ، الوكالة الوطنية للإعلام، 2024.

وفعالية تسوية النزاعات¹³². وقد خضع هذا القانون لمراجعة جوهرية بين عامي 2022 و2024، أجرتها لجنة القانون الإنجليزي (Law Commission of England and Wales)، أسفرت عن تعديلات تشريعية دخلت حيز التنفيذ عام 2025، استجابةً للتطورات المتسارعة في ممارسات التحكيم، خاصة في النزاعات البحرية.¹³³

هدفت هذه التعديلات إلى تعزيز كفاءة التحكيم وشفافيته من جهة، وتقليص تدخل القضاء الوطني من جهة أخرى، بما يعكس احترام خصوصية العملية التحكيمية. ويُلاحظ أن أحد أبرز التعديلات تمثل في تقنين آلية الاستئناف في حالات "الخطأ القانوني الجسيم"، ما أتاح للأطراف وسيلة طعن محدودة تحفظ التوازن بين فعالية التحكيم وضمانات العدالة. كذلك، أدخل المشرع البريطاني أدوات مرنة لتسوية النزاع بآليات معجلة (Expedited Proceedings)، مما يلبي تطلعات المستثمرين في القطاع البحري الذين يفضلون السرعة والفعالية على الإجراءات القضائية التقليدية.¹³⁴

ويُذكر أن التحديثات التي أجرتها المحاكم البريطانية عززت هذا التوجه، لا سيما في قضية **Halliburton v. Chubb [2020] UKSC 48**، التي أرست المحكمة العليا من خلالها إشارات صارمة بشأن حيادية المحكمين وواجب الكشف عن التعيينات المتعددة، مما شكّل ركيزة مهمة في ترسيخ ثقة الأطراف في النظام التحكيمي البريطاني.

تُظهر تقارير صادرة عن مراكز دولية بارزة مثل غرفة التجارة الدولية (ICC) ومركز لندن للتحكيم الدولي (LCIA) أن تحديثات عام 2025 ساهمت في تعزيز مكانة لندن كمركز رائد للتحكيم البحري عالمياً، عبر توفير بيئة قانونية جاذبة، تتسم بالوضوح والاحترافية واستقلال القرار التحكيمي. وهو ما يُشكّل مرجعاً للدول

¹³²Law Commission (UK), "Review of the Arbitration Act 1996 – Final Report," 2023. <https://lawcom.gov.uk>

¹³³ Julian D.M. Lew, Loukas A. Mistelis, Stefan M. Kröll, Comparative International Commercial Arbitration, Kluwer Law International, 2003, p 45.

¹³⁴ IBID, p 52.

الراغبة في تطوير تشريعاتها، ومنها لبنان، من خلال اعتماد نماذج مرنة تُواكب التحديات الحديثة في النزاعات البحرية.¹³⁵

وفي هذا الخصوص، أتاحت التطورات القانونية الأخيرة آليات إستئناف محدودة للأحكام التّحكيمية، الأمر الذي يضمن أنّ الأطراف لديها الفرصة للطّعن في قرارات هيئة التّحكيم في حالة وجود خطأ قانوني على سبيل المثال، يمكن للطرف المتضرّر من قرار هيئة التّحكيم إستئناف القرار إذا كان هناك خطأ في تطبيق القانون.

أنّ هذه التّحديثات تؤدي إلى جذب المزيد من المستثمرين في قطاع النّقل البحريّ، وتوفير بيئة قانونية مؤاتية لتسوية النزاعات البحرية بطريقة فعّالة وعادلة. فمن خلال تبني أفضل الممارسات الدوليّة في مجال التّحكيم، تسعى المملكة المتّحدة إلى ترسيخ مكانتها كوجهة مفضّلة لتسوية النزاعات البحرية، الأمر الذي سيُعزّز من جاذبيتها للإستثمارات الأجنبية وسيديم النّمو الإقتصاديّ في هذا القطاع الحيويّ.

الفرع الثالث: قانون التّحكيم الإماراتي 2018

طراً على قانون التّحكيم الإماراتي لعام 2018 تعديلات جوهرية من أجل تقريب النّظام الإماراتي من القانون النموذجي للأونسيترال، ومواكبة التّطورات العالميّة في مجال التّحكيم البحريّ، وتسهيل إجراءات التّحكيم، ممّا يُعزّز مكانة الإمارات كمركز إقليميّ ودوليّ لحل النزاعات التجاريّة، بما في ذلك النزاعات البحرية. إنعكس هذا التّحديث في ازدياد عدد النزاعات البحرية المُحالّة إلى مركز دبي للتّحكيم الدوليّ (DIAC)، والذي يوفّر بيئة قانونية مؤاتية لإجراء التّحكيم البحريّ تحقّق ثقة الأطراف.¹³⁶

تظهر خصوصيّة قانون 2018 في تيسير الإجراءات وتدعيم إستقلاليّة التّحكيم البحريّ، حيث قدّم إجراءات مرنة وقابلة للتّكيف مع طبيعة النزاعات البحرية الشّائكة. فالقانون الجديد أعطى للأطراف حريّة إختيار القانون والإجراءات المناسبة للنّزاع البحريّ، وساهم في تقليل تدخّل المحاكم المحليّة في إجراءات التّحكيم، ممّا سيشكل عاملاً أساسياً في جذب الأطراف البحرية. بيد أنّه في حال نشوب نزاع بين شركتي شحن دوليتين حول عقد

¹³⁵ IBID, p 47.

¹³⁶ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون التحكيم التجاري الدولي والداخلي، دار النهضة العربية، مصر، 2017، ص 200.

نقل بحري، يمكن للأطراف إختيار قواعد تحكيم دولية محدّدة كقواعد الأونسيترال، وتحديد القانون الواجب التطبيق على النزاع، دون الحاجة إلى اللجوء إلى المحاكم المحلية.¹³⁷

إذن، ساهم قانون التحكيم الإماراتي 2018 في تطبيق قواعد التحكيم المتّبعة دوليًا، مما يمنح الشركات البحرية الدولية الثقة بأن إجراءات التحكيم في الإمارات تلتزم بمعايير عالمية. علاوة على ذلك، أتاح القانون إمكانية التوافق مع التحكيم البحري الدولي وضمان تطبيق قوانين موحّدة يسهّل على الأطراف الدولية اعتمادها.

وبناءً على ما ورد آنفًا، من المحتمل أن يكون لتطوير قانون التحكيم في الإمارات العربية المتّحدة لعام 2018 تأثير بالغ الأهمية على مستقبل التحكيم البحري في معالجة النزاعات، وذلك من خلال تعزيز دور الإمارات كمركز إقليمي ودولي للتحكيم البحري، وتسهيل إجراءات التحكيم البحري، وتوفير بيئة قانونية مواتية للأطراف البحرية.

المطلب الثاني: التحسينات على الإتفاقيات والهيئات الدولية

شهد الإطار القانوني الدولي للتحكيم البحري خلال العقود الأخيرة سلسلة من التطورات المهمة، لا سيما من خلال تعديل وتفسير الاتفاقيات المرجعية التي تنظّم تنفيذ قرارات التحكيم والاعتراف بها دوليًا. وتُعَدّ اتفاقية نيويورك لعام 1958 بشأن الاعتراف وتنفيذ أحكام المحكّمين الأجنبية من أبرز هذه الأدوات القانونية، حيث أصبحت اليوم معتمدة من أكثر من 172 دولة، ما يجعلها حجر الأساس في التحكيم البحري الدولي.

وقد أسهمت التفسيرات القضائية المتقدّمة لأحكام هذه الاتفاقية، لا سيما من قبل محاكم الدول البحرية الكبرى، في توسيع نطاق الاعتراف بالأحكام التحكيمية الصادرة في النزاعات البحرية. وتم التأكيد في العديد من القرارات على ضرورة التقيّد بمبدأ حسن النية في تنفيذ الأحكام، ووجوب تفسير الاستثناءات المنصوص عليها في المادة الخامسة تفسيرًا ضيقًا. كما برزت أهمية توحيد المعايير الدولية من خلال مبادرات مثل دليل تطبيق اتفاقية نيويورك (UNCITRAL 2016 Guide)، الذي وفّر تفسيرات دقيقة للمادة المتعلقة بالنظام العام، وهو ما يمثّل تطورًا نوعيًا في سياق النزاعات البحرية التي قد تتقاطع مع اعتبارات سيادية وتجارية معقدة.

¹³⁷ المرجع أعلاه، ص 203.

بالتوازي، شهد قانون الأونسيترال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي مراجعة محورية عام 2006، حيث أُدرجت أحكام جديدة بشأن الاتفاق التحكيمي الإلكتروني والشفافية في تعيين المحكمين. وقد مكن هذا التطوير من تعزيز فاعلية التحكيم البحري، الذي بات يعتمد بشكل متزايد على العقود الذكية (Smart Contracts) والوسائل الرقمية في تبادل المستندات وجدولة الجلسات، خصوصاً في القضايا ذات الطابع العابر للحدود.

وتنعكس هذه التحسينات على مستوى الهيئات الدولية أيضاً، حيث اعتمدت محكمة لندن للتحكيم البحري (LMAA) تعديلات على قواعدها (LMAA Terms 2021) تضمنت تبسيطاً في الإجراءات، واعتماد آليات سريعة (Fast Track) للفصل في النزاعات ذات القيمة المحدودة، مما يعكس اتجاهاً عاماً نحو تقليص التكاليف وتحقيق السرعة والمرونة.¹³⁸

كل هذه المستجدات تؤكد أن النظام الدولي للتحكيم البحري يشهد تحولاً نوعياً نحو توطيد الشفافية، تسريع التنفيذ، وتعزيز حيادية العملية التحكيمية، وهو ما يدعم مكانة التحكيم كأداة فعالة لحل النزاعات البحرية المعقدة.

الفرع الأول: التحكيم في ضوء التعديلات القانونية الدولية

واكب مجال التحكيم البحري تحولات عميقة، لا تقتصر على تعديلات قانونية منفصلة، بل تشكل حراكاً شاملاً لتعزيز فعاليته وكفاءته في مواجهة تعقيدات التجارة العالمية المتزايدة. إن هذه التطورات تعكس استجابة حثيثة من قبل المؤسسات التحكيمية والتشريعات الوطنية، إلى جانب التكيف مع العوامل الجيوسياسية والتكنولوجية المؤثرة.

في صميم هذه التعديلات تبرز جهود مؤسسات التحكيم الرائدة لتبسيط وتسريع الإجراءات. على سبيل لعام 2021، التي تهدف LMAA شروط (LMAA) المثال، أصدرت جمعية المحكمين البحريين في لندن بشكل صريح إلى زيادة الكفاءة وخفض التكاليف، خصوصاً في النزاعات ذات القيمة الأقل. إن هذه الشروط الجديدة تتضمن آليات لتسريع الإجراءات والتعامل مع المطالبات البسيطة، وهو ما انعكس في ارتفاع قياسي (ICC) لعدد الإحالات الجديدة وتعيينات المحكمين في السنوات الأخيرة. بالمثل، شهدت غرفة التجارة الدولية

Born, Gary B., International Commercial Arbitration, 3rd ed., Kluwer Law International, 2021¹³⁸

تكييفات مستمرة لقواعدها، مع تزايد ملحوظ في استخدام الإجراءات المعجلة للنزاعات ذات القيمة المحدودة، مما يؤكد توجهاً عالمياً نحو حلول أسرع للنزاعات. كما قامت مراكز تحكيم بارزة أخرى مثل مركز هونغ كونغ بتحديث قواعدها لتعزيز جاذبيتها في (SIAC) مركز سنغافورة للتحكيم الدولي (HKIAC) للتحكيم الدولي قضايا التحكيم البحري المتنامية. يؤكد خبراء القانون البحري أنّ هذه التعديلات المؤسسية ضرورية للحفاظ على مكانة التحكيم كآلية مفضلة لتسوية النزاعات في قطاع يتسم بالديناميكية والتكلفة العالية.¹³⁹

على الصعيد التشريعي، ظهرت تعديلات وطنية مهمة تؤثر مباشرة على المشهد التحكيمي البحري. يُعدّ قانون التحكيم البريطاني 2025، الذي ينتظر دخوله حيز التنفيذ، خطوة نوعية بإصلاحاته الـ 15 الرئيسية. من أبرز هذه الإصلاحات إرساء قاعدة افتراضية للقانون الواجب التطبيق على اتفاقيات التحكيم، ومنح سلطة صريحة لهيئات التحكيم لإصدار قرارات موجزة، وإصلاح إجراءات الطعون للحدّ من التدخل القضائي، بالإضافة إلى تمكين محكمي الطوارئ من إصدار أوامر ملزمة. إنّ هذه التعديلات، بحسب ما يشير إليه المشرعون، تهدف إلى تعزيز موقع لندن كمركز عالمي للتحكيم البحري.¹⁴⁰ في السياق الإقليمي، قامت دول مثل البحرين بتحديث قوانينها البحرية (القانون رقم 10 لسنة 2022)، بما في ذلك أحكام تتعلق بحقوق الامتياز وإجراءات الحجز التنفيذي التي قد تؤثر على التحكيم. وفي خطوة تعزز مبدأ سلطان الإرادة، قامت تشريعات وطنية مثل القانون المصري رقم 4 لسنة 2020 بإلغاء نصوص التحكيم الإلزامي في قطاعات معينة، مما يرسّخ حرية الأطراف في اختيار التحكيم كوسيلة لتسوية النزاعات. يرى فقهاء القانون أنّ هذه الإصلاحات التشريعية تعكس التزاماً عالمياً بتحديث الأطر القانونية لتلبية احتياجات مجتمع الأعمال الدولي.¹⁴¹

أثّرت العوامل الجيوسياسية والتكنولوجية بشكل كبير على التحكيم البحري، فجائحة كوفيد-19 سرّعت تبني التحكيم عن بُعد، والأحداث الجيوسياسية كحرب أوكرانيا أدّت لظهور نزاعات جديدة، بينما يعزز التحوّل

¹³⁹ Gary B. Born, International Commercial Arbitration, Hague: Kluwer Law International, 2021, pp. 80–95.

¹⁴⁰ Bernard Eder, Eder on Arbitration, London: Informa Law from Routledge, 2024, pp.15–20.

¹⁴¹ Michael T. Collyer, Arbitration and Maritime Law: The New Frontiers, London: Routledge, 2023, pp.75–80.

الرقمي أهمية التحكيم في نزاعات المنشآت البحرية. إن هذه التحديات تدفع المؤسسات التحكيمية لتعزيز قدراتها التقنية. كذلك، يشجع هذا التطور على اعتماد التحكيم البحري الإلكتروني دوليًا، مما يسهل تقديم الأدلة وعقد الجلسات عبر الإنترنت. يُتوقع أن تكون لهذه التعديلات القانونية في ظل التطورات التي يواكبها مجال التحكيم، انعكاسات إيجابية على مستقبل التحكيم البحري، مما سيجعله خيارًا دوليًا أكثر فعالية وعدالة لحل النزاعات.

الفرع الثاني: قانون الأونسيترال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي

يشكل قانون الأونسيترال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي، الذي أقر في عام 1985 وعدل في 2006، ركيزة أساسية لتوحيد قوانين التحكيم عالميًا. ومع ذلك، دفعت التحديات المستجدة بعد عام 2020، خاصة التطورات التكنولوجية والحيو-اقتصادية، نحو نقاشات مستمرة حول الحاجة لتحديثات إضافية، أبرزها يتعلق في التحكيم البحري.¹⁴² إن هذا المبدأ، الذي يعني دمج إجراءات Consolidation بمبدأ توحيد الإجراءات تحكيمية متعددة ومنفصلة مرتبطة بذات النزاع أو بسلسلة من النزاعات المتشابهة ضمن إجراء واحد، أصبح محوريًا لتقليل التكاليف وتجنب التضارب في الأحكام وزيادة الكفاءة. تكمن أهميته القصوى في التحكيم البحري حيث تتعدد الأطراف والنزاعات الناشئة عن النقل البحري المتعدد الوسائط أو التصادم البحري.

تجسدت أبرز التوجهات الحالية والمستقبلية للتحكيم البحري في تدعيم الشفافية والإجراءات العادلة، حيث أدرجت الأونسيترال قواعد تضمن إشراك الأطراف في تحديد المحكمين وتضمن حياديّتهم، الأمر الذي زاد من ثقة الأطراف في نزاهة العملية التحكيمية. كما تم توفير مرونة هائلة في اختيار الإجراءات التحكيمية، حيث أصبح بإمكان الأطراف المتنازعة تعيين القواعد الإجرائية التي تتناسب مع طبيعة النزاع، مما يتيح لهم تبني قواعد مخصصة تتوافق مع اللوائح البحرية الوطنية والدولية.

كما لم تشهد نصوص قانون الأونسيترال النموذجي تعديلات رسمية تخص مبدأ التوحيد بعد عام 2020. بدلاً من ذلك، تجلّت التعديلات في مجال التحكيم البحري وتسوية النزاعات عبر مسارات أخرى. فقد طوّرت

¹⁴² Gary B. Born, International Commercial Arbitration, Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2014, pp. 53– 55

غالبية المؤسسات التحكيمية الرائدة، مثل جمعية المحكمين البحريين في لندن وغرفة التجارة الدولية، أحكاماً في قواعدها الداخلية تُتيح توحيد الإجراءات، ويُلاحظ تزايد اللجوء إليها مع ازدياد تعقيد النزاعات البحرية. كما قامت التشريعات الوطنية الحديثة، التي اعتمدت قانون الأونسيترال سابقاً، بتعديلات مستقلة، فبعضها يتضمن أو يفسر أحكاماً تسمح بالتوحيد في ظل اتفاق الأطراف، كما يتجه إليه قانون التحكيم البريطاني 2025 في سياق تعزيز كفاءة الإجراءات. بالإضافة إلى ذلك، تواصل الأونسيترال مناقشاتها حول مبدأ التوحيد في مجموعات عملها، تمهيداً لإصدار مبادئ توجيهية أو تعديلات مستقبلية. تتجه الأوساط القانونية الدولية نحو إقرار أهمية هذا المبدأ لما يحققه من فوائد اقتصادية وإجرائية، ورغم غياب تعديلات صريحة في قانون الأونسيترال النموذجي بعد 2020، فإن التوجه العام في القوانين الوطنية وقواعد المؤسسات التحكيمية يعكس اهتماماً متزايداً بهذا المبدأ كأداة حيوية لتعزيز فعالية تسوية النزاعات البحرية المعقدة في عصر التجارة العالمية المتشابكة.

الفرع الثالث: مساهمة المؤسسات الدولية في تعزيز موقع التحكيم

تلعب هيئات التحكيم البحري الدولي دوراً محورياً في تشكيل مستقبل التحكيم البحري من خلال وضع إن هذه الهيئات لا. معايير قانونية موحدة عالمياً، مما يسهل إجراءات التحكيم على الأطراف المتنازعة تقتصر مهمتها على ذلك، بل تتعداه إلى تفسير وتطبيق القانون الدولي للبحار والقوانين المحلية ذات الصلة بالتحكيم البحري، الأمر الذي يضمن سير العملية التحكيمية بحيادية تامة.¹⁴³

(M/V) "الناقلة أر بي سيكوينيا" يتمثل الدور المحوري للمؤسسات الدولية في التحكيم بشكل واضح في قضية ، التي نظرت فيها المحكمة الدائمة (ARA LIBERTAD Arbitration – Argentina v. Ghana) ، التي نظرت فيها المحكمة الدائمة (PCA) للتحكيم ففي تشرين الأول من عام 2012، احتجرت غانا السفينة التدريبية البحرية الأرجنتينية "أرا".

¹⁴³ William W. Park, op.cit, p. 320.

ليبرتاد" بناءً على دعوى ديون سيادية، وهو ما رأت فيه الأرجنتين انتهاكاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، التي تمنح حصانة للسفن الحربية وسفن الدولة.¹⁴⁴

وعليه، تدخلت المحكمة الدائمة للتحكيم، إدارتها للإجراءات التحكيمية وتشكيل هيئة التحكيم بموجب الملحق السابع من الاتفاقية، أثبتا قدرة هذه المؤسسات على توفير إطار قانوني محايد وموثوق لحل النزاعات الدولية. وفي هذا السياق القانوني، إن القرار المؤقت الصادر عن هيئة التحكيم في 15/11/2012، والذي أمر بالإفراج الفوري وغير المشروط عن السفينة، لم يؤكد فقط على قدرة هيئة التحكيم على تفسير وتطبيق القانون الدولي للبحار بحيادية، بل عزز أيضاً الثقة بالتحكيم الدولي كآلية فعالة وسريعة لفض النزاعات. خاصة أن امتثال غانا الفوري للقرار يؤكد على تطوراً تشهده هذه المؤسسات في إلزامية وقوة تنفيذ قراراتها كجهة قانونية دولية لحل النزاعات.

يتجلى تأثير هيئات التحكيم البحري الدولي في تعزيز الثقة بالتحكيم البحري كوسيلة بديلة لفض النزاعات بالتراضي، من خلال تطبيق معايير الشفافية والنزاهة، وتوفير خدمات عالية الجودة. ومن المتوقع أن تعمل هذه الهيئات على مواكبة التطورات المستقبلية عبر تطوير قواعد تحكيمية متوافقة مع النزاعات الحديثة، وفي. وتشجيع التحكيم الرقمي، واستخدام الذكاء الاصطناعي، مما يزيد من كفاءة وسرعة التحكيم البحري هذا السياق، يحتمل أن تواصل هذه الهيئات تحديث الإطار القانوني للتحكيم البحري لمواكبة المستجدات التقنية، وتطوير قواعد تحكيمية للنزاعات الناشئة عن التغيرات المناخية والجرائم البحرية.

ووفقاً لذلك، من الممكن لهيئات التحكيم البحري الدولي أن تشارك في تطوير إجراءات التحكيم البحري مستقبلاً من خلال تحديث منظومته القانونية في معالجة النزاعات البحرية. خاصة من خلال وضع المعايير والقواعد التحكيمية، وتفسير وتطبيق القانون، وتعزيز الثقة في التحكيم البحري، ومواكبة المستجدات التقنية والقانونية القادمة في التحكيم البحري.

¹⁴⁴ Permanent Court of Arbitration. (n.d.). M/V "ARA LIBERTAD" Arbitration (Argentina v. Ghana). Retrieved from <https://pca-cpa.org/en/cases/103/>

المبحث الثاني: مصير التحكيم البحري في ظل الثورة التكنولوجية

لقد أحدث التطور التكنولوجي، ولا سيما الذكاء الاصطناعي، تحولاً جذرياً في مجال التحكيم البحري، الذي يتميز بإجراءاته القانونية المعقدة وتحليله لكميات هائلة من البيانات والأدلة المتعلقة بالشحن والتجارة البحرية والنزاعات الدولية. وقد ساهم الذكاء الاصطناعي في تحسين إدارة هذه البيانات والتعامل مع قضايا التحكيم بكفاءة أكبر، مما أدى إلى تسريع الإجراءات وتقليل التكاليف، وتلبية الاحتياجات المتزايدة للصناعة البحرية الدولية.

وقد شهد التحكيم البحري تطورات ملحوظة مع تزايد استخدام التكنولوجيا في مختلف جوانب الإجراءات التحكيمية، من جمع الأدلة إلى إصدار الأحكام. وفي هذا السياق، أصدر مركز سيليكون فالي للتحكيم والوساطة في عام 2024 "إرشادات استخدام الذكاء الاصطناعي في التحكيم"، والتي تحدّد المبادئ والإطار القانوني لاستخدام أدوات الذكاء الاصطناعي في التحكيم، بهدف تعزيز العدالة والكفاءة والشفافية. ومع ذلك، تتضمن هذه الإرشادات ثلاثة أقسام، بما فيها إرشادات عامة لجميع المشاركين في التحكيم، وإرشادات خاصة بالأطراف وممثليهم، وإرشادات خاصة بالمحكمين.¹⁴⁵ تركز الإرشادات على فهم استخدامات تطبيقات الذكاء الاصطناعي وحدودها ومخاطرها، وحماية السرية، وعدم تفويض المسؤوليات المتعلقة بصنع القرار. كما تسلط الضوء على أهمية احترام الإجراءات القانونية الواجبة ونزاهة إجراءات التحكيم، مع التأكيد على ضرورة المراجعة المستمرة لمواكبة التغيرات المتسارعة في تقنيات الذكاء الاصطناعي. وبناءً على ما تقدّم، من المهم القيام بقراءة في صياغة آليات تحكيمية متجددة (مطلب أول) بغية إشراف مستقبل التحكيم في المنازعات البحرية (مطلب ثان).

المطلب الأول: قراءة في صياغة آليات تحكيمية متجددة

مع تسارع وتيرة النمو الاقتصادي وتطور حركة التجارة الدولية، خاصة في القطاع البحري، برز التحكيم البحري كوسيلة حيوية تحظى باهتمام متزايد من قبل الدول والمؤسسات الدولية والإقليمية. أدى الإقبال المتنامي

¹⁴⁵ أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 44.

من قبل أطراف المُعاملات البحريّة على التّحكيم إلى الإبتعاد عن المحاكم التّقليديّة، التي تتّسم بالبطء في إجراءاتها وتعقيدها، ممّا يوفّر الوقت والجهد على الأطراف المُتنازعة. بيد أنّه في ظلّ تنامي تحديات العولمة ودمج الإقتصاد العالميّ، أدركت الدّول، وخاصة تلك التي تسعى إلى جذب الإستثمارات الأجنبيّة، كدول مجلس التّعاون الخليجيّ، أهميّة تطوير أنظمة التّحكيم لديها لحماية هذه الإستثمارات. فالتّحكيم البحريّ يوفّر بيئة إستثماريّة آمنة ومُستقرّة، ممّا يشجّع الشّركات الأجنبيّة على الإستثمار في هذه الدّول. ومع ذلك، يواجه التّحكيم البحريّ تحديات العصر الحديث التي تتطلّب حلولاً مبتكرة وفعّالة. ومن بين هذه التّحديات، التّطوّرات التّكنولوجيّة المُتسارعة، والتي تستوجب تكييف إجراءات التّحكيم لتواكب هذه المُستجدّات.

الفرع الأوّل: مواكبة التّحكيم البحريّ لتحديات التّجارة العالميّة

يبرز التّحكيم البحريّ كإجراء حيويّ حاسم في تسوية النزاعات البحريّة التي تنشأ عن العقود والصّفقات التّجاريّة المُعقّدة. يعود ذلك إلى مزايا كفاءته وسريته وقدرته على تكييف الإجراءات مع إحتياجات الأطراف المُتنازعة، وإعتماده على محكّمين ذوي خبرة مُتخصّصة في القانون والممارسات البحريّة، ممّا يساهم في إتخاذ قرارات مُستنيرة تتناسب مع دقّة المُنازعات البحريّة.

وأمام توسّع التّجارة العالميّة، تزداد أهميّة التّحكيم البحريّ عالميًّا، حيث لا يقتصر دوره على تسهيل حلّ النزاعات فحسب، بل يُساهم أيضًا في تعزيز سلامة وموثوقيّة العمليّات والإتفاقيّات البحريّة في السّوق المُترابطة. وفي هذا السّياق، بدأت بعض الدّول في تعديل تشريعاتها لتسهيل إدخال أطراف ثالثة في قضايا التّحكيم البحريّ، وذلك في النزاعات المُعقّدة التي تتطلّب ذلك، كقضايا التّلوث البحريّ التي قد تستلزم إدخال مُؤسّسات حماية البيئة أو شركات التّأمين.¹⁴⁶

شهدت السّنوات الأخيرة أيضًا إنشاء مراكز تحكيم مُتخصّصة في مجال التّحكيم البحريّ، والتي تعمل على تعزيز الكفاءة في إجراءات التّحكيم من خلال توفير مناخ قانونيّ مناسب عبر تسهيل الوصول إلى المحكّمين

¹⁴⁶ محمد وليد المصري، مرجع سابق، ص 53.

ذوي الخبرة. كما تلعب التكنولوجيا دورًا متزايد الأهمية في التحكيم البحري، إستانادًا إلى تفعيل تطبيقات رقمية كالتحكيم الإلكتروني وأنظمة إدارة النزاعات، والتي تساهم في تقليل الوقت والتكاليف وزيادة الشفافية.

وفي هذا المضمار، تواكب الهيئات التحكيمية البحرية الدولية التطورات المستمرة في هذا المجال، والتي تتجلى مؤخرًا في تبني أساليب ودية مبتكرة، بما فيها الوساطة والتوفيق.¹⁴⁷ إن هذا التوجه لا يقتصر على تقليل التكاليف والوقت فحسب، بل يمتد ليشمل بناء علاقات أفضل بين الأطراف المتنازعة، وتعزيز التعاون في قطاع النقل البحري.

أظهر التحكيم البحري، في ظلّ التحديات المتزايدة التي تفرضها التجارة العالمية، قدرة فائقة على التكيف والمرونة في تسوية النزاعات البحرية، وذلك من خلال إعماده على محكمين ذوي خبرة متخصصة، وتوفير إجراءات تتناسب مع طبيعة هذه النزاعات. ومع ذلك، لا يزال التحكيم البحري يواجه عقبات تستوجب تطوير آليات جديدة تتناسب مع تعقيدات العقود البحرية الحديثة، وتأخذ في الإعتبار الممارسات التجارية المتغيرة. وفي هذا السياق، تبرز الحاجة إلى مواكبة التحوّلات المتسارعة في المشهد القانوني والتكنولوجي، مما يُعزّز إستقرار هذا القطاع الحيوي في ظلّ التحديات المستقبلية.

الفرع الثاني: توظيف الذكاء الاصطناعي في الإجراءات التحكيمية

يواجه التحكيم البحري تحوّلًا ملحوظًا مع تزايد إستخدام الذكاء الاصطناعي، الذي يؤدي إلى تحسين سرعة وكفاءة الإجراءات القانونية وتقليل التكاليف. يتجلى تأثير الذكاء الاصطناعي في عدّة جوانب على تطوير مستقبل التحكيم البحري وإجراءاته، أولها تحليل البيانات الضخمة، حيث تساعد الأنظمة الذكية في تحليل كميات هائلة من البيانات المتعلقة بالشحن والعقود البحرية، مما يمكن الأطراف من بناء إستراتيجيات قانونية فاعلة. وقد تم تطوير منصات مثل "ArbiLex" و "Kira Systems" التي تُستخدم في تحليل الوثائق والعقود المعقّدة في القضايا البحرية.¹⁴⁸

¹⁴⁷ المرجع أعلاه، ص 56.

¹⁴⁸ سمير عبد السيد تتاغو، القانون البحري، منشأة المعارف، مصر، 2011، ص 155.

تتّكس ماهيّة الذّكاء الاصطناعيّ بهذا الصّدد في تحسين كفاءة التّحكيم البحريّ من خلال التنبؤ بالنّزاعات وتحليل المُستندات القانونيّة، وإتمام العمليّات الرّوتينيّة، وتقديم تقديرات إحتماليّة للفوز في النّزاعات، الأمر الذي يُساعد الأطراف المتنازعة على إتّخاذ قرارات مدروسة بشأن التّسوية أو المضيّ قدماً في التّحكيم البحريّ. فمن خلال تحليل البيانات السّابقة ومقارنتها مع السّوابق القانونيّة، يمكن للذّكاء الاصطناعيّ التنبؤ بالنّزاعات المحتملة ونتائج القضايا، مما يساعد الشّركات البحريّة في إدارة المخاطر وتفاذي النّزاعات، ويعزّز التّفاوض على التّسويات. وفي هذا السّياق القانوني، يساهم أيضاً في تحليل المستندات القانونيّة والتّشريعات والأحكام السّابقة، ممّا يساعد المحكمين في العثور على السّوابق القانونيّة بسرعة، وإتمام العمليّات الرّوتينيّة بوتيرة أسرع كمراجعة المستندات وإدارة الأدلة القانونيّة.

تظهر خصوصيّة إمكانيّات الذّكاء الاصطناعيّ في قدرته على إختيار المحكمين من خلال تحليل قراراتهم السّابقة وسماتهم المهنيّة، ممّا يحسّن موضوعيّة وشفافيّة عمليّة الاختيار. كما يستعين بعض المحكمين بأنظمة الذّكاء الاصطناعيّ لإعداد مسودّات الأحكام من أجل تقليل الوقت المستغرق لصياغة القرارات. ومع ذلك، هناك عقبات تتعلّق بموثوقيّة البيانات وحماية الخصوصيّة والاعتماد المفرط على الذّكاء الاصطناعيّ في إتّخاذ القرارات النّهائيّة. لذا، من المهمّ إعتداد توازن حذر بين إستخدام الذّكاء الاصطناعيّ والإشراف البشريّ لضمان نزاهة العمليّة وتحقيق الشّفافيّة والعدالة.

الفرع الثّالث: البيّة القانونيّة للتّحكيم البحريّ في ظلّ الإنجازات التكنولوجيّة

يواجه التّحكيم البحريّ، شأنه شأن العديد من المجالات القانونيّة، تحديّات وفرصاً متزايدة مع تسارع تطوّر التّطوّرات التكنولوجيّة، التي توفّر كفاءة وسرعة غير مسبوقتين لكنّها تثير مخاوف قانونيّة وأخلاقيّة عميقة. تشمل هذه المخاوف الخصوصيّة وأمن البيانات، خصوصاً مع "مشكلة الصندوق الأسود" التي تحجب فهم آليّات الذّكاء الاصطناعيّ وتزيد من خطر تسرّب البيانات الحساسة. كما أن هناك قلقاً بشأن التحيز والعدالة، حيث يمكن أنّ تعكس الأنظمة الرقميّة التحيزات الكامنة في بيانات التدريب، ممّا يؤثّر على حياد العمليّة

ويهدّد فقدان العنصر البشريّ الحيويّ. تتعقّد المسؤوليّة القانونيّة عند حدوث أخطاء، ممّا يستدعي أطراً قانونيّة جديدة وواضحة لضمان إنفاذ الأحكام. كذلك، يواجه التّحكيم البحريّ تحديات في التنظيم والامتثال بسبب غياب أطر تنظيميّة تتواءم مع سرعة تطوّر التّطبيقات الرقمية، وصعوبة التّوافق مع قوانين الخصوصية الدوليّة.

إنّ هذه المخاوف ليست نظرية، فتعكسها حادثة تسرّب "أوراق بنما"، الذي انطوى على الإفراج عن الملايين من وثائق المحامي العميل المشفّرة في حوزة شركة محاماة مقرّها بنما. خاصّة أنّ البيانات القانونيّة عرضة للاستهداف، ممّا يؤكد على أنّ التطبيقات التكنولوجيّة، إذا لم تُدار بحذر، قد تزيد من هذه الثّغرات.¹⁴⁹ بيد لعام 2023، الذي شمل Bryan Cave Leighton Paisner (BCLP) 221، أنّه، يُظهر استطلاع مشاركا، أن الغالبية (86-88%) يشعرون بقلق عميق حيال الأمن السيبرانيّ وانتهاك السريّة وإساءة استخدام الأنظمة الرقمية في تزوير الملفات.¹⁵⁰

ففي تقييم شامل، صنّف 79% من الخبراء قدرتهم التقنية على إدارة أدوات الذكاء الاصطناعي عند حدّ الثقة 5 من أصل 10 أو أقل، ما يُعبّر عن ضعف الثقة الفردية في المحكمين. وعلى الرغم من استخدام ما يقارب 37% لهذه الأدوات في الترجمة و30% في مراجعة وتنظيم الوثائق، و24-30% لتحليل البيانات، فإنّ ثلثي المشاركين (62%) يعارضون استخدامها في صياغة أجزاء من الأحكام القضائية، ومثلهم تقريباً (53%) يرفضون استخدامها في العروض القانونية.

ومن زاوية الشفافية، يطالب 72% بالكشف عند الاستعانة بالذكاء الاصطناعي في تقارير الخبراء، و65% عند استخدامه في مراجعة الوثائق، و62% عند استعماله في الترجمة، لكن فقط 50% يعتقدون بضرورة

¹⁴⁹ Aceris Law LLC ، الأمن السيبراني في التحكيم الدولي ، "تحكم - الموارد القانونية للتحكيم الدولي، 2020/1/30، متوافر على الرابط الإلكتروني: <https://www.international-arbitration-attorney.com/ar/cybersecurity-in-international-arbitration/>.

¹⁵⁰ الأكاديمية الدولية للوساطة والتحكيم، استطلاع رأي يثير قلق بشأن الذكاء الصناعي في التحكيم، 14/11/2023، متوافر على الرابط الإلكتروني: <https://iamaeg.net/ar/publications/articles/-concerns-about-ai-in-arbitration>.

الإفصاح المتكامل لأبعاد استخدامه لجميع الأطراف. وفيما يرى 63% ضرورة اعتماد إطار تنظيمي فإن نسبة أقل (26%) تدعم إدراج هذه الضوابط داخل —(soft law) واضح— مثل أدلة الممارسات المهنية¹⁵¹. قواعد التحكيم الرسمية

هذه النتائج تؤكد ضرورة بناء أطر تنظيمية قانونية واضحة لاستخدام الرقمنة في التحكيم البحري، تضمن الشفافية والموثوقية، وتعزز العنصر البشري في صلب اتخاذ القرارات النهائية، ما يجعل التكنولوجيا مكتملة "وليس بديلاً".

المطلب الثاني: مستقبل التحكيم في المنازعات البحرية

في ظلّ العولمة وتوسّع حجم التجارة البحرية الدولية وتعقيدات العقود البحرية، تتزايد النزاعات في القطاع البحري، ممّا يستلزم دراسة نقدية لتطوّر التحكيم البحري وتأثير التطوّرات التكنولوجية فيه. ومع إزدياد اعتماد التجارة العالمية على الشحن البحري، أصبحت آليات تسوية المنازعات البحرية الفعّالة ضرورة ملحة. ورغم أنّ التحكيم البحري التقليدي قد تكيف ببطء مع تعقيدات التجارة البحرية الدولية، إلّا أنّه يبقى الخيار الأنسب للمؤسسات بسبب سرّيته ومرونته وسرعته.

يُتوقع أن يشهد التحكيم البحري تطوراً نحو توحيد المعايير الدولية، حيث تسعى الهيئات التحكيمية والمنظمات الدولية إلى تطوير قواعد وإجراءات عالمية مُعترف بها، ممّا يسهّل على الأطراف الإعتماد على إجراءات موحّدة ويقلّل من تعارض القوانين. بالإضافة إلى ذلك، تطرح الإتجاهات التكنولوجية الحديثة، كالذكاء الاصطناعيّ والأدوات الرقمية، تحديات وفرصاً لتطوير التحكيم البحري، إذ يمكن لدمج الذكاء الاصطناعيّ أن يعزّز الكفاءة ويحسن الوصول ويدعم عمليات صنع القرار. ومع ذلك، تُثير هذه التطوّرات تساؤلات حول ماهية الفرص التي تطرحها إرتدادات هذه التحوّلات وينبغي على التحكيم البحريّ الإستفادة منها أمام التّصديّ للتحديات القائمة ورصدها مع تزايد مخاطر حماية البيانات والأمن السيبرانيّ.

¹⁵¹ White & Case – 2025 International Arbitration Survey: Roadmap on AI Adoption

الفرع الأول: مسارات الابتكار في التحكيم البحري

يواكب التحكيم البحري تغييراً بارزاً حصيلته التّقنيّات التّكنولوجيّة الحديثة، التي تفتح آفاقاً واسعة لتطويره وتحسين كفاءته كآلية لتسوية النزاعات البحريّة. إن هذا التّحوّل التّكنولوجيّ يمثّل فرصة هائلة لإعادة تشكيل ممارسات التّحكيم البحريّ، وتحسين سرعة الإجراءات، وتخفيض التّكاليف، وزيادة الشّفاقيّة والفعاليّة. ومن خلال تبني هذه التّقنيّات الحديثة والإستفادة من هذه الفرص، يمكن للتّحكيم البحريّ أن يستجيب بشكل أفضل لتحديّات العصر الحديث وأن يظلّ أداة حيويّة لتسوية النزاعات في التّجارة البحريّة الدوليّة.

يُشكّل دمج الذّكاء الاصطناعيّ في التّحكيم البحريّ فرصة لإحداث نقلة نوعيّة، إذ يسرّع حلّ النزاعات عبر تحليل البيانات الضّخمة بدقّة، ويضمن موثوقيّة الوثائق، ويتنبأ بالنتائج القانونيّة، ممّا يرسّخ النّفّة والعدالة. كما تُعزّز تقنيّة "البلوك تشين" الشّفاقيّة، وتزيد فرص وصول الكيانات الصغيرة للعدالة. ونتيجةً لذلك، يتّجه التّحكيم البحريّ نحو الإعتماد على التّحكيم الإلكترونيّ، الذي يوفر حلاً أسرع وأكثر مرونة وبتكلفة أقلّ للنزاعات البحريّة. تُتيح المنصّات الرّقميّة للأطراف والمحكّمين تبادل المُستندات وتقديم الأدلّة وعقد الجلسات افتراضياً، مع إعتماد التوقيعات الإلكترونيّة، الأمر الذي يسهّل الإجراءات ويقلّل التّكاليف. كما يمكن دمج أنظمة الذّكاء الاصطناعيّ في هذه المنصّات لتحليل السّوابق القضائيّة وتسهيل إتخاذ القرارات، ممّا يجعل التّحكيم الإلكترونيّ مُناسباً بشكل خاصّ للنزاعات التي تتطلّب حلاً سريعاً.¹⁵²

يستلزم هذا الواقع تحديث القوانين والإجراءات المتعلّقة بالتّحكيم البحريّ لتواكب التّطورات التّكنولوجيّة والتّجاريّة الحديثة. فضلاً عن تعزيز التّعاون الدوليّ في مجال التّحكيم البحريّ، من خلال توحيد القواعد والإجراءات وتسهيل تنفيذ أحكام التّحكيم عبر الحدود. كما يجب تزويد المحكّمين بالمهارات اللاّزمة للتعامل مع التّقنيّات الحديثة والقضايا المعقّدة، وتشجيع التّخصّص في التّحكيم البحريّ الإلكترونيّ.

وبناءً على ما تقدّم، ينبغي تبسيط إجراءات التّحكيم، وضمان حياديّة وإستقلاليّة المحكّمين، وتعزيز الشّفاقيّة في عمليّات التّحكيم البحريّ. تساهم هذه الفرص إذن في جعل التّحكيم البحريّ أكثر فعاليّة وكفاءة، وتُعزّز دوره كآلية أساسيّة لتسوية النزاعات في التّجارة البحريّة الدوليّة.

¹⁵² Julian D.M. Lew, Loukas A. Mistelis, Stefan M. Kröll, op.cit, p 31.

الفرع الثاني: التّحكيم البحريّ كنظام ذكيّ ومستدام

يواجه التّحكيم البحريّ في العصر الرقميّ تحديات معقدة رغم الفرص المتاحة، أبرزها تعقيدات القوانين الوطنية التي تعيق تنفيذ قرارات التّحكيم وتتطلّب تنسيقاً دولياً. كما تزيد التطوّرات البيئية المتسارعة، مثل قوانين الانبعاثات واتفاقيات مثل MARPOL وUNCLOS، من نزاعات التلوث البحريّ، ممّا يستدعي محكمين متخصصين ويرفع التكاليف.

وفي هذا السياق، يشكّل التّحكيم الإلكترونيّ عنصراً حيويّاً في المشهد القانونيّ والتّجاريّ الرقميّ، معتمداً على الأمان والخصوصيّة كركيزتين أساسيتين لضمان فعاليّته ومصداقيّته. إنّ حماية البيانات الحساسة المتبادلة، من ماليّة وتجاريّة وقانونيّة، أمر بالغ الأهميّة لبناء الثقة بين الأطراف المتنازعة وضمان امتثال المنصّات للتشريعات القانونيّة المعقدة، وبالتالي تحقيق العدالة والشفافيّة والحفاظ على سمعة المؤسّسات المنظمة. ومع ذلك، تواجه هذه العمليّات تحديات كبيرة تشمل الاختراق السيبرانيّ، وانتهاكات وتسريبات البيانات، وهجمات البرمجيّات الخبيثة، ونقص الوعي الأمنيّ للمستخدمين، وصعوبة الامتثال لقوانين الخصوصية المتعدّدة، بالإضافة إلى ضعف محتمل في إجراءات الحماية.

يتجلّى ذلك بوضوح في حادثة اختراق موقع محكمة التّحكيم الدّائمة PCA في تموز 2015 خلال نزاع بحر الصّين الجنوبيّ بين الصّين والفلبين. ففي هذا الهجوم الذي وصف بـ"قح حفرة الري" وزرع برمجيّة خبيثة استهدفت المحامين والدّبلوماسيين، كان الهدف منه الوصول إلى وثائق بالغة السريّة حول عقود توريد واستراتيجيّات تسعير قد تؤثر بمليارات الدّولارات على نتيجة التّحكيم. نتيجةً لذلك، أصدر المجلس الدّوليّ للتّحكيم التّجاريّ، بالتعاون مع المعهد الدّوليّ لمنع النّزاعات وحلّها ومجموعة من المحامين من مدينة نيويورك، الطبعة الجديدة من بروتوكول الأمن السيبرانيّ في التّحكيم الدّوليّ. جاء هذا الإصدار خلال فعاليّات أسبوع التّحكيم في نيويورك لعام 2020، مما يعكس التزام المجتمع القانوني بمعالجة التّحديات الأمنيّة المتزايدة في مجال التّحكيم.¹⁵³ وعليه، يهدف البروتوكول بشكل أساسي إلى زيادة الوعي بقضايا الأمن السيبرانيّ ضمن مجتمع التّحكيم، بالإضافة إلى مساعدة جميع المشاركين في عمليّات التّحكيم على تبني الإجراءات المناسبة

¹⁵³ Aceris Law LLC ، الأمن السيبراني في التّحكيم الدولي، مرجع سابق.

التي تخفف من المخاطر المحتملة للهجمات السيبرانية. وبالتالي، يسعى هذا التطور القانوني إلى تعزيز الأمان والخصوصية في بيئة التحكيم الإلكتروني، مما يساهم في بناء الثقة العالمية بقدرته على تقديم حلول نزاعات عادلة وموثوقة.¹⁵⁴

وفقاً لذلك، يُشير التكامل التكنولوجي في التحكيم البحري مخاوف بشأن الشفافية وحماية أمن المعلومات والحفاظ على الإشراف البشري والإنصاف والآثار الأخلاقية المترتبة على اتخاذ القرارات بواسطة التكنولوجيا. لذا، يجب على الأطراف معالجة هذه التحديات لتعزيز بيئة تتكامل فيها الخبرة البشرية مع التقدم التكنولوجي، بما يضمن تفعيل العدالة والإنصاف والشفافية في العملية التحكيمية، وبالتالي استمرارية فعالية التحكيم البحري في مواجهة تعقيدات العصر الرقمي.

الفرع الثالث: مواجهة التحديات في إرساء أسس تحكيمية نموذجية

على الرغم من الفرص الهائلة التي تُقدمها التّقنيّات الحديثة لتطوير التّحكيم البحريّ، إلّا أنّ هناك تحديّات جمة تُعيق فعاليّته وتتطلّب إستراتيجيةّ شاملة للتغلب عليها. ومن أجل ضمان إستمرار التّحكيم البحريّ كآليّة فعّالة لتسوية النزاعات البحريّة في ظلّ هذه التّحدّيات، لا بدّ من تبني إستراتيجيةّ شاملة تتضمّن تنمية مجمل المستويات القادرة على تطوير مستقبل التّحكيم البحريّ كوسيلة نموذجيّة لحلّ المنازعات ومواجهة العقبات القائمة. إذ تتبلور حيثيّات الإستراتيجيةّ بمستوياتها على النحو الآتي:

أ- على مستوى التشريعات والقوانين

1. تحديث القوانين الوطنية لتبسيط الإجراءات واعتماد قوانين دولية نموذجية كقانون الأونسيترال، مع تسهيل الاعتراف بأحكام التحكيم عبر الحدود وتشجيع الانضمام لاتفاقيات مثل اتفاقية نيويورك.
2. تطوير قواعد إجرائية مرنة وفعالة تأخذ في الاعتبار خصوصية النزاعات البحرية وتشجع الوسائل الرديفة لتسوية النزاعات.

¹⁵⁴ He Diplomat, Jason Healey & Anni Piiparinen, "Did China Just Hack the International Court Adjudicating Its South China Sea Territorial Claims?" (27 Oct 2015)

ب- على مستوى التجهيزات

1. دعم المنصات الرقمية المتخصصة في التحكم البحري بتوفير بنية تحتية تكنولوجية متطورة تضمن أمن البيانات لدعم التحكم الإلكتروني.
2. استثمار تقنيات الذكاء الاصطناعي لتحليل البيانات وتقديم تقديرات للنزاعات، مع تفعيل الشفافية والثقة عبر تطبيق تقنية البلوك تشين لتسجيل المعاملات بشكل آمن.

ج- على مستوى الموارد البشرية

1. تأهيل الكوادر القانونية عبر برامج تدريبية متخصصة تركز على القضايا القانونية والتقنية الحديثة، مع تشجيع البحث العلمي.
2. إنشاء مراكز تحكم متخصصة للنزاعات البحرية، تضم محكمين ذوي خبرة وكفاءة عالية لضمان بيئة تحكيمية مستقلة وحيادية.

د- على مستوى التعاون الدولي والشراكات الإستراتيجية

1. تعزيز التعاون الدولي عبر توقيع اتفاقيات مع المراكز والمنظمات الدولية وتبادل الخبرات، وإقامة شراكات استراتيجية مع الجامعات والقطاع الخاص لتطوير برامج تدريبية وحلول تكنولوجية مبتكرة.
2. المشاركة الفاعلة في المؤتمرات والندوات الدولية لعرض الخبرات وزيادة الوعي بأهمية التحكم البحري.

هـ- على مستوى الأمن السيبراني

1. تطوير إطار قانوني وتنظيمي موحد، وإنشاء هيئات متخصصة للإشراف على التنفيذ، مع تنظيم برامج تدريبية وحملات توعية لرفع مستوى الوعي بالممارسات الفضلى.
2. تطبيق تقنيات حديثة كالحماية المتقدمة والتشفير، وإجراءات وقائية كالتحديثات الدورية وتحديد الوصول، بالإضافة إلى تعزيز التعاون الدولي وتبادل المعلومات حول التهديدات السيبرانية.

و- على مستوى الهيئات التّحكيمية

1. تحديث قواعد وإجراءات التحكيم البحري لمواكبة التطورات التكنولوجية والتجارية، وتبسيطها لخفض الوقت والتكاليف، مع تخصيص قواعد للمنازعات المعقدة .
2. تعزيز الكفاءات وتوحيد المعايير عبر دورات تدريبية، وإنشاء قواعد بيانات للمحكمين، وتطبيق التكنولوجيا لزيادة الشفافية، بالإضافة إلى تشجيع التخصص بإنشاء أقسام وقوائم للمحكمين ذوي الخبرة لضمان اختيار الأمثل.

خلاصة القسم الثاني

يُعتبر التحكيم البحري نظاماً قانونياً أساسياً لتسوية المنازعات البحرية، حيث يتفق الأطراف المتنازعون على إحالة خلافاتهم إلى محكمين متخصصين، يصدرون قرارات ملزمة. عمل المجتمع الدولي على تعزيز استخدام التحكيم في القضايا التجارية البحرية، لما يوفره من مرونة وسرعة وسرية، بالإضافة إلى خبرة المحكمين المتخصصين في القوانين البحرية. وفي هذا الإطار، يخضع المحكمون لقواعد وإجراءات محددة تختلف تبعاً للقانون المحلي والدولي.

يتميز التحكيم البحري بتنوع أنواعه لتلبية احتياجات الأطراف، ويشمل التحكيم الداخلي والدولي، والمؤسسي والحر. تأسست هيئات تحكيم بحرية دولية متخصصة، كغرفة التجارة الدولية وجمعية التحكيم البحري في لندن، لتقديم خدمات التحكيم للأطراف المتنازعة. يتميز التحكيم المؤسسي بمرونته، حيث يمكن للأطراف اختيار تعيين المحكمين بأنفسهم أو طلب ذلك من المؤسسة التحكيمية. أما التحكيم الحر، فيمنح الأطراف القدرة على إدارة إجراءات التحكيم بأنفسهم.

تتنوع أنظمة التحكيم البحري لتلبية احتياجات النزاعات، وتشمل هيئات دولية وغرفاً متخصصة. تُعد غرفة التجارة الدولية الأكثر اعتماداً في تسوية النزاعات البحرية الدولية، بينما تُعد غرفة التحكيم البحري في باريس من أقدم المؤسسات، كما صممت اليونسטרال لائحة تحكيم نموذجية.

تُظهر قضايا مثل الصين والفلبين، وبنغلاديش والهند، و Vinmar – Team Tankers أهمية التحكيم في ترسيم الحدود وحقوق الدول ومسؤوليات الناقلين. يشهد التحكيم البحري تحولاً بفضل التكنولوجيا، خاصة الذكاء الاصطناعي، بهدف تحسين الكفاءة وخفض التكاليف، مما يدفع الدول لتعديل قوانينها. ومع ذلك، تواجه الأطر القانونية تحديات في مواكبة هذه التطورات، مما يستدعي تحديث القوانين وتأهيل المحكمين، إضافةً إلى مواجهة تعقيدات القوانين الوطنية، والمخاطر البيئية، والأمن السيبراني، وذلك من خلال استراتيجية شاملة لتحديث التشريعات وتجهيز المنصات الرقمية وتأهيل الكوادر وتعزيز التعاون الدولي.

الخاتمة

بناءً على ما تقدّم في هذا البحث، تتّضح مجموعة من النتائج المحوريّة المتعلّقة بالتحكيم البحريّ، والتي يمكن تلخيصها على النحو التالي:

شكّل التحكيم البحريّ آلية قانونيّة حيويّة لتسوية المنازعات في التجارة البحريّة الدوليّة، حيث يميّز بالمرونة والسّعة والخصوصيّة التي تتفوّق على المحاكم التقليديّة. ومع تزايد تعقيد المعاملات التجاريّة البحريّة وتوسّعها عالميّاً، تتزايد أهميّة هذا النوع من التحكيم. وأمام هذا الواقع، طرح البحث إشكاليّة حول مدى فعاليّة تطوّر التحكيم في تسوية المنازعات البحرية المختلفة سلميّاً على المستويين المحليّ والدوليّ في ضوء التّحديات والفرص التي يواكبها مع تنامي التّطوّرات القانونيّة والتكنولوجيّة المتسارعة. وقد تفرّع من إشكاليّة الدراسة تساؤلات عدّة، بما في ذلك:

ما هو الإطار القانونيّ للتحكيم في المنازعات البحريّة محليّاً ودوليّاً؟ هل يوفّر النظام القانونيّ اللبنانيّ، بالتزامه أصول المحاكمات المدنيّة وإتفاقيّاته الدوليّة، بيئة قانونيّة ملائمة للتحكيم البحريّ؟ ما مدى صلاحيّة اللّجوء إلى التحكيم البحريّ الدوليّ؟ ما هو مسار تطوّر التحكيم البحريّ ومُستقبله؟ هل إنّ تطوّر التحكيم يتماشى مع التّطوّر الحاصل في المجال القانونيّ والتّكنولوجيّ؟ وبالتالي هل أصبح بالإمكان اعتماد الذّكاء الاصطناعيّ في تحكيم المنازعات البحريّة المُستجدة؟

وفي ضوء معالجة هذه التّساؤلات، أثبتت حيثيّات البحث أنّه رغم الخصوصيّة البارزة التي يمتاز بها التحكيم البحريّ في مجال تسوية النزاعات البحريّة، إلّا أنّه يواجه تحديات تعيق فعاليّته، والتي تتعلّق بتكييف القوانين والإجراءات وتوحيد المعايير. وفي هذا النّطاق، أشار البحث إلى أنّه رغم أنّ القانون اللبنانيّ ينظّم التحكيم بشكل عام، لكنّه يفتقر إلى نصوص محدّدة للتحكيم البحريّ، ممّا يستدعي تطوير الإطار القانونيّ المحليّ.

توصّل البحث أيضًا إلى أنّ التحكيم البحريّ آلية قانونيّة حيويّة لتسوية المنازعات في التجارة البحريّة الدوليّة، حصيلة أهميّة تحديد القانون الواجب التّطبيق والطّابع الدوليّ للمنازعات البحريّة مع تفعيل دور الاتفاقيّات الدوليّة. خاصة تلك التي ساهمت في تنظيم التحكيم البحريّ الدوليّ، ممّا يضمن الاستقرار القانونيّ ويعزّز التّعاون الدوليّ. كذلك، أوضح البحث السّياق التّطوري للتحكيم البحريّ من النزاعات التقليديّة إلى الواقع الحاليّ،

والذي تجسد في إنشاء هيئات تحكيمية دولية متخصصة مع تنوع أنظمة التحكيم لتلبية احتياجات الأطراف المختلفة. وتبعاً لمعطيات البحث، ساهمت التطورات التكنولوجية الحديثة، وعلى رأسها الذكاء الاصطناعي، في إحداث نقلة نوعية في مجال التحكيم البحري. كذلك، يواجه التحكيم البحري تحديات عديدة توصل إليها البحث، حيث تتطلب الأطر القانونية مواكبة التطورات التكنولوجية في ظل تعقيدات القوانين الوطنية والمخاطر البيئية والأمن السيبراني.

وبناءً لما توصل إليه البحث من إستنتاجات في ضوء معالجة الإشكالية وتساؤلاتها، فإنه يبين تحليل هذه الإستنتاجات الإجابة عن فعالية تطوّر التحكيم في تسوية المنازعات البحرية. إذ يؤكد البحث في هذا الإطار على الدور الحيوي للتحكيم البحري في تسوية المنازعات، مع الإشارة إلى تطوره الملحوظ. ومع ذلك، يقرّ بوجود تحديات تكنولوجية وقانونية تستدعي استراتيجية شاملة لضمان استمرار فعاليته. وبالتالي، يقرّ البحث أنّ التحكيم البحري فعال، لكن فعاليته المستقبلية تعتمد على مواكبة التطورات ومرهونة بالتغلب على التحديات.

أمّا على مستوى التساؤلات المرتبطة بالإشكالية، يُشير البحث إلى أنّ القانون اللبناني ينظم التحكيم بشكل عام، لكنّه يفقر إلى نصوص محدّدة للتحكيم البحري، مما يشكّل تحدياً. أمّا على المستوى الدولي، هناك اتفاقيات وقواعد دولية تنظم التحكيم البحري، مما يوفر إطاراً قانونياً شاملاً. كذلك، وبما يتعلّق بمدى ملائمة النظام القانوني اللبناني للتحكيم البحري، فإنّ هناك نقص في النصوص القانونية المحدّدة للتحكيم البحري في القانون اللبناني. وعلى هذا النحو، إنّ هذا النقص قد يعيق فعالية التحكيم البحري في لبنان، ويستدعي تطوير القوانين المحلية و خصوصاً أصول المحاكمات المدنية المعني بشكل اساسي بتنظيم التحكيم بشكل عام.

يؤكد البحث على أهمية التحكيم البحري الدولي، ودوره المحوري في حسم المنازعات التي تتجاوز الحدود الوطنية. ناهيك عن إرتدادات وجود هيئات تحكيمية دولية متخصصة واتفاقيات دولية على السياق التحكيمي كونها تعزّز صلاحية اللجوء إلى هذا النوع من التحكيم.

وعلى مستوى مسار تطوّر التحكيم البحري ومستقبله، فقد أظهر البحث أنّ التحكيم البحري يشهد تطوراً ملحوظاً بفضل التكنولوجيا، خاصة الذكاء الاصطناعي. ومع ذلك، فإنّ هذا التطور يفرض تحديات قانونية وتكنولوجية

يجب مواجهتها تتعلّق بالأمن السيبراني والمخاطر البيئية وغيرها. إنّ هذا ما يفرض بالتّالي تساءلات ترسم ملامح إشكالية حول مستقبل التّحكيم البحريّ في ظلّ التّطوّر الرّقميّ وفعاليّة قراراته في بيئة متغيّرة.

وفي هذا السياق، تبرز الحاجة الملحة إلى تعبئة جهود الحكومات وصنّاع القرار في تفعيل التّحكيم عمومًا، والتّحكيم البحريّ خصوصًا، على المستويين الإقليميّ والعالميّ، وذلك من خلال تعزيز التّعاون مع المراكز البحثيّة والمحاكم الدّوليّة والهيئات المعنيّة، وتوطيد التّنسيق الإقليميّ والدّوليّ في هذا المجال، خاصّة في ظلّ المبادرات التّنمويّة الطموحة بما فيها رؤية المملكة 2030، مع الالتزام الكامل بأهداف اتفاقيّات التّعاون القضائيّ والأحكام القانونيّة ذات الصّلة. لذا، نقترح الآتي:

أ- على مستوى منظمة الأمم المتّحدة

1. تعزيز تنفيذ اتفاقية قانون البحار ودعم الدول لتطوير آليات التحكيم وإنشاء مركز دولي متخصص.
2. الاستفادة من التكنولوجيا الحديثة، كالذكاء الاصطناعي، لتسهيل هذه الإجراءات.

ب- على مستوى الدّول

1. من المهم تعزيز دور بريطانيا كمركز عالميّ للتّحكيم البحريّ من خلال دعم الدّول النّامية في مجال التّحكيم البحريّ. كذلك، تطوير قوانين وإجراءات التّحكيم البحريّ لتواكب التّطوّرات التكنولوجيّة.
2. ينبغي على الإمارات العربيّة المتّحدة تطوير التشريعات والقوانين المتعلّقة بالتّحكيم البحريّ في ظلّ إنشاء مراكز متخصصة للتّحكيم البحريّ بغية الاستفادة من التكنولوجيا الحديثة في تسهيل إجراءات التّحكيم.
3. على مستوى مصر، من المهم أن تعمل على تطوير القوانين والتشريعات المتعلّقة بالتّحكيم البحريّ مع تأهيل الكوادر القانونيّة في مجال التّحكيم البحريّ، وذلك للاستفادة من موقعها الاستراتيجيّ في تسهيل تسوية النزاعات البحريّة.

4. أما بالنّسبة إلى لبنان، فينبغي تطوير المواد القانونيّة المتعلّقة بقانون التحكيم المدرج في أصول المحاكمات اللبناني لتضمن نصوص محدّدة للتّحكيم البحريّ عن طريق تعديل مثلا المادة 733 لتشمل النزاعات الناشئة عن العقود البحريّة اضافة الى تعديل المادة 740 لتشمل شروط اهلية المحكمين البحريين فضلا عن المادة 747 مثلا للاحية تضمينها آلية تنفيذ التدابير الاحتياطية العاجلة في المنازعات البحريّة . ناهيك عن الحاجة لتأهيل الكوادر القانونيّة في مجال التّحكيم البحريّ وتعزيز التّعاون الدّوليّ في هذا المجال.

كذلك، من الضروريّ إضافة فصول خاصّة بالتحكيم البحريّ تتناول اختصاص المحاكم اللبنانيّة في دعم إجراءات التحكيم البحريّ، وتحديد شروط صحّة اتّفاق التحكيم البحريّ بما يتناسب مع طبيعة المعاملات البحريّة، ووضع قواعد واضحة لتنفيذ الأحكام التحكيمية البحريّة الأجنبيّة والمحليّة، وتضمن بنود تشجّع على استخدام التقنيّات الحديثة كالتحكيم الإلكترونيّ والدّكاء الاصطناعيّ في المنازعات البحريّة.

5. ينبغي على الدّول الإقليميّة والعالميّة العمل على توقيع اتفاقيّات ثنائيّة ومتعدّدة الأطراف، وتبادل الخبرات وتحديث التشريعات الوطنيّة، مع التركيز على توعية الأطراف بأهميّة التحكيم البحريّ وتنظيم برامج تدريبية متخصصة للمحكّمين والمحامين، وإنشاء قواعد بيانات للمحكّمين المتخصّصين، وتشجيع البحث العلميّ لتطوير آليّات فعالة لتسوية النزاعات البحريّة.

ج- على مستوى المحاكم الدوليّة

1. تبسيط إجراءات التقاضي وتوفير الدّعم اللازم للدّول النّامية، ممّا يسهم في تحقيق العدالة البحريّة الدوليّة.
2. تطوير آليات التحكيم البحريّ، وتوفير الخبرة والموارد اللازمة لتسوية هذه النزاعات، وتعزيز التعاون مع الدول والمنظمات الدوليّة في هذا المجال.

هـ- على مستوى الغرف الدوليّة

1. تطوير قواعد التحكيم البحريّ وتوفير الخبرة والموارد اللازمة لتسوية هذه النزاعات.
2. تعزيز التّعاون مع الدّول والمنظّمات الدوليّة في هذا المجال.

لائحة المصادر والمراجع

أولاً- قائمة المصادر والمراجع العربية

أ. المؤلفات العامة (كتب عربية)

1. أبو الوفا، أحمد. التحكيم الاختياري والإجباري. القاهرة: منشأة المعارف، 2001.
2. البياتي، علي طاهر. التحكيم التجاري البحري. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2005.
3. الداية، عشير بسام. الجديد في قوانين التجارة والمصارف والتحكيم اللبنانية في ضوء الفقه والاجتهاد. دون دار نشر، دون تاريخ نشر.
4. الدغمة، إبراهيم محمد. القانون الدولي الجديد للبحار والمؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. القاهرة: دار النهضة العربية، 1998.
5. الحوسني، عبد الحميد. التحكيم البحري. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة، 2007.
6. الحياوي، نبيل. مبادئ التحكيم. بغداد: المكتبة القانونية، 2004.
7. الفتلاوي، سهيل حسين. موسوعة القانون الدولي السادس: القانون الدولي للبحار. الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2012.
8. الفقي، عمر عيسى. الجديد في التحكيم في الدول العربية. الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث، 2003.
9. الفقي، محمد السيد، والغرياني، والمعتصم بالله. أساسيات القانون التجاري البحري. القاهرة: دار الجامعة الجديدة، 2008.
10. المالكي، أسماء. التسوية السلمية لنزاعات الحدود البحرية في إطار القضاء الدولي. القاهرة: دار النهضة العربية، 2018.
11. المصري، محمد وليد. التحكيم في عقود التجارة البحرية. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، 2018.
12. العلواني، فؤاد. صيغ التحكيم في سندات الشحن ومشارطات الايجار. بغداد: الثقافة القانونية.

13. التحيوي، محمود السيد عمر. التحكيم بالقضاء والتحكيم مع التفويض بالصلح. الإسكندرية: منشأة المعارف، 2002.
14. داوود، عبد المنعم محمد. القانون الدولي للبحار: المشكلات البحرية العربية. مصر: منشأة المعارف.
15. درباش، مفتاح عمر. المنازعات الدولية وطرق تسويتها: دراسة وفق لقواعد وأحكام الفقه والقانون الدولي العام. لبنان: المؤسسة الحديثة للكتاب، 2013.
16. حداد، حفيظة السيد. الاتجاهات المعاصرة بشأن اتفاق التحكيم. دار الفكر الجامعية، 2012.
17. حسن، موسى طالب. القانون البحري. الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2012.
18. حسني، أحمد محمود. عقد النقل البحري. القاهرة: منشأة المعارف، 1998.
19. يوسف، محمد صافي. المحكمة الدولية لقانون البحار. القاهرة: دار النهضة، 2003.
20. مشيمش، جعفر. التحكيم في العقود الإدارية والمدنية والتجارية وأسباب بطلان القرار التحكيمي وآثاره. لبنان: منشورات زين الحقوقية، 2009.
21. مخلوف، أحمد. دراسات قانونية في التحكيم التجاري الدولي. القاهرة: دار النهضة العربية، 2002.
22. ناجي، كمال عبد العزيز. دور المنظمات الدولية في تنفيذ قرارات التحكيم الدولي. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، 2007.
23. سلامة، أحمد عبد الكريم. قانون التحكيم التجاري الدولي والداخلي. مصر: دار النهضة العربية، 2017.
24. عبد القادر، شربل. البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية. الجزائر: دار هومة، 2009.
25. شحماط، محمود. الموجز في القانون البحري الجزائري. الجزائر: دار البيضاء، 2014.
26. شلقامي، شحاته غريب. إشكالات اتفاق التحكيم: دراسة مقارنة. مصر: دار الجامعة الجديدة، 2015.
27. تاناغو، سمير عبد السيد. القانون البحري. مصر: منشأة المعارف، 2011.
28. غانم، عادل. القانون البحري. بيروت: الدار الجامعية للطباعة والنشر، 2000.

ب. المؤلفات المتخصصة

المقالات والدراسات

1. المركز اللبناني للتحكيم والوساطة، دخول قواعد التحكيم الجديدة حيز التنفيذ، الوكالة الوطنية للإعلام، 2024.
2. النعيمي، الاء يعقوب. الاطار القانوني لاتفاق التحكيم الالكتروني، بحث منشور في مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد6، العدد2، 2009.
3. العنبيكي، محمد. عقد إيجار السفينة واستغلاله في الاحتيايل البحري، بحث منشور في مجلة القانون المقارن، العدد 22، 1990.
4. حمداوي، محمد. دور المحكمة الدولية لقانون البحار في تسوية المنازعات البحرية. مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، جامعة زيان عاشور، الجزائر، العدد التاسع .
5. مزعاش، عبد الرحيم. قضاء التحكيم كآلية لتسوية المنازعات البحرية، مجلة صوت القانون، المجلد 9، العدد 1، 2022 .
6. ملش، فاروق. هل حقا تنظم قواعد روتردام لعام 2008 أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع. مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الأول، 2012.
7. شراد، صوفيا. أحكام اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار. مجلة المفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، الجزائر، العدد التاسع .
8. خليل، أفراح. التحكيم في المنازعات البحرية، كلية الحقوق، جامعة الموصل، مجلة الرافدين، المجلد 14، العدد 50، 2023 .
9. خلف، عبدالله محمد. النزاع الإقليمي في بحر الصين الجنوبي وآفاقه المستقبلية، جامعة كركوك، كلية علوم الحاسوب وتكنولوجيا المعلومات، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 13، العدد 49، 2024 .
10. الأكاديمية الدولية للوساطة والتحكيم، استطلاع رأي يثير قلق بشأن الذكاء الصناعي في التحكيم، 2023.

11. المركز اللبناني للتحكيم والوساطة، دخول قواعد التحكيم الجديدة حيز التنفيذ، الوكالة الوطنية للإعلام، 2024.

12. Aceris Law LLC، الأمن السيبراني في التحكيم الدولي، "تحكم - الموارد القانونية للتحكيم الدولي"، 2020.

الرسائل والأطاريح

1. الشيكور، محمود. مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء التشريع المغربي والاتفاقيات الدولية. بحث لنيل الماستر في القانون الخاص، جامعة الحسن الثاني كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية - المحمدية، السنة الجامعية 2012 - 2013.

2. دياب، حمزة. التحكيم في المنازعات التجارية البحرية. دبلوم دراسات عليا في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية، 2016.

الأحكام والقرارات

1. اجتهاد لمحكمة بداية بيروت الغرفة الأولى المدنية، قرار رقم 14 تاريخ 7/3/2011، دعوى شركة خدمات وإنماء الفنادق والمعارض الدولية ش.م.ل. /حبيقة، منشور في مجلة العدل، العدد 4، 2013.
2. الطعن رقم 450، لعام 40 قضائية، جلسة 1975/5/3، س 26 ص 245.

التقارير

1. المذكرة الاسترشادية في شأن ورشة العمل لتحليل وتحديد إيجابيات وسلبيات (قواعد روتردام - لصياغة رؤية عربية حيال الانضمام إليها، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
2. أضواء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

القوانين

1. قانون أصول المحاكمات المدنية اللبناني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2020، المواد 766-767.
2. قانون أصول المحاكمات المدنية، قانون رقم 83/90 ضمن الفصل الرابع تحت عنوان "في التحكيم".
3. قانون التجارة البحرية، المادة 195، الجريدة الرسمية، العدد 14.

4. قانون رقم 81 تاريخ 2018/10/10، المعاملات الإلكترونية والبيانات ذات الطابع الشخصي.

الاتفاقيات والمعاهدات الدولية

1. إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (United Nations Convention on the Law of the Sea) UNCLOS - أُقرّت في 10 ديسمبر 1982 ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994.
2. إتفاقية نيويورك للعام 1958: اتفاقية دولية تتعلق بالاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وتنفيذها.
3. اتفاقية الرياض العربية للتعاون القضائي: اتفاقية عربية للتعاون القضائي.
4. قواعد لاهاي-فيسبي Hague-Visby Rules اتفاقية دولية تنظم مسؤولية الناقل البحري للبضائع.
5. قواعد هامبورغ Hamburg Rules اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، 1978.

ثانيًا - قائمة المصادر والمراجع الأجنبية

أ. المؤلفات العامة (كتب أجنبية)

1. Bennett, H. The Law of Marine Insurance. Oxford University Press, 2017.
2. Bernard Eder, Eder on Arbitration, London: Informa Law from Routledge, 2024, pp.15-20.
3. Born, Gary B. International Commercial Arbitration. Alphen aan den Rijn: Wolters Kluwer, 2014.
4. Brice, G. Maritime Law of Salvage. Sweet & Maxwell, 2012.
5. Churchill, R.R. and Lowe, A.V. The Law of the Sea. Manchester University Press, 1999.
6. Debattista, Charles. The Law of International Trade. Sweet & Maxwell, 2012.
7. Duppy, Pierre Marie. Droit international public. DALLOZ, 2000.
8. Gary B. Born, International Commercial Arbitration, Alphen aan den Rijn, The Netherlands: Kluwer Law International, 2014.
9. Gary B. Born, International Commercial Arbitration, Hague: Kluwer Law International, 2021.
10. Hill, C. Maritime Law. Informa Law from Routledge, 2010.
11. Kennedy, D. Kennedy's Law of Salvage. Sweet & Maxwell, 2018.

12. Lew, Julian D.M., Mistelis, Loukas A., and Kröll, Stefan M. Comparative International Commercial Arbitration. Kluwer Law International, 2003.
13. Martowski, David W. and Kimball, John D. Maritime Arbitration. Informa Law, 2020.
14. Merkin, R. and Nicholls, H. Colinviaux's Law of Insurance. Sweet & Maxwell, 2010.
15. Michael T. Collyer, Arbitration and Maritime Law: The New Frontiers, London: Routledge, 2023.
16. Nordquist, M.H. and Moore, J.N. Maritime Disputes: Law, Practice and Policy. Elferink Martinus Nijhoff Publishers, 2005.
17. Park, William W. International Commercial Arbitration. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2012.
18. Redfern, Alan and Hunter, Martin. Law and Practice of International Commercial Arbitration. Sweet & Maxwell, 2009.
19. Schneider, M.E. Maritime Arbitration. Informa Law from Routledge, 2018.
20. Soyer, B. Maritime Law. Informa Law from Routledge, 2018.
21. Wilson, J.F. Carriage of Goods by Sea. Pearson Education Limited, 2010.
22. Wilson, J.F. Carver on Bills of Lading. Sweet & Maxwell, 2010.

ب. المؤلفات المتخصصة

المقالات والدراسات

1. Aceris Law LLC, Arbitration in the United Kingdom: The 1996 Arbitration Act.
2. Johnson, M. Evolution of Maritime Arbitration: From Sole Arbitrator to Multi-Arbitrator Panels. Maritime Law Publications, 2022.
3. Thomas, A. Ad Hoc Arbitration in Maritime Disputes: A Practical Guide. Routledge, London.

الأحكام والقرارات

1. Permanent court of arbitration, Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between Bangladesh and India, 2014.
2. Zurich American Insurance Co v Team Tanker, centre of maritime law, faculty of law, national society of Singapore, 2016.

3. Permanent Court of Arbitration. M/V "ARA LIBERTAD" Arbitration Argentina v. Ghana, 2012.

التقارير

1. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, the Hamburg Rules 1978, Hamburg, Germany, 1987.
2. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary, M.H. Nordquist, Brill Nijhoff, 2017.

القوانين

1. Hague-Visby Rules.

الاتفاقيات والمعاهدات الدولية

1. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).
2. UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law).
3. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, The Hamburg Rules 1978.
4. The Avalon Project-Laws of War: Pacific Settlement of International Disputes (Hague I), 29 July 1899.

الفهرس

ج	الإهداء
د	شكر وتقدير
هـ	الملخص
ز	دليل المصطلحات الملخصة
ح	ملخص تصميم الرسالة
1	مقدمة
9	القسم الأول: التغييرات البنيوية في تحكيم المنازعات البحرية
10	الفصل الأول: التحديثات القانونية للتحكيم البحري
11	المبحث الأول: الإتجاهات المتجددة للتحكيم البحري محلياً ودولياً
12	المطلب الأول: خصوصية التحكيم البحري في لبنان
13	الفرع الأول: أهمية التحكيم في تسوية المنازعات البحرية
15	الفرع الثاني: التحكيم البحري في ظل أصول المحاكمات المدنية
16	الفرع الثالث: دور الفقه والإجتihad في تحكيم المنازعات البحرية
18	المطلب الثاني: التحوّل في المنظور الدولي للتحكيم البحري
19	الفرع الأول: التحكيم البحري في فرنسا
21	الفرع الثاني: التحكيم البحري في بريطانيا
23	الفرع الثالث: التحكيم البحري في مصر

24.....	المبحث الثاني: دور الإتفاقيات الدولية في تفعيل التحكيم البحري
25.....	المطلب الأول: تطوير القواعد القانونية للنقل البحري
26.....	الفرع الأول: إتفاقيات لاهاي (1899 و 1907)
28.....	الفرع الثاني: إتفاقية بروكسل 1924
29.....	الفرع الثالث: قواعد هامبورغ 1978
30.....	المطلب الثاني: إلزامية القرارات الدولية في ظل التعاون القضائي
31.....	الفرع الأول: إتفاقية روتردام 2008
32.....	الفرع الثاني: إتفاقية نيويورك 1958
33.....	الفرع الثالث: إتفاقية الرياض للتعاون القضائي
35.....	الفصل الثاني: المنازعات الخاضعة للتحكيم البحري: الأطر القانونية والتطبيقات العملية
36.....	المبحث الأول: المنازعات الناشئة عن العقد البحري الدولي
37.....	المطلب الأول: التحول الطوعي نحو التحكيم
38.....	الفرع الأول: عقد مشاركة ايجار السفن
40.....	الفرع الثاني: عقود النقل البحرية
41.....	الفرع الثالث: عقود الشحن والبناء
42.....	المطلب الثاني: التحكيم كأداة تسوية جاذبة
43.....	الفرع الأول: عقود التأمين البحري
45.....	الفرع الثاني: عقود الإنقاذ البحري

46	الفرع الثالث: عقود الملكية البحرية.....
48	المبحث الثاني: المنازعات الناشئة بين الدول في إطار إتفاقية قانون البحار
49	المطلب الأول: أهمية التّحكيم في ترسيخ سيادة القانون البحري.....
50	الفرع الأول: موقع التّحكيم في إتفاقية "UNCLOS".....
52	الفرع الثاني: الدور النوعي لمحكمة التّحكيم الدائمة
53	الفرع الثالث: المحاكم الدولية: تكامل الأدوار ووحدة الهدف
55	المطلب الثاني: التّحكيم البحري من النزاعات التقليدية إلى التّحديات المعاصرة.....
56	الفرع الأول: حماية البيئة البحرية.....
57	الفرع الثاني: قضايا الملاحة والحدود البحرية.....
59	الفرع الثالث: منازعات الصيد في أعالي البحار
60	خلاصة القسم الأول
61	القسم الثاني: إستراتيجيات تجاوز عقبات التّحكيم وآفاقه المستقبلية
62	الفصل الأول: الأسس المنهجية للتّحكيم في المنازعات البحرية
63	المبحث الأول: تجدد الإطار التنظيمي للتّحكيم البحري.....
64	المطلب الأول: أنواع وأنظمة التّحكيم البحري
64	الفرع الأول: التّحكيم البحري المؤسسي.....
66	الفرع الثاني: التّحكيم البحري الحر
67	الفرع الثالث: أنظمة التّحكيم البحري

68	المطلب الثاني: هيئات التّحكيم البحريّة الدوليّة
69	الفرع الأول: غرفة التجارة الدوليّة
70	الفرع الثاني: غرفة التّحكيم البحريّ في باريس
71	الفرع الثالث: مؤسّسات تحكيمية رائدة في تسوية المنازعات
72	المبحث الثاني: قضايا تحكيمية بحريّة دولية
73	المطلب الأول: التحكيم في نزاع بحر الصين الجنوبي
73	الفرع الأول: السّياق السّياسي والقانوني
74	الفرع الثاني: موقف التّحكيم من نزاع الصّين والفلبين
76	الفرع الثالث: التّحكيم ضمانات قانونيّة دولية
76	المطلب الثاني: فعاليّة التّحكيم البحريّ في تسوية النزاعات الدوليّة
77	الفرع الأول: قضية التّحكيم بين بنغلاديش والهند 2014
78	الفرع الثاني: قضية Team Tankers A.S. & Eitzen chemical
79	الفرع الثالث: التّحكيم البحريّ رؤية ثاقبة في الممارسة الدوليّة
80	الفصل الثاني: التوجّهات الحاليّة والمستقبلية للتّحكيم البحريّ
81	المبحث الأول: تحديث الأطر القانونيّة المحليّة والدوليّة
82	المطلب الأول: تطوير القوانين التنظيميّة المحليّة
82	الفرع الأول: القوانين التّكليميّة اللبنانيّة
84	الفرع الثاني: قانون التّحكيم في المملكة المتّحدة

86	الفرع الثالث: قانون التّحكيم الإماراتي 2018
87	المطلب الثاني: التحسينات على الإتفاقيات والهيئات الدوليّة
88	الفرع الأول: التّحكيم في ضوء التّعديلات القانونيّة الدوليّة
90	الفرع الثاني: قانون الأونسيترال النّمودجيّ للتّحكيم التجاريّ الدوليّ
91	الفرع الثالث: مساهمة المؤسسات الدوليّة في تعزيز موقع التّحكيم
93	المبحث الثاني: مصير التّحكيم البحريّ في ظلّ الثّورة التّكنولوجيّة
93	المطلب الأول: قراءة في صياغة آليات تحكيمية متجدّدة
94	الفرع الأول: مواكبة التّحكيم البحريّ لتحديات التجارة العالميّة
95	الفرع الثاني: توظيف الذّكاء الاصطناعيّ في الاجراءات التّحكيمة
96	الفرع الثالث: البيئة القانونيّة للتّحكيم البحريّ في ظلّ الإنجازات التّكنولوجيّة
98	المطلب الثاني: مستقبل التّحكيم في المنازعات البحريّة
99	الفرع الأول: مسارات الابتكار في التّحكيم البحريّ
100	الفرع الثاني: التّحكيم البحريّ كنظام ذكيّ ومستدام
101	الفرع الثالث: مواجهة التّحديات في إرساء أسس تحكيمية نموذجيّة
104	خلاصة القسم الثاني
105	الخاتمة