احكام شرط التحكيم في سند الشحن البحري (دراسة مقارنة)

م.م. اريج مؤيد عبد المنعم
كلية القانون/ جامعة البصرة
Email : areejmuayid995@gmail.com

الملخص

ان نظام التحكيم التجاري الدولي اصبح من اهم الانظمة في حسم المنازعات على مختلف المجالات ومنها المجال البحري، بيد ان تعدد اطراف العلاقة البحرية ومن ثم تعدد الوثائق الصادرة قد يثير لنا بعض الاشكاليات والتي منها ما يتعلق بتحديد اطراف الوثيقة الواحدة ومن ثم الاحتجاج في مواجهتهم بهذه الوثيقة والتي قد تتضمن شرط التحكيم، فضلاً عن ذلك ان شرط التحكيم قد لا يدرج مباشرة في وثيقة معينة وانما قد يتم الاحالة اليه بموجب شرط يدرج في احد الوثائق وهذه الطريقة هي الأخرى تثير لنا اشكالية حول مدى صحة هذه الاحالة وماهي شروطها ومتطلباتها، هذا وان تعدد الوثائق من الممكن ان يؤدي الى تعارض الاحكام والاجراءات التي تتضمنها كل منها؛ عليه وفي ضوء هذه الاشكاليات قسمنا موضوع هذا البحث الى مبحثين احدهما لمناقشة تعريف سند الشحن البحري وتحديد علاقته بمشارطة تأجير السفينة، والاخر لمناقشة ضوابط شرط التحكيم في سند الشحن البحري والمتضمن صور شرط التحكيم واثاره في سند الشحن البحري، وقد توصلنا بعد البحث في ضل هذا الموضوع الى مجموعة من النتائج، ومن اهمها: ان سند الشحن البحري وثيقة مستقلة عن مشارطة تاجير السفينة بيد ان هذه الاستقلالية لا تعني انقطاع العلاقة تماماً بينهما طالما يربط الوثيقتين هدف واحد الا وهو تسهيل العملية البحرية ؛ وهذا ما يبرر انتقال شرط التحكيم الى غير عاقديه عن طريق الادماج او الاحالة، وايضاً تبين لنا انه يشترط قبول حامل سند الشحن البحري لسريان شرط التحكيم (المدرج او المدمج) في مواجهته، ويشترط في هذا القبول حتى يكون صحيح ان يكون قبولاً مستقلاً عن قبول سند الشحن البحري استناداً الى مبدأ استقلالية اتفاق التحكيم عن العقد الاصلي، وكذلك اتضح لنا انه يشترط لصحة الادماج او الاحالة فضلاً عن شرط القبول ان تكون الاحالة مكتوبة ومخصصة بشرط التحكيم وليست احالة عامة، وفي ضوء ذلك انتهينا بمجوعة توصيات لمشرعنا العراقي واهمها ضرورة تشريع قانون بحري عراقي يكون متفقاً مع التشريعات البحرية الحديثة والاتفاقات الدولية البحرية وضرورة ان يتضمن هذا القانون مادة قانونية خاصة بشرط التحكيم المدمج كأن تكون كالآتي:- (إذا تضمنت أحد الوثائق البحرية نصاً على إحالة النزاع إلى التحكيم وصدر سند الشحن دون أن يتضمن اشارة واضحة وخاصة لهذا النص ولم يتحقق علم وقبول حامل سند الشحن لهذا النص فلا يجوز حينها الاحتجاج به تجاه حامل السند حسن النية).

الكلمات المفتاحية : سند الشحن البحري، شرط التحكيم المدمج، حامل سند الشحن البحري.

Provisions of the Arbitration Clause in the Marine Bill of Lading (Comparative Study)

Assist. Lect. Areej Moayad Abdulmunam
College of Law / University of Basrah
Email : areejmuayid995@gmail.com

Abstract

The international commercial arbitration system has become one of the most important systems in resolving disputes in various fields, including the maritime field. However, the multiplicity of parties to the maritime relationship and then the multiplicity of issued documents may raise some problems for us, including those related to identifying the parties to one document and then protesting against this document. Which may include the arbitration clause, in addition to that, the arbitration clause may not be included directly in a specific document, but may be referred to by virtue of a clause included in one of the documents, and this method also raises a problem for us about the validity of this referral and what are its conditions and requirements, this is despite the multiplicity of documents It may lead to a conflict of provisions and procedures included in each of them; Accordingly, and in the light of these dilemmas, we divided the subject of this research into two sections, one to discuss the definition of the marine bill of lading and determine its relationship to the charter party of the ship, and the other to discuss the controls of the arbitration clause in the marine bill of lading, which includes images of the arbitration clause and its effects in the marine bill of lading. To a set of results, the most important of which are: The marine bill of lading is an independent document from the ship charter party. However, this independence does not mean a complete severance of the relationship between them as long as the two documents have one goal, which is to facilitate the maritime operation. This is what justifies the transfer of the arbitration clause to a non-contractual one through merger or assignment, and also it became clear to us that it requires the acceptance of the marine bill of lading holder for the validity of the arbitration clause (listed or merged) in his confrontation, and this acceptance is required in order for it to be valid to be an acceptance independent of the acceptance The maritime bill of lading based on the principle of the independence of the arbitration agreement from the original contract, and it also became clear to us that it is required for the validity of the merger or assignment as well as the acceptance condition that the assignment be written and specified on the condition of arbitration and not a general assignment. An Iraqi who is in agreement with modern maritime legislation and international maritime agreements, and the need for this law to include a legal article specific to the merged arbitration clause, such as the following: - (If one of the maritime documents included a provision for referring the dispute to arbitration and the bill of lading was issued without including a clear and special reference to this text and did not The knowledge and acceptance of the bearer of the bill of lading is achieved for this provision, so it is not permissible at that time to invoke it against the bearer of the bill of good faith).

Keywords : sea waybill, merged arbitration clause, sea waybill holder.

المقدمة

يعد التحكيم أحد الوسائل المهمة في حل النزاعات الداخلية والدولية ولا سيما البحرية منها، سواء كانت هذه الوسيلة في صورة تحكيم حر طليق أم في صورة تحكيم مؤسسي تعني بتنظيمه مؤسسة تحكيمية انشأت لهذا الغرض، وسواء كانت هذه الوسيلة في صورة شرط تحكيمي أي في صورة بند مدرج في العقد ومن ثم يكون ملزم لاطرافه إذ ما حصل النزاع، أم في صورة مشارطة تحكيم والتي تتحقق إذ ما اتفق اطراف العلاقة على إحالة النزاع إلى التحكيم وقت نشوء النزاع ودون النص عليه في العقد الأصلي.

وهذه الصورة الأخيرة لا تثير لدينا الكثير من الاشكاليات وبالأخص في نطاق بحثنا؛ على عد إن هذه الصورة وكما ذكرنا تتحقق بالاتفاق لحظة نشوء النزاع بين اطراف العلاقة ومن ثم لا تثير لدينا اشكالية تحديد الوثيقة التي ادرج فيها شرط التحكيم ومن ثم تحديد الاطراف الذين من الممكن التمسك باتفاق التحكيم في مواجهتهم.

بيد إن **الاشكالية** تتحقق إذ ما اتخذ التحكيم الصورة الأولى (شرط التحكيم)، وإنطلاق هذه الاشكالية يرجع إلى تعدد السندات والوثائق في نطاق العملية البحرية ومن ثم تعدد اطرافها وتداخلهم، فقد يحصل أن يدرج شرط التحكيم في أحد الوثائق كمشارطة تأجير السفينة مثلاً ومن ثم يحصل نزاع بين أطراف هذه المشارطة فهنا الأمر واضح في وجوب لجوء أطراف هذه الوثيقة إلى التحكيم المتفق عليه، لكن في حالات أخرى يتم إدراج شرط التحكيم في وثيقة معينة وبعد ذلك تتم الإحالة إليه ضمن وثيقة أخرى، كأن (وهو الغالب في العمل والمسلط عليه بحثنا) يدرج شرط التحكيم في مشارطة تأجير السفينة ويحال إلى هذا الشرط أو البند في سند الشحن؛ ففي هذه الحالة ستثار لدينا العديد من **التساؤولات** المهمة، والتي منها:

مدى إلزامية شرط التحكيم المدرج في مشارطة تأجير السفينة لإطراف سند الشحن البحري أو لأي متعامل في ضل العلاقة البحرية القائمة والذي لم يكن طرفاً في المشارطة؟ وإن صحت هذه الإحالة هل هناك شروط خاصة بهاأو هل هناك صياغة معينة لهذه الإحالة؟ وهل يشترط العلم الحقيقي من قبل الطرف الذي يتم التمسك في مواجهته بشرط التحكيم المحال؟ وهل يمكن الاستناد إلى الإرادة الضمنية لاطراف المشارطة للقول بوجود الإحالة؟ وهل هذه الإحالة تخل بمبدأ نسبية أثر العقد (عقد مشارطة تأجير السفينة)؟ وما الحكم إذا ادرج شرط التحكيم في سند الشحن البحري فضلاً عن إدراجه في مشارطة تأجير السفينة وبالاخص إذ ما حصل التعارض بينهما؟

ومن الجدير بالاشارة إلى إن كل هذه التساؤولات تحتاج ابتداءاً إلى تحديد طبيعة العلاقة بين سند الشحن ومشارطة تأجير السفينة؛ فهل يعد سند الشحن وثيقة تابعة لمشارطة تأجير السفينة ومن

ثم يسري عليه ما يسري عليها من أحكام وما تتضمنه من شروط؟ أم إن سند الشحن البحري وثيقة قانونية مستقلة بشروطها وأطرافها وتنظيمها؟

وهذه التساؤولات وغيرها اقتضت بنا **تقسيم** الدراسة على النحو الآتي:-

- **المبحث الأول: مفهوم سند الشحن البحري**
- **المطلب الأول: ماهية سند الشحن البحري**
- **الفرع الأول: تعريف سند الشحن البحري**
- **الفرع الثاني: بيانات سند الشحن البحري**
- **المطلب الثاني: علاقة سند الشحن البحري بمشارطة تأجير السفينة**
- **الفرع الأول:** سند الشحن البحري وثيقة تابعة
- **الفرع الثاني:** سند الشحن البحري وثيقة مستقلة
- **المبحث الثاني: ضوابط شرط التحكيم في سندالشحن البحري**
- **المطلب الأول: صور شرط التحكيم في سند الشحن البحري**
- **الفرع الأول:**إدراج شرط التحكيم في سندالشحن البحري
- **الفرع الثاني:**إدماج شرط التحكيم في سند الشحن البحري
- **المطلب الثاني:آثار شرط التحكيم في سندالشحن البحري**
- **الفرع الأول:** آثار شرط التحكيم من حيث الاشخاص
- **الفرع الثاني:** آثار شرط التحكيم من حيث الموضوع

وستكون دراسة هذه الجزئيات دراسة **مقارنة** بين قواعد الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية ومن ضمنها القانون العراقي والقانون المصري.

المبحث الأول/ مفهوم سند الشحن البحري

يصدر سند الشحن البحري في نطاق العملية البحرية عندما يقوم الناقل باستلام البضاعة، ويكون متضمناً لبيانات وشروط النقل البحري؛ فهو بهذا يعد وسيلة لاثبات واقعة الشحن بل ووسيلة لاثبات عقد النقل ذاته، اضافة إلى كونه اداة تمثل البضاعة المشحونة وهذه خاصية لا وجود لها في مشارطة تأجير السفينة[١]؛ وعليه لبيان مفهوم سند الشحن البحري سنخصص هذا المبحث لدراسة تعريف سند الشحن البحري ومن ثم نبين علاقة سند الشحن البحري بمشارطة تأجير السفينة وذلك ضمن المطالب الآتية:-

المطلب الأول/ تعريف سند الشحن البحري

سنتطرق في هذا المطلب لتعريف سند الشحن البحري وكذلك نحدد بيانات سند الشحن البحري ومن ضمنها شرط التحكيم وذلك ضمن الفروع الآتية:-

الفرع الأول/ تعريف سند الشحن البحري

عرفت المادة ٧٢ من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ سند الشحن البحري (بدلالة وثيقة النقل)[٢] على إنه: " مستند يثبت عقد النقل ويعتبر قرينة على تسلم الناقل للشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه ويعطي حامله المخول قانوناً الحق بتسلم الشيء".

وكذلك عرفت المادة ٧ من قواعد هامبورغ سند الشحن البحري بإنه " وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الاذن أو لحاملها".

وايضاً عرفته اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ في المادة ١٤/١ منها بإنه " المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل والذي يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل ويثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه".

اما على صعيد الفقه فقد عرفه البعض على إنه مستند مطبوع في العادة يملأ كتابة أو بآلة الكترونية، يتضمن بيانات واوصاف البضاعة المشحونة، ويثبت واقعة شحن البضاعة وإنها شحنت بحالة جيدة على ظهر سفينة معينة، فضلاً عن تضمنه شروط التي بمقتضاها سلمت البضاعة الى الناقل والتزم بموجبها بنقل البضاعة الى جهة معنية وتسليمها لشخص معين أو لامره وهو ما يسمى بالمرسل اليه[٣].

وهناك من عرف سند الشحن البحري ايضاً: إنه وثيقة يصدرها الناقل أو من ينوب عنه إلى الشخص الذي تعاقد معه لنقل البضاعة المعينة وتسليمها في المكان المتفق عليه إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه[٤].

عليه ومن خلال عرضنا لتعريف سند الشحن البحري نلاحظ إن هذه التعاريف تشترك في نقاط عدة والتي تشكل بدورها خصائص لسند الشحن وتتمثل ب:-

- سند الشحن وثيقة وهذه الوثيقة قد تكون مكتوبة وقد تكون مطبوعة.
- تصدر هذه الوثيقة من الناقل أو من ينوب عنه.
- صدور هذه الوثيقة يشكل قرينة على انعقاد عقد النقل.
- تفيد هذه الوثيقة في اثبات واقعة النقل.

- تمثل هذه الوثيقة البضاعة المشحونة ومن ثم يمكن التصرف بالبضاعة عن طريق مستند الشحن.
- الشخص الاخير الذي تصل اليه وثيقة النقل هو المرسل اليه أو من ينوب عنه.
- تتضمن بيانات معينة تمثل اوصاف البضاعة المشحونة والسفينة الناقلة للبضاعة وغيرها من البيانات والتي سنبينها في الفرع الآتي:-

الفرع الثاني/ بيانات سند الشحن البحري

نصت المادة ٧٣ من قانون النقل العراقي على[٥]:

"اولا – اذا حررت وثيقة نقل، فيجب ان تتضمن البيانات الاساسية الاتية:

أ – مكان وتاريخ اصدار الوثيقة.

ب – اسم الناقل والمرسل والمرسل اليه والوكيل بالعمولة بالنقل ان وجد وعناوينهم.

جـ – مكان القيام ومكان الوصول.

د – وصف الشيء وحالته الظاهرة وطبيعته العامة وخطورته والعلامات وعدد الطرود او القطع والكمية والوزن.

هـ – اية بيانات اخرى يقتضيها النقل المتخصص.

ثانيا – يجوز ان تشتمل وثيقة النقل على اية بيانات اخرى غير البيانات الاساسية المذكورة في الفقرة (اولا) من هذه المادة، وعلى وجه الخصوص:

أ – عدد النسخ الاصلية للوثيقة.

ب – واسطة النقل وعلاماتها المميزة.

جـ – الميعاد المعين لمباشرة النقل.

د – قيمة الشيء محل عقد النقل.

هـ – اجرة النقل وما اذا كانت مدفوعة سلفا او واجبة الدفع في مكان الوصول.

و – المصروفات الاضافية والجهة التي تتحملها.

ز – توقيع الناقل او من ينوب عنه.

ثالثا – عدم ذكر احد البيانات الواردة في الفقرة (اولا) من هذه لمادة لا يفقد الوثيقة حجيتها في الاثبات ولا يخل ذلك بحقوق حاملها حسن النية في تعويض الذي لحق به بسببه."

وكذلك نصت المادة ١٤٤ على: "يجب ان يتضمن سند الشحن بالاضافة الى البيانات الوارد ذكرها في الفقرة (اولا) من المادة (٧٣) من هذا القانون البيانات الاتية:

اولا – تاريخ دخول الشيء في عهدة الناقل في ميناء الشحن.

ثانيا – عدد النسخ الاصلية من سند الشحن اذا وجدت اكثر من نسخة اصلية.

ثالثا – توقيع الناقل او من ينوب عنه.
رابعا – اجرة النقل المستحقة على المرسل اليه او ما يشير الى استحقاقها عليه.
خامسا – الشيء الذي تم الاتفاق على شحنه على سطح السفينة او جواز شحنه بهذه الكيفية.
سادسا – أي اتفاق يزيد من حدود مسؤولية الناقل."

يتضح لنا مما تقدم إن المشرع العراقي أورد ذكراً لبيانات سند الشحن الاساسية وايضاً اشار إلى مجموعة أخرى من البيانات غير الاساسية، وكذلك اشار المشرع العراقي إلى إن عدم ذكر أحد هذه البيانات لا يؤثر على وجود سند الشحن أو عقد النقل وإن كان يشكل صعوبة في الاثبات إذ ما حصلت منازعة ما.

ويتضح لنا أيضاً من خلال استقراء المواد القانونية اعلاه إن المشرع العراقي لم يورد بيانات سند الشحن على سبيل الحصر وإنما بالامكان اضافة بيانات أخرى غير المذكورة؛ ومن ثم من الممكن أن يتضمن سند الشحن بياناً أو شرطاً يقضي بإحالة اي نزاع يتعلق بسند الشحن أو عقد النقل البحري إلى التحكيم.

المطلب الثاني/ علاقة سند الشحن بمشارطة تأجير السفينة

تعد مشارطة تأجير السفينة الوثيقة الأولى التي تصدر في مجال الرحلة البحرية، وتبرم هذه الوثيقة بين مالك البضاعة أو الشاحن مع مالك السفينة، وإذ ما تم إبرام هذه الوثيقة نكون أمام سفينة معدة لنقل البضاعة؛ وعلى ضوء ذلك يجري اتمام الوثائق الأخرى ومنها سند الشحن، بيد أنه قد يحصل ان تتضمن مشارطة تأجير السفينة شرط احالة النزاع إلى التحكيم ففي هذه الحالة وعلى عد مشارطة تأجير السفينة الوثيقة الأم في نطاق الرحلة البحرية المعنية يثار لدينا تساؤل وهو: هل من الممكن أن يسري شرط التحكيم على النزاعات الخاصة بسند الشحن وبدون النص عليه ضمن هذا الأخير؟ بالطبع إن الإجابة عن هذا التساؤل تقتضي بنا أولاً الوقوف على طبيعة العلاقة التي تربط سند الشحن بمشارطة تأجير السفينة، وهو ما سنبينه في الفروع الآتية:-

الفرع الأول/ سند الشحن البحري وثيقة تابعة

اعتبر جانب من الفقه سند الشحن البحري وثيقة مشتقة من مشارطة تأجير السفينة؛ ومن ثم فإن ذلك يستدعي توحيد شروطهما، وقد اقتصرت هذه الشروط في البدء على القواعد المتعلقة بدفع اجور الشحن، ثم اتسع نطاق الاضافات تدريجياً[٦]؛ وهذا القول يترتب عليه نتيجة مفادها إنه في حالة خلو سند الشحن من شرط أو بيان معين فإن ذلك يفترض الرجوع إلى مشارطة تأجير السفينة، ومن ثم إذا جاء سند الشحن خالياً من الاشارة إلى شرط التحكيم في حين تضمنت مشارطة التأجير ذلك فهذا يفترض سريان شرط التحكيم على منازعات سند الشحن البحري أيضاً.

إذ يفترض مؤيدوا هذا الاتجاه وجود عقدين احدهما رئيسي والمتمثل بمشارطة تأجير السفينة والآخر تابع والمتمثل بسند الشحن، اما شرط التحكيم فهو شرط تابع للعقد الاصلي ومن ثم فهو ينتقل إلى العقود الأخرى باعتباره ملحق وتابع للعقد الاصلي، ولا يحتاج الامر إلى قبول أو موافقة اطراف العقد التابع؛ إذ بمجرد مشاركة الشخص بتنفيذ العقد التابع فهذا يفترض موافقته على شرط التحكيم المدرج في العقد الأول(٧).

ومن المبررات التي دفعت هذا الاتجاه نحو هذا الرأي هو إن مستأجر السفينة الذي يبرم مشارطة التأجير يصدر في كثير من الأحيان مستندات الشحن، بمعنى إن المستأجر في كثير من الأحيان يجمع بين صفتين، صفته كمستأجر وصفته كناقل(٨).

ويضيف انصار هذا الاتجاه أيضاً إنه في حالة تعارض الاحكام الواردة في مشارطة تاجير السفينة مع الاحكام الواردة في سند الشحن فإنه يتم ترجيح ما ذكر في مشارطة التأجير؛ لأن ما ورد فيها من احكام كان محل مساومة بين الطرفين في حين يقتصر دور سند الشحن على اثبات واقعة استلام البضاعة(٩).

الفرع الثاني/ سند الشحن البحري وثيقة مستقلة

ذهب اتجاه آخر من الفقه إلى عد سند الشحن وثيقة مستقلة عن مشارطة تأجير السفينة، سواء من حيث الاشخاص أم من حيث الموضوع(١٠).

- أما من حيث الاشخاص: فمشارطة تاجير السفينة تبرم بين مالك السفينة(١١) والمستأجر والذي قد يكون الشاحن أو شخص آخر، في حين يصدر سند الشحن من الناقل ويحدد العلاقة بين الناقل والشاحن والمرسل إليه، وحتى في الحالات التي يكون فيها المستأجر هو الناقل نفسه ومن ثم يقوم باصدار سند الشحن فإن ذلك لا يغير من طبيعة العلاقة التي تربطه مع المالك او التي تربطه مع المرسل والمرسل إليه؛ إذ تبقى علاقته مع مالك السفينة محكومة بمشارطة التأجير وما ترتبه من حقوق والتزامات، في حين يحكم علاقته مع المرسل أو المرسل إليه سند الشحن نفسه(١٢)، فلو حرر مستاجر السفينة سند الشحن باعتباره ناقلاً بالاضافة إلى ارتباطه بمالك السفينة بمشارطة التأجير والتي تتضمن شرط اعفاءه من المسؤولية، ففي هذه الحالة تضل العلاقة بين المؤجر والمستاجر محكومة بمشارطة التأجير ولا تثار مسؤوليته بوصفه ناقلاً بحرياً إلا بعلاقته بالشاحن الذي يعد من الغير بالنسبة لمشارطة تأجير السفينة، ولا يمكن الرجوع على المؤجر بشيء؛ بعده اجنبي عن سند الشحن البحري(١٣).
- أما من حيث الموضوع: فموضوع مشارطة تأجير السفينة هو تنظيم العلاقة بين المؤجر والمستاجر وتحديد حقوق كل منهم والتزاماته، سواء ما تعلق بتحديد الاجرة ومدة التأجير، ونوع الايجار فهل

هو ايجار بالرحلة أم بالمدة وهل التاجير يشمل كل السفينة أم جزء منها، وهل التأجير ينصب على سفينة مجهزة أم غير مجهزة...؟، اضافة إلى بيانات اخرى تتعلق بالمؤجر والمستأجر والسفينة المؤجرة[١٤]، فبينما يلتزم المؤجر في مشارطة تاجير السفينة بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة بشكل كلي أو جزئي نجد إن الناقل في سند الشحن يلتزم فقط بتقديم خدمة معينة للشاحن الا وهي نقل البضاعة وايصالها سليمة إلى جهة الوصول[١٥]؛ وعليه طالما إن مستند الشحن وثيقة مستقلة عن مشارطة التأجير فيترتب على ذلك أن شرط التحكيم الوارد في مشارط التأجير يكون ملزم لأطرافها فقط دون أن يتعدى إلى اطراف علاقة أخرى[١٦].

ومن جانبنا نرى إن سند الشحن البحري وإن كان مستقلاً من حيث تكوينه وإبرامه إلا إنه لم يكن كذلك من حيث اهدافه واغراضه؛ فكل من سند الشحن البحري ومشارطة تاجير السفينة تهدف إلى تحقيق غرض واحد الا وهو اتمام وتسهيل عملية بحرية معينة، وفي هذا سنكون في ضل ما يسمى قانوناً بالمجموعة العقدية، والتي بمقتضاها يشترك عقدين أو اكثر في محل او هدف واحد ولكن لا يعني ذلك إن العقد التالي اصبح تابعاً للعقد الاول ومن ثم لا ينفرد ولا يستقل عنه بالحكم ويسري عليه ما يسري على الأول من احكام، فكل من المشارطة وسند الشحن البحري وثائق على درجة واحدة من الأهمية دون أن يرتبط كل منهم بعلاقة تبعية[١٧]، وتطبيقاً لذلك لو جاء سند الشحن خالياً من الاشارة لشرط التحكيم في حين تضمنته المشارطة فهذا لا يعني سريان شرط التحكيم على سند الشحن البحري بشكل تلقائي بعد الأخير تابع، وإنما يحتاج الأمر إلى التعبير عن الإرادة والافصاح عن رغبة الالتزام بسند الشحن البحري بما فيه من شروط.

المبحث الثاني/ضوابط شرط التحكيم في سند الشحن البحري

انتهينا فيما سبق إن شرط التحكيم من الممكن أن يكون أحد بيانات سند الشحن البحري، وانتهينا أيضاً إلى إن الإحالة بالبيانات من مشارطة التأجير إلى سند الشحن لا تؤثر على استقلالية الاخير؛ ومن ثم فمن المتصور أن يتحقق شرط التحكيم في اطار النقل البحري إما عن طريق الادراج المباشر في سند الشحن أو عن طريق الإحالة إلى مشارطة التأجير، بيد في هذه الحالة ستثار لدينا اشكالية أخرى الا وهي مدى الزامية شرط التحكيم لشخص لم يكن طرف في الوثيقة التي ادرج فيها شرط التحكيم أو التي تم الإحالة اليها؟ وما نطاق المواضيع التي من الممكن ان يحكمها شرط التحكيم المدرج أو المحال؟ عليه سنبين ضمن هذا المبحث صور شرط التحكيم أولاً ثم نتطرق إلى اثر شرط التحكيم من حيث الاشخاص ومن حيث الموضوع.

المطلب الأول/ صور شرط التحكيم في سند الشحن البحري

للتحكيم في سند الشحن البحري صورتان الأولى تسمى بالادراج والأخرى تسمى بالادماج وهو ما سناتي على بيانه ضمن الفروع الآتية:-

الفرع الأول/ ادراج شرط التحكيم في سند الشحن البحري

تتحقق هذه الصورة بكتابة شرط التحكيم ضمن بيانات سند الشحن، وبمقتضاه يتفق اطراف العلاقة القانونية- قبل حصول النزاع_ على إحالة ما قد ينشئ بينهم من منازعات إلى التحكيم[١٨].

ويشترط لصحة التحكيم بهذه الصورة شروط موضوعية وأخرى شكلية، اي ينبغي ان تتوفر فيه شروط اتفاق التحكيم العامة والخاصة ما عدا ما يتعلق بتحديد المنازعة على اعتبار إن المنازعة هنا لم تتحقق بعد، ويشترط فيه ايضاً أن يكون واضحاً لا غموض فيه وإلا من الممكن أن يترتب على ذلك استحالة حل النزاع بالتحكيم[١٩].

وإذ ما ادرج شرط التحكيم في سند الشحن البحري وبتوفر شروط صحته تثبت له صفة الاستقلالية، بمعنى يكون هنا الشرط مستقل عن العقد الأصلي والمتمثل بسند الشحن؛ وما يترتب على ذلك إنه في حالة بطلان سند الشحن أو انقضاءه لأي سبب كان فإن ذلك لا يؤثر على شرط التحكيم؛ على اعتبار إن الاتفاق على التحكيم هنا تحقق قبل حصول النزاع الناشئ عن سند الشحن البحري[٢٠].

الفرع الثاني/ ادماج شرط التحكيم في سند الشحن البحري

وتسمى هذه الصورة بالإدماج أو الإحالة أو الاشارة، والتي تتحقق عن طريق بيان يدرج في سند الشحن مفاده الإحالة الى التحكيم المنظم في وثيقة أخرى، وهذه الوثيقة هي في الأعم الأغلب مشارطة تأجير السفينة، ويشترط في شرط التحكيم المدمج أن يكون مكتوب وهذا لا خلاف عليه بين الفقه في وجوب كتابة شرط التحكيم المدمج وذلك حتى يسهل اثباته، وكذلك يشترط في هذا الإدماج أن يكون واضح وصريح[٢١]، وأن يكون مصحوب بالإشارة إلى الوثيقة التي يتم الإحالة إليها، وأيضاً يشترط أن تتم الإحالة إلى وثيقة موجودة قبل وجود العقد المحيل لأنه لا يمكن أن تتم الإحالة لعمل قانوني لم يتم بعد أي لوثيقة لاحقة وستصدر بعد وجود العقد المحيل[٢٢]، والإدماج قد يرد بنص عام وقد يرد بنص مخصص بالتحكيم.

أما الإدماج العام فصورته أن يذكر في سند الشحن بيان مضمونه (يحال كل ما لم يتم تنظيمه في سند الشحن إلى مشارطة تأجير السفينة)، وقد اختلفت الاتجاهات حول الاجازة من عدمها لصورة الادماج العام، فهناك من يكتفي بهذه الإحالة العامة ويعتبرها صحيحة ومنتجة لآثارها، وهذا ما أخذ به جانب من الفقه والقضاء الانكليزي كحالة استثنائية مضيفين في ذلك شرط تحقق انصراف ارادة

الأطراف إلى اتفاق التحكيم، بمعنى التحقق من إن نية الأطراف كانت متجهة إلى تطبيق كافة الشروط والبيانات في مشارطة التأجير ومن بينها شرط التحكيم.

في حين هناك جانب آخر اشترط في هذه الإحالة ان تكون مخصصة بشرط التحكيم كأن يذكر في سند الشحن (يحال أي نزاع ينشأ عن سند الشحن إلى التحكيم المنظم في مشارطة التأجير)، وهذا ما أخذ به القضاء الفرنسي وجانب من القضاء الإنكليزي[٢٣].

وهو ما أخذت به أيضاً اتفاقية هامبورغ "اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً" لسنة ١٩٧٨ إذ نصت المادة ٢٢ منها على "إذا تضمنت مشارطة الإيجار نصاً على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم وصدر سند شحن استنادا إلى مشارطة الإيجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل سند الشحن لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا النص تجاه حامل السند الحائز له بحسن نية".

مما يلاحظ على نص هذه المادة إن الاتفاقية اشترطت وجود ملاحظة خاصة ضمن سند الشحن تقضي بإحالة النزاع الى التحكيم المنظم في مشارطة الايجار، ففي هذه الحالة فقط يتحقق علم حامل السند ومن ثم يمكن التمسك في مواجهته بشرط التحكيم، أما إذا لم يتضمن سند الشحن اشارة أو تضمن اشارة عامة إلى شرط التحكيم فبهذه الحالة يعد حامل السند حسن النية ومن ثم لا يمكن التمسك بمواجهته بشرط التحكيم.

ولا يقابل ذلك نص في القانون العراقي أما القانون المصري فقد نصت المادة ١٠ من قانون التحكيم المصري على "ويعتبر اتفاقاً على التحكيم كل إحالة ترد في العقد إلى وثيقة تتضمن شرط التحكيم إذا كانت الإحالة واضحة في اعتبار هذا الشرط جزءاً من العقد". فيلاحظ أن المشرع المصري اكتفى بشرط الوضوح في الإحالة ولم يبين ما إذا كانت هذه الإحالة عامة أم خاصة بشرط التحكيم.

ومن جانبنا نرجح الرأي القائل بضرورة تخصيص الإحالة بشرط التحكيم؛ نظراً لأهمية وخطورة النتائج المترتبة عليها والمتمثلة بسلب حامل سند الشحن البحري حقه باللجوء إلى القضاء؛ فضلاً عن ذلك فشرط التحكيم وحسب ما استقرت عليه الاتجاهات الفقهية شرط مستقل عن العقد الأصلي الذي يرد فيه وهذا يقتضي بالنتيجة صدور قبول مستقل له أيضاً[٢٤].

المطلب الثاني/ اثار شرط التحكيم في سند الشحن البحري

سنتكلم ضمن هذا المطلب عن اثار شرط التحكيم في سند الشحن البحري بصورتيه الإدراج والإدماج وذلك من خلال بحث اثاره من حيث الاشخاص أو من حيث الموضوع وذلك ضمن الفروع الآتية:-

الفرع الأول/ اثار شرط التحكيم من حيث الاشخاص

إذا كانت المسألة لا تثير اشكالية فيما لو ادرج شرط التحكيم في سند الشحن البحري ثم احتج به في مواجهة المرسل أو الناقل بعدهم اطراف اساسية في سند الشحن البحري، بيد إن الاشكالية تتحقق فيما لو احتج بشرط التحكيم في مواجهة المرسل إليه متلفي البضاعة؛ _على عد إن المرسل إليه وكما هو معلوم لا يعد طرف اساس في سند الشحن البحري_[٢٥]، فهل يلزم بشرط التحكيم (المدرج أو المدمج) أم لا يلزم به؟ ولو قلنا بلزومه؛ فهل هذا اللزوم أمر مطلق أم مقيد ضمن شروط معينة؟ وما هي هذه الشروط؟

هناك من يرى لزوم شرط التحكيم للمرسل إليه باعتباره طرفاً فيه استناداً إلى فكرة عقد النقل ثلاثي الأطراف فالمرسل إليه يعد طرفاً في عقد النقل إلى جانب كل من المرسل والمرسل إليه، في حين هناك من يشترط قبول المرسل إليه لسند الشحن البحري بعده مستفيد من العقد وليس طرفاً فيه.

بيد يشترط اتجاه آخر علم المرسل إليه وقبوله المستقل لشرط التحكيم فضلاً عن قبوله سند الشحن البحري وإلا فلا يسري شرط التحكيم في مواجهته؛ مستندين في ذلك إلى مبدأ استقلال شرط التحكيم عن العقد الذي يرد فيه فهذا يقتضي بالنتيجة صدور قبول مستقل للشرط أيضاً، بمعنى لو صدر من المرسل إليه قبول لسند الشحن البحري فقط فهذا القبول لا يكفي لسريان شرط التحكيم في مواجهته ما لم يصدر للأخير قبولاً مستقل.

أما الاتجاه الأخير فيرى إن المرسل اليه لا يلتزم بشروط سند الشحن البحري إلا تلك المتعلقة والناشئة عن عقد النقل، أما الشروط المتعلقة بعد النقل وغير ناشئة عنها فلا يلتزم بها المرسل إليه، ومن امثلة الأخيرة شرط التحكيم، فمحل هذا الشرط ليس البضاعة أو مسؤولية الأطراف أو حقوقهم والتزاماتهم وإنما محله سلب اختصاص القضاء ومن ثم فهو يحتاج إلى اهلية وشروط خاصة[٢٦].

ومن جانبنا نميل لترجيح الرأي القائل بضرورة صدور قبول مستقل لشرط التحكيم المحال فضلاً عن قبوله لسند الشحن البحري[٢٧]؛ وذلك لنفس الاسباب التي دفعتنا لتبرير ضرورة تخصيص الإحالة بشرط التحكيم والتي تتمثل بأهمية وخطورة النتائج المترتبة على التحكيم الا وهي سلب حامل سند الشحن البحري حقه باللجوء إلى القضاء فضلاً عن استقلالية اتفاق التحكيم عن العقد الأصلي الذي يرد فيه.

أما في حالة الصورة الثانية لشرط التحكيم والتي تتمثل بإدماج شرط التحكيم الوارد في مشارطة التأجير بسند الشحن البحري، فهذه الصورة أيضاً كانت محل خلاف؛ فالمرسل إليه يعد طرف اجنبي عن مشارطة تأجير السفينة فهو يجد نفسه محال إليها عن طريق بند مدرج في شرط التحكيم؛ ونتيجة لذلك ذهب البعض إلى عدم الزامية شرط التحكيم المدمج للمرسل إليه استناداً إلى مبدأ الأثر النسبي

للعقد، في حين ذهب اتجاه آخر_والذي نؤيده من جانبنا_ إلى الزامية شرط التحكيم المدمج للمرسل إليه بشرط تحقق علم الأخير علماً حقيقياً ومؤكداً وقبوله الصريح لهذه الإحالة[٢٨].

وتتحقق هذه الشروط (العلم والقبول) بإدراج شرط الإحالة بصورة واضحة ومخصصة بشرط التحكيم ضمن بيانات سند الشحن البحري(على النحو الذي بيناه مسبقاً)[٢٩] ، وتعبير المرسل إليه عن إرادته بشكل صريح بالالتزام بشرط التحكيم المحال.

الفرع الثاني/ اثار شرط التحكيم من حيث الموضوع

يقصد بالأثر الموضوعي لشرط التحكيم التزام اطراف العقد بعرض منازعاتهم على هيئة التحكيم (الأثر الايجابي) وامتناعهم في نفس الوقت عن اللجوء إلى قضاء الدولة (الأثر السلبي)[٣٠] ، ويكون ذلك بحسب الشروط والبيانات المتفق عليها بسند الشحن البحري في حالة الإدراج أو المتفق عليها في مشارطة التأجير في حالة الإدماج، بيد إنه قد يحصل في بعض الاحيان تناقض بالإجراءات والأحكام بين ما يتضمنه سند الشحن وبين ما تتضمنه مشارطة التأجير، أو قد تتضمن أحد الوثيقتين شرط التحكيم والأخرى تعطي صلاحية البت في المنازعات إلى قضاء الدولة، فما هو الحل الأمثل في مثل هذه الحالات؟

يرى البعض إن الغلبة في هذه الحالة للوثيقة الثانية أي لسند الشحن البحري هنا كونه يعد معدلاً لإرادة الأطراف، في حين هناك من يرى بإعتماد مشارطة تأجير السفينة كونها الوثيقة الاساسية في حين سند الشحن البحري يعد وثيقة ثانوية تابعة[٣١]، ورأي آخر والذي نرجحه يرى إن الغلبة والترجيح يعتمد على طرف العلاقة، فلو افترضنا إن الشاحن كان طرف في مشارطة تاجير السفينة والتي تتضمن شرط التحكيم وفي ذات الوقت طرف في سند الشحن البحري والذي يعطي الصلاحية لقضاء الدولة أو يتضمن شرط تحكيم مخالف لشرط تحكيم مشارطة تأجير السفينة فهنا إذا ننظر إلى طرف النزاع الثاني فإذا كان طرف النزاع مؤجر السفينة اعتمدنا ما ذكر في مشارطة التأجير، أما إذا كان الطرف الآخر للنزاع الناقل اعتمدنا طريقة حسم النزاع الواردة في سند الشحن البحري[٣٢].

الخاتمة

بعد أن انهينا بحثنا الموسوم (احكام شرط التحكيم في سند الشحن البحري) نكون قد توصلنا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات الآتية:

أولاً:- نتائج البحث

- تبين لنا من خلال البحث أن شرط التحكيم تتم اضافته إلى سند الشحن البحري بطريقتين: أحدهما تسمى بالادراج والتي بموجبها تتم اضافة شرط التحكيم مباشرة إلى سند الشحن ويصبح احد بنوده، والأخرى تسمى بالادماج أو الإحالة والتي بموجبها يدرج شرط التحكيم في أحد الوثائق الخاصة بالعملية البحرية ثم يحال إليه بموجب بند في سند الشحن.
- تبين لنا أيضاً إن سند الشحن البحري يعد وثيقة مستقلة عن مشارطة تأجير السفينة وليس وثيقة تابعة لها، بيد إن هذه الاستقلالية لا تعني انقطاع الصلة تماماً بينهما طالما يربط الوثيقتين هدف واحد والمتمثل بتسهيل العملية البحرية وهذا ما يبرر انتقال شرط التحكيم إلى غير عاقديه عن طريق الإدماج أو الإحالة.
- تبين لنا من خلال الدراسة هناك شروط اساسية يتعين توافرها للقول بصحة الإحالة وهي:- أولاً: أن تكون الإحالة مكتوبة. ثانياً: أن تكون الإحالة خاصة بشرط التحكيم. ثالثاً: تحقق العلم الحقيقي والقبول الصريح لحامل سند الشحن البحري.
- توصلنا أيضاً إنه يشترط في قبول حامل سند الشحن البحري سواء في حالة الإدراج أم الإدماج أن يكون قبولاً مستقلاً بشرط التحكيم استناداً إلى مبدأ استقلال اتفاق التحكيم عن العقد الذي يرد فيه.
- تبين لنا من خلال الدراسة إن الإحالة التي تتم من سند الشحن البحري إلى مشارطة تأجير السفينة لا تخل بمبدأ الأثر النسبي للعقد طالما إنها لا تتم إلا بعلم وقبول حامل السند.
- تبين لنا إنه في حالة التعارض بين سند الشحن البحري ومشارطة تأجير السفينة في ما يخص طريقة حسم النزاع فالغلبة للوثيقة التي تربط أطراف المنازعة، فمشارطة تأجير السفينة تحكم علاقة المؤجر بالمستأجر وإن كان هو الشاحن نفسه، وسند الشحن البحري يحكم علاقة الشاحن بناقل البضاعة.

ثانياً:- التوصيات

- نوصي المشرع العراقي بضرورة تشريع قانون بحري عراقي يكون متفقاً مع التشريعات البحرية الحديثة والاتفاقيات الدولية البحرية.

- كذلك نوصي المشرع العراقي بضرورة تشريع قانون خاص بالتحكيم كقانون مستقل عن قواعد الإجراءات المدنية.

- ضرورة تنضيم شرط التحكيم بالاحالة ووضع مادة قانونية خاصة به كأن تكون كالآتي:- (إذا تضمنت أحد الوثائق البحرية نصاً على إحالة النزاع إلى التحكيم وصدر سند الشحن دون أن يتضمن اشارة واضحة وخاصة لهذا النص ولم يتحقق العلم الحقيقي والقبول الصريح لحامل سند الشحن فلا يجوز حينها الاحتجاج بهذا النص تجاه حامل السند حسن النية).

- ضرورة انضمام العراق للمعاهدات الدولية البحرية التي تخدم المنظومة التشريعية.

- وجوب انشاء مراكز للتحكيم البحري متخصصة في العراق، فضلاً عن عقد ندوات تدريبية لتكوين محكمين في مجال التحكيم البحري.

الهوامش

(١) د. عبد الفضل محمد احمد؛ د احمد حمد الرشود، شرح قانون التجارة البحرية الكويتي، ط١، منشورات ذات السلاسل، الكويت، ٢٠١٧، ص ٣٦٥.

(٢) نصت المادة ١٤٢ من قانون النقل العراقي على (سند الشحن في النقل البحري هو وثيقة النقل المنصوص عليها في المادة ٧٢ من هذا القانون).

(٣) مشار اليه لدى: د. فاروق ابراهيم جاسم، مبادئ القانون البحري، ط١، المكتبة القانونية، بغداد، ٢٠٢١، ص٢٠٢.

(٤) د. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩، ص٢٧٩.

(٥) يقابل ذلك نص المادة ١٥ من اتفاقية هامبورغ للنقل البحري للبضائع ١٩٧٨. والمادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

(٦) مشار إليه لدى: فؤاد عبد العلواني، دراسات في (القانون البحري. التأمين البحري، قضايا قانونية متنوعة)، ط١، صباح صادق الانباري، بغداد، ٢٠٠٤، ص٨١.

(٧) مصطفى هادي الخفاجي، الشروط المؤثرة في نطاق المجموعة العقدية، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة الكوفة، ٢٠٢٠، ص٨٣.

(٨) مشار إليه لدى: د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٠، ص١٨٦.

(٩) مشار إليه لدى: د. هاني دويدار، المصدر السابق، هامش(٣)، ص ١٩٣.

(١٠) مما تجدر الاشارة إليه هناك جانب من الفقه اعتمد المعيار الشكلي في مجال هذه التفرقة بمعنى إذا كان المحرر الناتج عن اتفاق الطرفين مشارطة كان العقد ايجار، في حين إذا كان المحرر سند شحن كان العقد هو عقد شحن البضاعة. للمزيد انظر: مجاجي سعاد، مشارطات إيجار السفن، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، ٥٠.

(١١) وقد يكون هذا الاخير مستأجر للسفينة أيضاً او مالك الاغلبية في الملكية الشائعة، للمزيد أنظر: مجاجي سعاد، مصدر سابق، ص٥١.

(١٢) د. عبد القادر حسين العطير، مصدر سابق، ص ٣١٢.

(١٣) د. هاني دويدار، مصدر سابق، ص ١٩٣.

(١٤) للمزيد أنظر: مجاجي سعاد، مصدر سابق، ص٥٠.

(١٥) د. محمد بهجت عبد الله، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤-٢٠٠٥، ص٦٥.

(١٦) مصطفى هادي الخفاجي، مصدر سابق، ص٨١.

(١٧) للمزيد حول مفهوم المجموعة العقدية انظر: د. محمد فهمي الجوهري، امتداد اتفاق التحكيم إلى غير الموقعين استناداً لنظرية مجموعة العقود، بحث مقدم إلى كلية الحقوق جامعة المينا، ص٣٠.

(١٨) د. ناريمان عبد القادر، اتفاق التحكيم، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٦، ص١٠٢.

(١٩) للمزيد أنظر: عبد الباسط محمد عبد الواسع، النظام القانوني لاتفاق التحكيم، ط٢، المكتب الجامعي الحديث، ٢٠٠٨، ص٧٩؛ وقد جاء في قرار لمحكمة تمييز دبي في قرارها المرقم ٨٧ لسنة ٢٠٠٣ "شرط التحكيم المطبوع في سند الشحن البحري بخط غير واضح ومقروء يعتبر شرطاً باطلاً، ولا يمكن افتراض

معرفة الأطراف مسبقاً بوجود شرط التحكيم على اساس أنهم شركات تعمل في النقل البحري ويتعاملون بسندات مماثلة". القرار متاح على الموقع الإلكتروني:
https://www.aifica.com/2019/03/11/1382/amp
تاريخ آخر زيارة: ٢٠٢٣/٦/١٤ الساعة ١٠:٣٧ pm.

(٢٠) مع ملاحظة قبل استقرار مبدأ استقلالية شرط التحكيم كان الاتجاه التقليدي يذهب إلى عد شرط التحكيم شرط تابع للعقد الاصلي من حيث الوجود والبطلان فإذا بطل او فسخ العقد الاصلي لأي سبب ترتب على ذلك انتهاء شرط التحكيم بعد تابع. وللمزيد أنظر: مصطفى ناطق صالح، مبدأ استقلال اتفاق التحكيم الاتجاري، بحث منشور لدى مجلة الرافدين للحقوق، العدد ٤٣، ٢٠١٠، ص١٣٠.

(٢١) وهذا ما نصت عليه المادة ١٠ من قانون التحكيم المصري رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٤ والتي جاء فيها "ويعتبر اتفاقاً على التحكيم كل إحالة ترد في العقد إلى وثيقة تتضمن شرط التحكيم إذا كانت الإحالة واضحة في اعتبار هذا الشرط جزءاً من العقد".

(٢٢) مشار إليه لدى: د. محمد جارد، مدى مشروعية شرط التحكيم بالإحالة في عقود التجارة الدولية، بحث منشور في مجلة القانون الدولي للدراسات البحثية، العدد الأول، ٢٠١٩، ص١٢٨.

(٢٣) بلباقي بومدين، شرط التحكيم بالإحالة ومدى نفاذه في مواجهة المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد ٣، ص١٠٠.

(٢٤) للمزيد حول استقلالية اتفاق التحكيم أنظر: مصطفى ناطق صالح، مصدر سابق، ص١٢٩ وما بعدها.

(٢٥) د. باسم محمد صالح، القانون التجاري، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠٠٧، ص٢٠٢.

(٢٦) مشار إلى هذه الآراء لدى: الاستاذة خلايدة ايمان، محاضرات في المنازعات والتحكيم البحري، متاح على الموقع الالكتروني: https://elern.unv-tlemcen.dz/pluginfile تاريخ آخر زيارة: ٢٠٢٣/٦/٢١.

(٢٧) فقد نصت المادة ٦٥ من قانون النقل العراقي على " لا تثبت للمرسل إليه الحقوق الناشئة عن عقد النقل ولا يتحمل الالتزامات الناتجة عنه الا إذا قبل هذه الحقوق والالتزامات صراحة أو ضمناً....".

(٢٨) بلباقي بومدين، مصدر سابق، ص١٠٨.

(٢٩) انظر الصفحة ( ) من هذا البحث.

(٣٠) د. ناريمان عبد القادر، مصدر سابق، ص ٤٧٤.

(٣١) د. هاني دويدار، مصدر السابق، هامش(٣)، ص ١٩٣.

وهذا ما أخذت به غرفة التجارة الدولية ICC في الدعوى رقم ٤٣٩٢ لعام ١٩٨٣ إذ قضت بعد اختصاصها بالنظر في النزاع استناداً إلى شرط التحكيم الذي تمت الإحالة اليه من العقد الثانوي إلى العقد الاصلي بإحالة عامة، طالما إن العقد الثانوي يعطي الصلاحية للقضاء في نظر النزاع، وبررت الهيئة ذلك بإن التحكيم نظام استثنائي وإنه يجب أن يفسر بشكل مقيد مقارنة بالاختصاص الثابت لقضاء الدولة. مشار إليه لدى: د. محمد فهمي الجوهري، امتداد اتفاق التحكيم إلى غير الموقعين، بحث مقدم إلى كلية الحقوق جامعة المينا، قسم القانون التجاري، ص ٥٩.

(٣٢) د. عبد القادر حسين العطير، مصدر سابق، ص٣١٢.

قائمة المصادر

- الكتب القانونية

١. د. باسم محمد صالح، القانون التجاري، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠٠٧.
٢. د. عبد الفضل محمد احمد؛ د احمد حمد الرشود، شرح قانون التجارة البحرية الكويتي، ط١، منشورات ذات السلاسل، الكويت، ٢٠١٧.
٣. د. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩.
٤. د. فاروق ابراهيم جاسم، مبادئ القانون البحري، ط١، المكتبة القانونية، بغداد، ٢٠٢١.
٥. د. محمد بهجت عبد الله، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤-٢٠٠٥.
٦. د. ناريمان عبد القادر، اتفاق التحكيم، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٦.
٧. د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٠.
٨. عبد الباسط محمد عبد الواسع، النظام القانوني لاتفاق التحكيم، ط٢، المكتب الجامعي الحديث،٢٠٠٨.
٩. فؤاد عبد العلواني، دراسات في (القانون البحري. التأمين البحري، قضايا قانونية متنوعة)، ط١، صباح صادق الانباري، بغداد،٢٠٠٤.

- البحوث والدراسات القانونية

١. بلباقي بومدين، شرط التحكيم بالإحالة ومدى نفاذه في مواجهة المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد ٣.
٢. خلايدة ايمان، محاضرات في المنازعات والتحكيم البحري، متاح على الموقع الالكتروني: https://elern.unv-tlemcen.dz/pluginfile تاريخ آخر زيارة: ٢٠٢٣/٦/٢١.
٣. د. محمد جارد، مدى مشروعية شرط التحكيم بالإحالة في عقود التجارة الدولية، بحث منشور في مجلة القانون الدولي للدراسات البحثية، العدد الأول، ٢٠١٩.
٤. د. محمد فهمي الجوهري، امتداد اتفاق التحكيم إلى غير الموقعين استناداً لنظرية مجموعة العقود، بحث مقدم إلى كلية الحقوق جامعة المينا.
٥. د. محمد فهمي الجوهري، امتداد اتفاق التحكيم إلى غير الموقعين، بحث مقدم إلى كلية الحقوق جامعة المينا، قسم القانون التجاري.
٦. مجاجي سعاد، مشارطات إيجار السفن، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس.
٧. مصطفى ناطق صالح، مبدأ استقلال اتفاق التحكيم الاتجاري، بحث منشور لدى مجلة الرافدين للحقوق، العدد ٤٣، ٢٠١٠.
٨. مصطفى هادي الخفاجي، الشروط المؤثرة في نطاق المجموعة العقدية، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة الكوفة، ٢٠٢٠.