

مدى امتداد الشروط الوارد في مشاركة الإيجار إلى سند الشحن البحري

ناجي زهرة

مقدمة :

إن النقل البحري للبضائع قد يتم بمناسبة عقد إيجار للسفينة (Contrat d'affrètement) و إما بمناسبة عقد نقل بحري (Contrat de transport).

إن عقد إيجار السفينة يحكم العلاقة بين المؤجر للسفينة (Fréteur) والمستأجر (L'affréteur)، تسمى الوثيقة التي تحرر عند إبرام هذا العقد بمشارطة إيجار (Charte partie).

وأن عقد النقل المبرم في مرحلة تالية لقد إيجار السفينة فهو عقد مستقل، يوقع بين المرسل إليه للبضاعة و أطراف عقد الإيجار و هما المؤجر (Fréteur) و المستأجر (Affréteur)، تسمى الوثيقة التي تحرر في هذه المرحلة سند شحن لمشارطة إيجار⁽¹⁾ (Connaissance de charte partie)، في هذه الحالة المستأجر L'affréteur يصبح الشاحن للبضاعة الموجهة للغير Un tiers، و المؤجر باعتباره المسير التجاري للسفينة يصبح الناقل.

فأطراف عقد الإيجار و هما المؤجر و المستأجر يصبحون أطرافا في عقد النقل البحري المبرم في المرحلة الثانية مع الغير المرسل إليه، هذا ما يجعل أن يوجد بين يدي المرسل إليه وثيقة مركبة تسمى سند الشحن لمشارطة إيجار. Connaissance de la charte partie

حيث تحتفظ هذه الوثيقة بالوظائف الكلاسيكية لسند الشحن، من إثبات استلام البضاعة، و إثبات عقد النقل، و أنها وثيقة قابلة للتداول⁽²⁾.

إن إصدار سند شحن لمشارطة إيجار يطرح إشكال فيما إذا كانت شروط مشارطة إيجار يمكن إثارتها عندما يثور نزاع بين أطراف مشارطة الإيجار من جهة و الغير الحامل لسند الشحن من جهة أخرى؟.

هناك وثائق تنص بصفة مباشرة على شروط النقل في صلب الوثيقة منها شرط التحكيم إما على وجه الوثيقة أو على ظهر الوثيقة في نص مطبوع حالة سند الشحن للخطوط المنتظمة و في هذه الحالة تسمح

1 - يتميز سند الشحن الذي يصدر بمناسبة مشارطة إيجار بالرحلة أنه لا يتضمن كل الشروط و البيانات المعتادة في سندات الشحن المستعملة في عقود النقل بخطوط منتظمة، إما تستبدل هذه الشروط و البيانات بصيغة عامة تفيد الإحالة إلى المشاركة، و أن تحرير سند الشحن في هذه الحالة لا يغير من طبيعة العقد الذي يبقى عقد إيجار بمشارطة الرحلة، و قد أقر مؤتمر «مكوك» نموذج لسند شحن ليستعمل مع مشارطات الإيجار يطلق عليه «Congenbill» و قد ظهرت منه طبعة لسنة 1978. أنظر ذلك في: أحمد حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985، ص 182.

2 - PAPADATOU(Marina), La convention d'arbitrage dans le contrat de transport maritime de marchandises: étude comparée des droits français, hellénique et anglais, thèse de doctorat en droit soutenu le 26 mai 2014, Université Panthéon - Assas, P.P. 27 - 35.

لحامل السند أن يكون على علم بمحتوى الوثيقة.

في حين هناك البعض الآخر تنص بطريقة غير مباشرة في نصوصها عن طريق ما يسمى بشرط الإحالة *Une clause de renvoie* لوثيقة أخرى تحددها كما هو الحال بالنسبة لسندات الشحن لمشاركة إيجار *Les connaissances de charte partie* ، هذا من جهة و من جهة أخرى بعض سندات الشحن تستعمل إحالة عامة لشروط الواردة في مشاركة إيجار من بينها شرط التحكيم، و البعض الآخر من سندات الشحن لمشاركة إيجار تحيل إحالة محددة لشرط التحكيم مشاركة إيجار⁽¹⁾.

لقد اعترفت صراحة كل من قواعد هامبورج *Les Règles de HAMBOURG* في المادة 1/22 و قواعد روتردام *Les Règles de ROTTERDAM* في المادة 1/75 على إمكانية اللجوء للتحكيم لحل النزاع الناتج عن عقد تحكمه هذه القواعد الدولية.

و هذا على خلاف قواعد لاهاي فيسبي *La Haye - Visby* حيث التزمت الصمت حول شرط التحكيم، لكن هناك من يرى بأن هذا الصمت لا يمكن تفسيره كرفض للاعتراف بالشرط، و بالتالي غياب المنع يسمح بتفسير جواز الشرط، من حيث المبدأ.

الإشكال المطروح فعالية اتفاق التحكيم في مواجهة المرسل إليهم للبضائع الحاملين لسند الشحن؟.

1 - حالة اتحاد صفة الشاحن و المرسل إليه الحامل لسند الشحن

في الإيجار للرحلة يأخذ المستأجر صفة الشاحن و يأخذ المؤجر صفة الناقل و هم أطراف في عقد النقل، في الحالة التي يقوم فيها الشاحن بنقل البضاعة لحسابه، نكون أمام وضعية الشاحن - المرسل إليه الحامل لسند الشحن الموقع على المشاركة يستمد حقوقه من مشاركة الإيجار أما سند الشحن الذي يحرره في وقت لاحق للمشاركة فهو مجرد إيصال أخذ السفينة للبضاعة في عهدتها، و يتميز هذا السند بأنه لا يتضمن كل الشروط و البيانات المعتادة في سندات الشحن حيث تستبدل هذه الشروط و البيانات بصيغة عامة بالإحالة إلى مشاركة الإيجار⁽²⁾، هذا ما يجعل المرسل إليه طرف أولى في العقد الثنائي *Bipartie* ،

دائما تتضمن سندات الشحن للخطوط المنتظمة يظهر اسم الناقل و اسم الشاحن، غير أنه قد لا يحمل سند الشحن اسم الشاحن الحقيقي *Le chargeur réel*. حيث وثيقة النقل تحمل اسم وكيل العبور، إن شروط النقل من بينها شرط التحكيم لا تلزم إلا الشاحن.

و في حالة عدم ظهور اسم الناقل على سند الشحن، في حالة مشاركة إيجار لمدة يحتفظ المستأجر بالملاحة التجارية للسفينة و يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية، أما في حالة الإيجار بالرحلة، ليس للمستأجر الإدارة الملاحية و لا الإدارة التجارية للسفينة في هذه الحالة يبقى المؤجر المتعامل الاقتصادي للسفينة له اللجوء إلى التحكيم أو طلب التحكيم المبين في مشاركة الإيجار.

المشكل الذي يثور عندما تكون هناك عدة إيجارات للسفينة و إصدار عدة مشارطات إيجار للإيجار من الباطن في هذه الحالة ترفع الدعاوى إما على الناقل الظاهر إذا وجد إما ضد مجهز السفينة، هذا الحل يرمي لحماية المتعامل الذي يجهل هوية الناقل المتعاقد معه، هذا الحل أوجده القضاء الفرنسي⁽¹⁾.

يمكن أن يكون المرسل إليه طرف في عقد النقل و ذلك في ظروف محددة، عندما يكون كل من المرسل إليه و الشاحن شخص واحد، و إما عندما يكون الشاحن ممثل للمرسل إليه لدى الناقل في هذه الحالة المرسل إليه يرتبط بشروط العقد كطرف أولي في العقد ساهم من البداية في إبرامه و تنفيذه، في هذه الحالة يتم الأعمال بشرط التحكيم⁽²⁾.

كذلك في حالة المرسل إليه يكون ممثلاً *Le destinataire représenté* إما ببائع البضاعة أو *Le commissionnaire* ، فكل من الطرفين الناقل و الشاحن التزموا بشروط العقد في هذه الحالة لا يستطيع المرسل إليه التمسك بجهله لعبارة العقد، و بالتالي الاستفادة من عدم تطبيق شرط من شروط العقد في مواجهته⁽³⁾.

لكن ماهو الحكم عندما يتصرف الشاحن المستأجر ليس بوصفه شاحنا كطرف أولي في عقد إيجار السفينة لكن بصفته متنازل له عن حقوق المرسل إليه و هل في هذه الحالة هل يعتبر المرسل إليه طرف في العقد الأصلي أم طرف أجنبي عن العقد لا يستطيع التمسك الاستفادة بشرط التحكيم؟.

حيث قرر القضاء الفرنسي (الغرفة المدنية) رفض تطبيق شرط التحكيم المثار من طرف الناقل المبين في مشاركة إيجار لحل أي نزاع ينشأ عن هذا العقد في قضية قام فيها الشاحن المستأجر لسفينة برفع دعوى ضد الناقل للمطالبة بالتعويض عن الهلاك و التلف اللاحق بالبضاعة، لكن ليس بصفته كمستأجر طرف أولى في مشاركة إيجار السفينة و لكن كمتنازل له عن حقوق المرسل إليه أو المؤمنين الذين حلوا محله في حقوقه، على أساس أن مشاركة الإيجار لا تنفذ في مواجهة المرسل إليه إلا إذا علم بها و قبلها.

كما يرجع للمحكم وحده الفصل بناء على اختصاصه أن شرط التحكيم لا ينفذ إلا بالنسبة للأطراف الذين علموا و قبلوا بالشرط. المرسل إليه علم بشرط التحكيم المبين في مشاركة الإيجار و قبل به لاحقا في لحظة استلام البضاعة .

المستأجر الشاحن المتنازل له عن حقوق المرسل إليه طرف أولى في مشاركة الإيجار لا يستطيع جهل عبارات المشاركة ، الذي يجب عليه احترامه مقضاة الناقل فقط الغير حامل سند الشحن لا يستطيع الاستفادة من هذا الشرط.

فالمستأجر في هذه القضية تناسي التزاماته المتولدة عن مشاركة الإيجار التي قام بالتوقيع عليها، حيث تقدم بصفته متنازل له عن حقوق المرسل إليه، فهو من جهة لا يستطيع جهل شرط التحكيم المدون فوق

1 - PAPADATOU (Marina), P.64.

2 - IBID, P.67.

3 - IBID, P.P.69 – 70.

مشاركة، و من جهة آخر أختار جهل المشاركة، فالشخص المتنازل له عن حقوق المرسل إليه يعتبر أجنبي عن عقد الإيجار مما يؤدي لعدم تطبيق شرط التحكيم.

فرجوع المستأجر المتنازل له عن حقوق المرسل إليه من جهة لا يستطيع الاستفادة من حقوق غير حقوق المرسل إليه، و من جهة آخر لا يستطيع التملص من التزاماته، فرجوعه على الناقل كان يجب أن يمارس في إطار مشاركة الإيجار الطرف الأولي فيها، و بالتالي لا يستطيع الجهل بعبارات المشاركة خاصة شرط التحكيم⁽¹⁾.

كما قرر القضاء الفرنسي أيضا في قرار صادر عن الغرفة التجارية في قضية مشابهة للقضية الأولى، حيث تضمنت مشاركة الإيجار بند صريح على أن كل نزاع بين المؤجر و المستأجر يحال على التحكيم. حيث تدخل المستأجر في النزاع ليس بوصفه مستأجر لكن بصفة المتنازل له عن حقوق المرسل إليه، و بالتالي فإن شرط التحكيم لا يطبق في مواجهة هذا الأخير، حتى يطبق شرط التحكيم في مواجهته يجب قبوله لشرط التحكيم و لا يكفي مجرد الحصول على السند، حيث أن المحكمة التجارية تشترط لتطبيق شرط التحكيم في مواجهة المرسل إليه القبول الصريح من طرف هذا الأخير و لا تكتفي بالقبول الضمني⁽²⁾.

2- المرسل إليه الحامل لسند الشحن تحيل لمشاركة إيجار طرف ثالث في العقد

تبرم مشاركة الإيجار بين طرفين يسمى أحدهما المؤجر و يسمى الطرف الثاني المستأجر، إن طرفا المشاركة سواء كانت زمنية أو لرحلة هما مالك السفينة و مستأجرها و ليس المرسل إليه، حيث عقد الإيجار يضع التزامات على طرفي العقد و لا التزام على شخص أجنبي عن العقد و لا تنتقل آثار العقد إليه، المبدأ أن المرسل إليه ليس ملزما بشروط المشاركة إلا إذا نص صراحة على ذلك في سند الشحن، لأن سند الشحن يثبت واقعة لاحقة على إبرام المشاركة و هي واقعة الشحن.

فشروط مشاركة الإيجار التي لاترد في سند الشحن و التي لا يحيل إليها هذا السند فلا يحتج بها في مواجهة المرسل إليه حامل سند الشحن عندما يكون من الغير أي شخص آخر غير المستأجر الذي وقع على المشاركة⁽³⁾.

فسند الشحن الذي يحيل لمشاركة إيجار السفينة، فهذه الإحالة تعني أن الشروط المثبتة في سند الشحن مكتملة لتلك الواردة في مشاركة الإيجار⁽⁴⁾.

يكون المرسل إليه طرف ثالث في العقد و ذلك إما كطرف منظم و إما من الغير لعقد النقل.

1 - Cour de Cassation (ch.civ.), 16 mars 2004, Navire Avlis, DMF 648 mai 2004, P. 423 et S., obs., Martin REMOND - GOUILLOU.

2 - Cour de Cassation (ch.com.), 8 octobre 2003, Navire M/V Jhelum, DMF647, avril 2004, P.P. 339 - 347, obs., Martin REMOND - GOUILLOU.

3 - القاضي: تاج السر محمد حامد، تاريخ النشر، 31 - 1 - 2012 www.justic.lawhom.com

4 - www.lawjo.net

تبنى القانون الفرنسي نظرية الطبيعة الثلاثية لعقد النقل هذا ما يمنح المرسل إليه صفة الطرف المنظم للعقد *Une partie adhérente* كاستثناء على نظرية الآثار النسبية للعقد، فالمرسل إليه له صفة قانونية مختلفة عن الشاحن.

يتضمن سند الشحن توقيع كل من الناقل و الشاحن، و عدم وجود توقيع المرسل إليه غالبا لا تعرف هويته عند بداية النقل فلا يعرف إلا في نهاية العملية النقل عند التسليم⁽¹⁾

المرسل يعتبر من الغير في القانون الانجليزي في عقد النقل، المرسل إليه لا يشارك في أية مرحلة من مراحل تكوين العقد فهو يرتبط بالعقد كغير، في القانون الروماني الجرمانى لمبدأ الآثار النسبية للعقد لا يشرح الحقوق التعاقدية للمرسل إليه الذي لم يشارك في تكوين و إبرام العقد، في حالة هلاك البضاعة لا يملك المرسل إليه حق عقدي و مباشر لرفع الدعوى لأنه لم يوقع عقد النقل مع الأطراف الأولية. فالمرسل إليه يستمد حقوقه من سند الشحن عن طريق تنازل القانوني للحقوق التعاقدية للمرسل إليه الحامل لوثيقة النقل، و بالتالي يملك حق الرجوع لإقرار مسؤولية الناقل في حالة التنفيذ السيئ للعقد كما لو كان طرفا في العقد من البداية، حيث تنازل له الشاحن عن حقوقه التعاقدية في مواجهة الناقل.

ذهب القضاء الفرنسي قبل إصدار معاهدة بروكسل لسنة 1924 و قبل القانون الفرنسي لسنة 1936 المتعلق بنقل البضائع بطريق البحر، أن تضمين سند الشحن الإحالة إلى مشاركة الإيجار من شأنه أن يدمج نصوص المشاركة في سند الشحن و من أجل ترتيب هذا الاثر يكفي أن يرد شرط الاحالة بصيغة عامة، فموجب هذه الإحالة يجد الغير حامل لسند الشحن نفسه محالا على عقد إيجار السفينة المثبت بموجب مشاركة الإيجار يتساوى مركزه مع مركز المستأجر في الحقوق و الإلتزامات. لكن بعد إصدار معاهدة بروكسل لسنة 1924 و القانون الفرنسي لسنة 1936 لتضمن هذه النصوص أحكام تتعلق بالنظام العام: حيث وجد حلين: الأول و بالاستناد لمبدأ العقد شريعة المتعاقدين تجعل الغير ملتزم بشروط المشاركة بموجب الإحالة. مبدأ استقلال سند الشحن عن المشاركة تجعل الغير يتمسك بالاستفادة من النظام القانوني الذي يحكم سندات الشحن فقط فلا اثر للإحالة .

إلا انه في هذه الأخيرة يجب التمييز بين نوعين من الشروط إن شروط التي لا تتصل بمسؤولية الناقل و منها شرط التحكيم يحتج بها في مواجهة الغير الحامل لسند الشحن الذي يحيل لمشاركة إيجار تتضمن هذه الشروط و ذلك تطبيقا لمبدأ العقد شريعة المتعاقدين و التي لا تتعارض مع نص متعلق بالنظام العام الوطني و الدولي⁽²⁾.

حيث أن اتفاقية هامبورج لسنة 1978 جاءت بالحل القانوني و الإجابة على السؤال فيما إذا كان المرسل إليه للبضاعة ملزم بشرط التحكيم المحال إليه بموجب سند الشحن، و يتبين ذلك من نص المادة 2/22 « إذا

1 - PAPADATOU (Marina), P. P.71 - 72.

2 - روان التجارية 1950/2/27 بحري فرنسي 1950 - 552 و 30 / 8/ 1952 بحري 1953 - 14، أنظر ذلك في: أحمد حسني، المرجع السابق، ص ص، 194 - 196.

تضمنت مشاركة الإيجار نصا على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم و صدر سند شحن استنادا لمشاركة الإيجار دون أن يتضمن ملاحظة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل سند الشحن، لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا النص تجاه حامل السند الحائز بحسن نية»

3- موقف القضاء الجزائري من المركز القانوني للمرسل إليه

إن المحكمة العليا في قرارها رقم 439517 لـ: 2008/04/09 الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية جاء فيه « يجب القول لئن كان المرسل إليه غير ملزم ببند التحكيم الذي تشير إليه وثيقة الشحن، فبالمقابل هذا لا يمنعه من التمسك به و حيث يبين من وثيقة الشحن أنها تحيل إلى عقد إيجار السفينة.... »

« حيث أن الإشارة لعقد إيجار السفينة في وثيقة شحن تجعل المرسل إليه المطعون ضدها في قضية الحال طرفا في هذا العقد و لها الحق في استعمال بند التحكيم.... أن أرادت التمسك به....»

يتبن من خلال هذا القرار أنه نص على المبدأ وهو أن المرسل إليه غير ملزم ببند التحكيم الذي تشير إليه و وثيقة الشحن هذا من جهة.

لكن من جهة أخرى له أن يتمسك و يحتج بهذا الشرط إذا في الحالة التي يكون فيها الشرط محل إحالة إليه في وثيقة الشحن.

و بالتالي يتوقف نفاذ الشرط في مواجهة المرسل إليه على إرادة هذا الأخير، فإذا أظهر إرادته في التمسك به خضع للتحكيم و و إذا أظهر إرادته في عدم التمسك به لم يخضع المرسل إليه للتحكيم.

كما يجعل هذا القرار من المرسل إليه طرف في العقد. لكن السؤال المطروح هل هو طرف أصلي شأنه في ذلك شأن الشاحن يستوي معه في الحقوق و الإلتزامات أم طرف منظم للعقد؟.

القرار القضائي الجزائري لم يبين ذلك

الإشكال المطروح هل التعبير عن إرادة المرسل إليه في هذه الحالة يجب أن تكون صريحة أو يكفي التعبير الضمني؟.

يرى البعض في تعليقه على القرار السابق أن المحكمة العليا لم تحدد الشكل الذي يعبر به المرسل إليه عن قبوله لشرط التحكيم، و يظهر انه يؤخذ بالتعبير الضمني، حيث يكفي علم المرسل إليه بوجود هذا الشرط، مع الأخذ بعين الاعتبار أهمية سند الشحن في نفاذ شرط التحكيم في مواجهة المرسل إليه⁽¹⁾.

بينما القضاء الفرنسي لم تتفق الغرفة التجارية و المدنية حول شكل التعبير عن إرادة المرسل إليه لنفاذ شرط التحكيم في مواجهته.

الغرفة التجارية تشترط التعبير الصريح لنفاذ شرط التحكيم المدون على سند الشحن، فالمرسل إليه يعتبر

1 - HADDOUM (Kamel), La problématique de l'opposabilité de la clauses compromissoire dans le contentieux maritime: le cas du destinataire, REVUE DE LA COUR SUPREME, Numéro Spécial, T2, 9009, P.11.

طرف منظم في العقد من لحظة استلامه للبضاعة و ليس عند قبوله لسند الشحن.

بينما الغرفة المدنية تكتفي بالتعبير الضمني لإرادة المرسل إليه في قبوله لشرط التحكيم و لا تشترط التعبير الصريح مع الأخذ بعين الاعتبار العرف⁽¹⁾.

4 - الوضعية القانونية لشرط التحكيم و سند الشحن الإلكتروني⁽²⁾

لا يوجد تعريف لوثيقة الشحن الإلكترونية في قواعد اللجنة البحرية لوثائق الشحن الإلكترونية لسنة 1991، في حين يعرفها بعض الفقه بأنها عبارة عن رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل تفيد استلامه البضاعة.

الوثيقة الإلكترونية أو رسالة البيانات قد تكون رسالة إلكترونية عادية موقعة ممن صدرت عنه، أو قد تكون رسالة مشفرة باستخدام مجموعة من العمليات الحسابية يتم من خلالها تشفير مضمونها، و يتم اللجوء إلى هذا النوع الأخير من الرسائل لإضفاء نوع من الثقة على وثائق الشحن التي تتم عبر شبكة الإنترنت، إذ تضمن للمرسل إليه سلامة المعلومات التي تتضمنها دون تحريف أو تعديل قد ينتج عن تدخل شخص آخر على الشبكة.

و يقول الأستاذ Olivier CACHART بشأن تعريف وثيقة الشحن الإلكترونية بأنه ” يقصد بوثيقة الشحن في القانون الوضعي الوثيقة Document، و معنى وثيقة الشحن الإلكترونية، نظام معقد مؤسس على تسجيل إلكتروني و الذي عليه تثبت أوامر المعنيين المتتابعين و المعلومات المرئية و الظاهرة على وثيقة الشحن ”.

و حسب رأي البعض تسمى هذه الطريقة، بالطريقة القانونية لإدخال وثيقة الشحن في الإعلام الآلي، وتسمى أيضا بنظام التسجيل و الشروط و تعتمد أساسا على نظام الإعلام و التأييد system de notification et de confirmation و وفقا لهذا النظام ففي كل مرة ينشأ فيها حق على البضائع أو يحول هذا الحق إلى شخص آخر، يقوم منشئ هذا الحق أو المحول له بإعلام العملية للناقل، و هذا الأخير بدوره يقوم بتسجيل التغيير و يبعث للمستفيد أو المتنازل له تأييدا confirmation للحقوق التي اكتسبها. فكل من عقد النقل و التأييد من طرف الناقل تتضمنان شروط خاصة التي تؤدي إلى خلق علاقات قانونية مثل تلك الخاصة بمفهوم التداول⁽³⁾.

إن المادة 3/17 من القانون النموذجي لـ: CNUDCI - لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي - حول التجارة الإلكترونية تقبل بأن واحد أو أكثر من رسالة معطيات إلكترونية تستطيع تحويل الحقوق و الالتزامات التي من المفروض لصيقة بوثيقة نسخة ورقية.

1 - HADDOUM (Kamel), op.cit., P:12 - 13.

2 - في موضوع سند الشحن الإلكتروني، أرجع إلى: بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2011 - 2012، ص 102 و ما بعدها.

3 - أنظر ذلك في: ناجي زهرة، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة الجزائر - 1، كلية الحقوق، 2010 - 2011، ص 38 - 39.

فإن المعطيات الغير موضوعة كاملة في وثيقة إلكترونية أساسية، فهي مجسدة بالإحالة على وثيقة إلكترونية أخرى، آلية الإحالة تبقى نفسها بالنسبة للوثيقة الورقية و الوثائق الإلكترونية، وهذا ما أخذت به قواعد روتردام بشأن وثائق النقل الورقية و الالكترونية.

ففي مجال التحكيم التجاري الشكل الإلكتروني للوثائق التي تتضمن شرط التحكيم لا يتعارض مع اتفاقية نيوروك التي تشترط الشكل الكتابي لشرط التحكيم و ذلك بناء على التفسير الواسع لنص المادة 2/2 الذي يسمح بإدخال المفهوم الواسع الذي يشمل الشكل الإلكتروني و فقا لتقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي لسنة 1999 و 2006⁽¹⁾.

الخاتمة:

يعتبر التحكيم⁽²⁾ الطريقة المثلى في التجارة الدولية لفض مختلف النزاعات المتعلقة بعقود إيجارات السفن، خاصة التحكيم الحر *ad hoc*، حيث يتمثل في اتفاق الأطراف على عدم عرض النزاع على مؤسسة تحكيمية، مختارين بذلك الاتفاق حول قواعدهم الإجرائية.

يمثل التحكيم *ad hoc* البديل عن التحكيم المؤسسي، ففي هذا النوع من التحكيم يكون دور كبير لأطراف النزاع و حرية كبيرة في اختيار الإطار الذي يجرى في التحكيم، من اختيار المحكمين مع الأخذ بعين الاعتبار التجربة و الكفاءة التقنية و القانونية، هذا ما يجعل الكثير من المتعاملين الاقتصاديين يميلون نحو هذا النوع من التحكيم.

على خلاف التحكيم المؤسسي الذي يفرض على أطراف النزاع اختيار محكم من بين المحكمين المبيينين في قائمة له أو عدم قبول محكم خارج القائمة إلا في حالات نادرة و هذا ما يحد من حرية الأطراف.

كما تظهر إيجابيات التحكيم *ad hoc* أنه يسمح عملية التحاور بين أطراف النزاع من جهة و المحكمين من جهة أخرى و ذلك لتنظيم إجراءات التحكيم، و هذا على خلاف التحكيم المؤسسي الذي يتميز بثقل و بطئ في الإجراءات، و هذا ما لا يتماشى مع الموضوعات البحرية التي تتطلب السرعة في فض النزاع، خاصة إذا ما تعلق الأمر ببضاعة أو بناء سفينة.

كذلك تظهر إيجابيات التحكيم *ad hoc* من الناحية الاقتصادية، فتتحدد أتعاب المحكمين بناء على اتفاق و تفاوض بين أطراف النزاع و المحكمين مع الأخذ بعين الاعتبار خصائص النزاع و الوضعية الخاصة لكل طرف، على خلاف التحكيم المؤسسي، ففي هذا النوع من التحكيم مصاريف المحكمين محددة مسبقا و كذلك المصاريف الإدارية للمؤسسة التحكيمية.

لكن مع ذلك لا يمكن تجاهل إيجابيات التحكيم المؤسسي و ذلك لما يمنحه هذا التحكيم لأطراف النزاع من خدمات و امن قانوني قد لا تتوفر في التحكيم *ad hoc*.

لكن مع ذلك ففي حالة لجوء الأطراف للتحكيم المؤسسي هذا لا يمنعهم من الرجوع للتحكيم⁽³⁾ *ad hoc*.

1 - PAPADATOU (Marina), op.cit., P.P.104 -2001

2 - JOB (Alexandre), Arbitrage maritime, dérives et perspectives, DMF 711, Février 2010, P. 95.

-JOB (Alexandre), Arbitrage maritime: savoirs saisir les opportunités de l'arbitrage *ad hoc*, DMF 723, Mars 2011, P.207 ets. 3