مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: التحكيم على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ، 1978)
اسم الكاتب: د. غسان علي، حيدره أيمن جابر
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/library/6011
تاريخ الاسترداد: 2026/11/10 20:04 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

Arbitration In Accordance With The United Nations Convention On The Carriage Of Goods By Sea (Hamburg, 1978)

Ghassan ali[*]
Haidara aiman jaber[**]

(Received 17 / 12 / 2023. Accepted 3 / 1 / 2023)

□ ABSTRACT □

International maritime transport represents the backbone of international trade in our current era, for many reasons, such as low costs and the ability to transport large quantities of goods at once. The United Nations Convention on the Maritime Transport of Goods of 1978, known as the Hamburg Convention, represents a qualitative shift in regulating the rules of maritime transport of goods. Among the important topics regulated by the agreement is the subject of arbitration, as it is the most important means of settling disputes related to international trade contracts, especially the contract for the maritime carriage of goods. Accordingly, this research studies the rules of the Hamburg Convention related to arbitration as a means of settling disputes related to the contract for the maritime carriage of goods.

Keywords: arbitration, maritime carriage contract, Hamburg Convention, bill of lading.

Copyright **:**Tishreen University journal-Syria, The authors retain the

[*]**Professor , Department Of International Law, Faculty Of Law, Tishreen University, Lattakia, Syria.**
[**]**Master's Student, Department Of International Law, Faculty Of Law, Tishreen University,Lattakia,Syria. haidara.jaber@tishreen.edu**

التحكيم على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ، 1978)

الدكتور غسان علي*
حيدره أيمن جابر**

(تاريخ الإيداع 17 / 12 / 2023. قُبِل للنشر في 3 / 1 / 2024)

□ ملخّص □

يمثل النقل البحري الدولي عصب التجارة الدولية في عصرنا الحالي، لأسباب عديدة كانخفاض التكاليف والقدرة على نقل كميات كبيرة من البضائع دفعة واحدة، وتمثل اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 والمعروفة باسم اتفاقية هامبورغ، نقلة نوعية على صعيد تنظيم قواعد النقل البحري للبضائع، ومن بين الموضوعات الهامة التي نظمتها الاتفاقية، موضوع التحكيم، باعتباره أهم وسائل تسوية النزاعات المرتبطة بعقود التجارة الدولية، وخاصة عقد النقل البحري للبضائع، وبناء عليه يتناول هذا البحث قواعد اتفاقية هامبورغ المتعلقة بالتحكيم كوسيلة لتسوية النزاعات المرتبطة بعقد النقل البحري للبضائع.

الكلمات المفتاحية: التحكيم، عقد النقل البحري، اتفاقية هامبورغ، سند الشحن.

حقوق النشر : مجلة جامعة تشرين- سورية، يحتفظ المؤلفون بحقوق النشر بموجب الترخيص CC BY-NC-SA 04

* **مدرس ، قسم القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة تشرين، اللاذقية، سورية.**
** **طالب ماجستير، قسم القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة تشرين، اللاذقية، سورية.**

مقدمة

يحتل النقل البحري أهمية كبيرة في التجارة الدولية لعدة أسباب أهمها انخفاض تكاليفه وقدرته على نقل كبيرة ومتنوعة من البضائع ، وبعد التطور الكبير في صناعة الملاحة البحرية من حيث تطور السفن وظهور شركات نقل بحري دولية، وخطوط ملاحية منتظمة لنقل البضائع اتجهت كل دولة الى تنظيم عملية التجارة البحرية وعقود النقل البحري في قوانين خاصة تراعي مصالحها الاقتصادية، بسبب تباين المصالح بين الدول الشاحنة والدول الناقلة التي تمتلك شركات النقل البحري الدولية، ونظراً لاختلاف هذه المصالح وسعي كل طرف الى جلب الاختصاص القضائي لمحاكمه وتطبيق قوانينه ازدادت أهمية التحكيم كوسيلة لحل النزاعات المرتبطة بالنقل البحري الدولي، وزاد من أهمية التحكيم الطابع المتخصص لهذه النزاعات والحاجة الملحة لحلها بسرعة بعيداً عن المحاكم وما تحمله اجراءات تعقيد وطول الفترة اللازمة لحسم النزاعات، فكان أفضل خيار للأطراف أن يعقد اتفاق بينهم على حل النزاع عن طريق التحكيم وخاصة من خلال المؤسسات التحكيمية الدائمة ، فظهرت مراكز تحكيمية في لندن ونيويورك وباريس متخصصة في مجال النقل البحري وأكثر قدرة وخبرة على حل مثل هذه النزاعات ذات الطبيعة القانونية والفنية الخاصة، ولكن الغالب في اتفاقات التحكيم وخاصة إذا كانت في صورة شرط تحكيمي سابق على النزاع أن يستغل كبار الناقلين لمركزهم الاقتصادي الكبير والاحتكاري في بعض الأحيان ، ويضمنون عقود النقل البحري شروطاً تحكيمية تراعي مصالحهم وتكون مجحفة بحق باقي الأطراف ، سواء من حيث مكان مباشرة التحكيم أو من حيث القواعد الواجبة التطبيق على النزاع ، وخاصة عندما يكون شرط التحكيم أو العقد الذي يتضمنه في صورة نموذج مصاغ مسبقاً دون نقاش أو تفاوض بين الأطراف ، ومن الطبيعي في هذه الحالة أن يسخر الناقل خبرائه القانونيين لصياغة اتفاقات تحكيمية تخفف من مسؤوليته في حال اخلاله بأي من التزاماته التعاقدية ولا ترهقه عند مباشرة اجراءات التحكيم سواء من حيث مكان أو اجراءاته، الى حد قد يصل في بعض الأحيان الى دفع الطرف الآخر الى التراجع عن مطالبة الناقل نظراً لما سوف يتكبده من عناء وتكاليف ، ولكل ما سبق ونظراً لخصوصية النقل البحري الدولي سعت الدول الى عقد اتفاقيات تحظ التوازن بين الأطراف وتمنع الطرف القوي اقتصادية من استغلاله مركزه وفرض شروط مجحفة بحق الطرف الآخر ، فكانت اتفاقية بروكسل لعام 1924 ومن ثم بروتوكول لاهاي المعدل عام 168، وأخيراً اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع هامبورغ عام 1978 ، وتكتسب هذه الاتفاقية أهميتها من حيث أنها نظمت بعض قواعد التحكيم البحري ، ولكن الاتفاقية قد تنبهت الى هذا التفاوت في المراكز الاقتصادية بين أطراف عملية النقل البحري ، وسعت الى حماية الطرف الضعيف وخاصة الشاحن في عقد النقل البحري فجاءت بنصوص آمرة، وغير معتادة في مجال التحكيم ، تراعي خصوصي النقل البحري الدولي ، ووضعت ضوابط تضمن التوازن بين الأطراف ،وتحترم إرادتهم طالما ولكن في الوقت ذاته لا تفرغ التحكيم من مضمونه وتحاول أن تحافظ مزاياه ومن هنا يحاول هذا البحث تسليط الضوء على هذه الأحكام التي جاءت بها الإتفاقية ، وتحليل أثرها على عملية التحكيم في النقل البحري الدولي للبضائع سواء من حيث انعقاد الاتفاق التحكيمية ، أو على أحكام هذه الإتفاق التي تدخلت الإتفاقية فيها وهي الأحكام المتعلقة بمكان التحكيم والقانون الواجب التطبيق على النزاع .

مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة البحث في الإجابة على السؤال التالي؟ ماذا أضافت اتفاقية هامبورغ على صعيد التحكيم في عقد النقل البحري؟ وهذا المشكلة تستوجب البحث في النقاط الآتية:

- ما الذي يميز التحكيم في مجال النقل البحري
- ما هي صور انعقاد التحكيم وفقاً لاتفاقية هامبورغ
- كيف عالجت اتفاقية هامبورغ مسألة التفاوت في الإمكانيات بين أطراف عقد النقل البحري

أهمية البحث وأهدافه:

تنبع أهمية البحث من عاملين؛ الأول يرتبط بالتحكيم كوسيلة مهمة لفض المنازعات وخاصة المرتبطة بالتجارة الدولية وعلى وجه الخصوص المنازعات المرتبطة بعقد النقل البحري، أما العامل الثاني فيرتبط بأهمية النقل البحري الدولي لاقتصاد أي دولة وخاصة بالنسبة لسوريا باعتبارها دولة تتطلع لمرحلة إعادة الإعمار.

وبالنسبة لأهداف البحث فهي:

- التعريف بالتحكيم في مجال النقل البحري وتبيان أهم مزاياه
- البحث في كيفية انعقاد التحكيم وفقاً لاتفاقية هامبورغ
- دراسة النقاط التي نظمتها اتفاقية هامبورغ في مجال التحكيم وتحليلها

منهجية البحث:

اعتمد هذا البحث على المنهج الوصفي التحليلي من خلال استعراض النصوص القانونية التي جاءت بها اتفاقية هامبورغ ودراسة ما قدمته بشأن التحكيم في عقد النقل البحري وبيان الرأي بشأنها.

مخطط البحث

المبحث الأول: التعريف بالتحكيم ومزاياه في النقل البحري الدولي

المطلب الأول: تعريف التحكيم وأنواعه

المطلب الثاني: مزايا التحكيم في مجال النقل البحري الدولي

المبحث الثاني اتفاق التحكيم على ضوء أحكام اتفاقية هامبورغ

المطلب الأول: انعقاد اتفاق التحكيم بموجب اتفاقية هامبورغ

المطلب الثاني: القواعد الناظمة للتحكيم بموجب اتفاقية هامبورغ

المبحث الأول: التعريف بالتحكيم ومزاياه في النقل البحري الدولي

المطلب الأول: تعريف التحكيم وأنواعه:

أولاً: تعريف التحكيم: عرف القانون السوري التحكيم بأنه "أسلوب اتفاقي قانوني لحل النزاعات بدلاً من القضاء سواء أكانت الجهة التي ستتولى اجراءات التحكيم بمقتضى اتفاق الطرفين منظمة أم مركزاً دائماً للتحكيم أم لم تكن كذلك"[1]. وعرفة الفقه بأنه " اتفاق أطراف علاقة قانونية معينة على أن يتم الفصل في المنازعة التي ثارت بينهم بالفعل أو يحتمل أن تثور عن طريق أشخاص يتم اختيارهم كمحكمين، ويتولى الأطراف تحديد المحكمين أو يتولى ذلك احدى هيئات التحكيم الدائمة وفقاً للقواعد واللوائح الخاصة بها [2].

ثانياً التحكيم الحر والتحكيم المؤسساتي

1- التحكيم الحر : وهو اتفاق الأطراف على إحالة النزاع بينهما الى التحكيم دون الإشارة الى مؤسسة أو مركز تحكيمي معين للفصل في هذا النزاع ، ويتمتع الأطراف بمطلق الحرية في اختيار هيئة التحكيم وتعيين القانون الواجب التطبيق ومكان التحكيم ، أو قد يتركوا لهيئة التحكيم الاتفاق على ذلك أي أن هذا التحكيم ينظمه الأطراف بأنفسهم دون التقيد بقالب تحكيم جاهز أو إحالته الى أحدى مؤسسات التحكيم. ويؤخذ على التحكيم الحر افتقاده الى الاستقرار والاختلافات الكبيرة بين قضية وأخرى في اجراءات التحكيم والقواعد المطبقة [3].

2- التحكيم المؤسساتي: أي لجوء الأطراف الى مؤسسة محددة مختصة بالتحكيم تتولى تنظيم العملية التحكيمية وفق قواعدها واجراءاتها وقد تتولى أيضاً تعيين هيئة التحكيم ، وهذا التحكيم هو الغالب في مجال التجارة الدولية نظراً لما يتمتع به من مزاياً من حيث خبرة هذا المراكز في مجال التحكيم وكون قواعدها واجراءاتها المنظمة بدقة والمعلومة مسبقاً لجميع الأطراف ، مما يوفر الكثير من الوقت والجهد على الأطراف فيما لو قاموا بصياغتها بأنفسهم وعادة ما يكون لكل مؤسسة تحكيم قواعد خاصة بها وهي عموماً تنص على تشكيل هيئة التحكيم والقواعد المطبقة والمتبعة في هذه المؤسسة، وتقوم هذه المؤسسات عادةً بصياغة اتفاق تحكيم نموذجي يتم اعتماده (مع أو بدون تعديل) من الأطراف الراغبين بالتحكيم عن طريق هذه المؤسسة، [4]

ثالثاً: التحكيم الداخلي والتحكيم الدولي

1- التحكيم الداخلي: ترتبط جميع عناصره بدولة واحدة سواء من حيث موضوع النزاع أو جنسية الخصوم أو القانون الواجب التطبيق أو مكان اجراء التحكيم ، ويطبق عليه القانون الوطني ولا يثير مشكلة فيما يتعلق بتنازع القوانين[5].

2- التحكيم الدولي: ويكون التحكيم دولياً إذا ارتبط أحد عناصره بدولة أجنبية وقد نص المشرع السوري عليه صراحةً في قانون التحكيم "[6] التحكيم التجاري الدولي : التحكيم الذي يكون موضوع النزاع فيه متعلقاً بالتجارة الدولية – ولو جرى داخل سورية – وذلك في الأحوال التالية:

---

[1] المادة 1 من قانون التحكيم السوري، القانون رقم 4 لعام 2008 .

[2] فتحي والي ،قانون التحكيم في النظرية والتطبيق ، منشأة المعارف الاسكندرية، 2007، ص 2.

[3] Zhenzhou Jiang, Maritime Arbitration: Law and Practice in the People's Republic of China , lund university,2011, P16. .

[4] Emilia onyema, International Commercial Arbitration and the Arbitrator's Contract ,Abingdon: Routledge,2010,P27.

[5] أحمد محمد عبد البديع شتا، شرح قانون التحكيم، دراسة مقارنة وفقا لآراء الفقه وأحكام القضاء، وهيئات التحكيم العربية والدولية دار النهضة العربية ، الطبعة الثالثة 2005 ، ص 55.

[6] المادة 1 القانون رقم 4 لعام 2008.

1) إذا كان مركز الأعمال الرئيسي لطرفي اتفاق التحكيم يقع في دولتين مختلفتين وقت ابرام اتفاق التحكيم، فإذا كان لأحد الطرفين عدة مراكز فالعبرة للمركز الأكثر ارتباطاً بموضوع اتفاق التحكيم، وإذا لم يكن له مركز أعمال فالعبرة لمحل إقامته المعتاد.

2) إذا كان مركز الأعمال الرئيسي لطرفي اتفاق التحكيم يقع في الدولة نفسها وقت ابرام اتفاق التحكيم ، وكان أحد الأماكن التالية واقعاً خارج هذه الدولة:

أ- مكان اجراء التحكيم كما عينه اتفاق التحكيم أو أشار الى كيفية تعيينه.

ب- مكان تنفيذ جزء جوهري من الالتزامات الناشئة عن العلاقة التجارية بين الأطراف.

ج- المكان الأكثر ارتباطاً بموضوع النزاع.

3) إذا كان موضوع النزاع الذي ينصرف اليه اتفاق التحكيم مرتبطاً بأكثر من دولة واحد.

وعندما يكون التحكيم متعلقاً بالتجارة الدولية يطبق قانون التحكيم الوطني مع مراعاة الاتفاقيات الدولية النافذة في سوريا وقد نص قانون التحكيم السوري بوضوح على ذلك في المادة 2 منه " مع عدم الإخلال بالاتفاقيات الدولية المعمول بها في الجمهورية العربية السورية تسري أحكام هذا القانون على أي تحكيم يجري في سورية، كما تسري على أي تحكيم تجاري دولي يجري في الخارج، إذا اتفق طرفاه على إخضاعه لأحكام هذا القانون". وقد انضمت سوريا الى اتفاقية هامبورغ عام 1978 للنقل البحري للبضائع في عام وأصبحت نافذة منذ العام 2003 وبالتالي فيجب إعمال أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بالتحكيم في مجال النقل البحري الدولي للبضائع، حتى لو تم هذا التحكيم داخل سورية.

المطلب الثاني: مزايا التحكيم في مجال النقل البحري الدولي

أولاً: التخصص: إن الدرجة العالية من التخصص والتعقيد في النزاعات المرتبطة بالنقل البحري تجعل اللجوء الى التحكيم وسيلة أكثر قدرة على تحقيق العدالة للأطراف وتراعي دقائق الأمور الفنية في ميدان العمل وطبيعة النزاع فغالباً ما يكون المحكمين من المرتبطين بمجال النقل البحري ولديهم سواء من الناحية القانونية أو الفنية وهذا يؤدي لإصدار أحكام تحقق عدالة أكبر للأطراف مع مراعاة خصوصية النزاع، كما أنه يحترم عادات وأعراف العاملين في مجال النقل البحري والذين فضلوا تاريخياً حل نزاعاتهم عن طريق تحكيم أصحاب الخبرة في هذا المجال أكثر من اللجوء الى الحلول القانونية أو القضائية[7].

ثانياً: السرعة والمرونة: يوفر التحكيم عنصر السرعة في حسم النزاع والبعد عن التعقيد في الاجراءات بالمقارنة مع القضاء الذي يتسم بطول المدة اللازمة لحسم النزاع وتعدد درجات التقاضي بالإضافة الى التعقيد والصرامة في الشكليات وهذا الأمر يشكل فارقاً كبيراً في المعاملات البحرية، نظراً لتميزها بالسرعة والبعد عن الشكليات، كما أن إطالة أمد النزاع يؤدي الى خسائر كبيرة قد تفوق أحياناً قيمة الحق المتنازع عليه نفسه.

ثالثاً: السرية: حيث يتيح التحكيم للأطراف حل النزاع بينهم عل نحو يراعي سرية الاجراءات وحتى سرية الأحكام وبأقل قدر ممكن من العلانية فقد يرغب أطراف النزاع حل النزاع بينهم بشكل سري حرصاً على مصالحهم أو على سمعتهم وهذه السرية لا توفرها المحاكم التي تتسم أحكامها بالعلانية ولكنها محققة في التحكيم البحري[8] .

رابعا: عامل محفز لعمل المؤسسات والشركات الدولية: إن التحكيم يعتبر عامل جاذب ومشج لشركات النقل الملاحية الدولية على التعامل مع المرافئ الوطنية، بما يسهم في تخفيض التكاليف وتسهيل عملية استيراد وتصدير البضائع في

[7] https://ssrn.com/abstract=1952774 **Prof. Dr. Carlos Esplugues Mota, The Role of Arbitrators in International Maritime Arbitration .2009.p8.**

[8] **عاطف محمد الفقي ، النقل البحري للبضائع ،القاهرة: دارس النهضة العربية ،2008 ص188 .**

الدولة ، فأشخاص التجارة البحرية الدولية ينتمون لجنسيات متعددة وغالباً ما تكون جنسية السفينة مختلفة عن جنسية مالك السفينة أو مستأجرها ، وهذه العوامل تثير الكثير من التعقيد إذا ما تم اللجوء الى القضاء وإعمال قواعد تنازع الاختصاص القضائي ومن ثم التنازع حول القانون الواجب التطبيق، كما أن كل طرف يجهل قوانين دول الطرف الآخر أو قد يراها تتعارض مع مصالحه ولذلك فإن العاملين في مجال النقل البحري يتجهون نحو الابتعاد عن كل هذه الإشكالات واللجوء الى محكمين مختصين في مجال النقل البحري ويطبقون قواعد تتناسب مع التجارة البحرية ومعلومة للأطراف بشكل مسبق.

المبحث الثاني: اتفاق التحكيم على ضوء أحكام اتفاقية هامبورغ

المطب الأول: انعقاد اتفاق التحكيم

تقر معظم المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية امكانية اللجوء للتحكيم لحل النزاعات بين الخصوم بشأن عقد النقل البحري، ولكن النص على امكانية التحكيم غير كاف وحده فلا بد لأطراف النزاع من التعبير إرادتهم باللجوء الى التحكيم، أي الاتفاق على التحكيم كأسلوب لحل النزاع فيما بينهم حتى يكتمل الأساس القانوني لعملية التحكيم. ويتخذ هذا الاتفاق بشكل عام صورتين:

الصورة الأولى: هي أن يكون سابقاً على قيام النزاع ويرد ضمن العقد كشرط يقضي باللجوء الى التحكيم في حال وقوع أي نزاع يتعلق بهذا العقد أو باتفاق مستقل بين الأطراف يتفقون بموجبه على اللجوء الى التحكيم لتسوية ما قد ينشأ بينهم من نزاعات مستقبلاً.

الصورة الثانية: تتمثل في الاتفاق بين الأطراف وبعد قيام النزاع على الالتجاء الى التحكيم لتسوية نزاع قائم بينهم وتختلف المشارطة في أنها تتم بعد وقوع النزاع بين الأطراف ولا تقتصر على مجرد تقرير الالتجاء الى التحكيم وإنما تنظم عملية اللجوء الى التحكيم وتشكيل هيئته ومكانه والقواعد الواجب اتباعها وغيرها من الأحكام، أما شرط التحكيم فإنه غالباً ما يقتصر على مجرد تقرير اللجوء الى التحكيم في حال وقوع أي نزاع بين الأطراف[9]

اتفاق التحكيم في عقود النقل البحري : إن خصوصية التجارة البحرية الدولية، أدت الى وجود صور ذات طبيعة خاصة لإتفاق التحكيم تختلف عن الصور العامة لاتفاقات التحكيم. وسوف يتعرض هذا البحث لأهم هذا الصور:

أولاً: شرط التحكيم في سند الشحن: يعتبر سند الشحن وثيقة يحررها الربان على عدة نسخ وتثبت استلامه للبضائع وشحنها على السفينة ، ويعد سند الشحن من أهم الوثائق في مجال النقل البحري للبضائع ، فلم يعد دور هذه الوثيقة يقتصر على اثبات ملكية البضائع وتحديد من له الحق ف استلامها بل أصبحت تعتبر بمثابة عقد النقل فيما لو وجدت بشكل مستقل[10] ،وغالباً ما يكون شرط التحكيم مدرجاً في هذه الوثيقة في صورة بند مقتضب ينص على أن أي نزاع يتعلق بسند الشحن يتم حله عن طريق التحكيم [11]، أو قد يكون مفصلاً أو شرطاً نموذجياً معد مسبقاً و ينص على عدد المحكمين وطريقة اختيارهم أو القانون الواجب التطبيق .

وقد أقرت اتفاقية هامبورغ ذلك في الفقرة الأولى من المادة 22 التي نصت " مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز للطرفين النص، باتفاق مثبت كتابة، على أن يحال الى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية"

[9] **غسان علي ، اتفاق التحكيم في العقود الدولية ، ، بحث منشور على الموقع http://www.aladala.org ص19.**

[10] **محمود حامد، اقتصاديات التجارة الخارجية ، القاهرة: دار حميثرا للنشر والترجمة ، عام 2017،ص244.**

[11] **LARE AMBROSE, KAREN MAXWELL, MICHAEL COLLETT QC, LONDON MARITIME ARBITRATION, Abingdon, Routledge,2018.p43.**

وبذلك تكون الاتفاقية قد أجازت للطرفين اخضاع النقل البحري للتحكيم طالما كان هذا النقل يخضع لأحكام الاتفاقية ، أياً كانت الوسيلة المثبتة لعملية النقل البحري سواء كانت عقداً او سند شحن وقد اشترطت الاتفاقية الكتابة لإثبات الاتفاق التحكيمي بين أطراف النزاع ويمكن إقامة الدليل على الاتفاق بما يقوم مقام الكتابة مثل الإقرار وتوجيه اليمين[12]، أي أن الاتفاقية لم ترتب البطلان على انتفاء الكتابة مثلما فعل المشرع السوري والمصري وغيرهما من قوانين التحكيم الوطنية[13].

ثانياً: الإحالة الى مشارطة الايجار: قد يرد في سند الشحن نصاً يتضمن شرط التحكيم ويحيل الى احدى مؤسسات التحكيم وهذا أمر وارد وقد أقرته مختلف قوانين التحكيم وهو ما يعرف بالتحكيم بالإحالة[14]، ولكن غالباً ما يحدث في ميدان التجارة البحرية أن يحيل سند الشحن الى مشارطة ايجار السفينة لتطبيق النصوص الواردة في المشارطة بشأن التحكيم المتفق عليه في السند والإحالة الى مشارطة الإيجار إما أن تكون إحالة بنص أو عبارة عامة أو إحالة بنص خاص يشير الى شرط التحكيم المذكور في المشارطة.

1- الإحالة الخاصة: وهنا يكون سند الشحن يتضمن شرط يجيز للأطراف اللجوء الى التحكيم ويحيل هذا السند الأطراف الى أحكام مشارطة السفينة التي تضمن شرط تحكيمياً وفي هذه الحالة لا تقوم أي مشكلة ويلتزم حامل سند الشحن بعرض النزاع على التحكيم.

2- الإحالة العامة: قد تكون الإحالة الى مشارطة الإيجار في سند الشحن نص عليها في عبارات عامة، وتحيل السند الى أحكام مشارطة الإيجار دون النص على حل النزاع عن طريق التحكيم أو الإشارة الى شرط التحكيم في المذكور في مشارطة الإيجار وهنا تثور الإشكالية. فهل يحتج بشرط التحكيم الوارد في مشارطة الإيجار على حامل السند أم لا؟

ثالثاً: موقف القضاء

الحقيقة أن القضاء كان له مواقف مختلفة بهذا حتى في الدولة نفسها وهذا الاختلاف ربما يرجع الى اخلاف صياغة سندات الشحن، فقد اعتبر مجلس اللوردات أن إحالة سندات الشحن إحالة عامة الى مشارطة الايجار لا تجعل شرط التحكيم الوارد في المشارطة مندمجاً بشكل تلقائي في السند وبالتالي لا تجيز الاحتجاج بشرط التحكيم في مواجهة حامل السند الانجليزي ولكن المحاكم الانجليزية قد أجازت في قضية merk عام 1964 الاحتجاج بشرط التحكيم الوارد في مشارطة ايجار على حامل السند طالما أن هذا السند يحيل بوضوح الى شروط مشارطة الإيجار [15].

أما القضاء الفرنسي فلم يختلف عن القضاء الانجليزي في تباين الموافق فقد اعتبر أن مشارطة الإيجار تدمج نصوص المشارطة في سند الشحن وبالتالي يحتج بشرط التحكيم في وجه حامل السند وقد استقر هذا الرأي مدة طويلة في القضاء الفرنسي ولكن صدر حكم عن محكمة باريس التجارية عام 1976 يعتبر أن شرط التحكيم في مشارطة الإيجار لا يحتج بها في مواجهة حامل السند طالما كان مجرد إحالة عامة ولكي يحتج به يجب أن يكون هذا الشرط معلوماً ومقبولاً للشخص الذي يحتج عليه بالشرط ، ومذكوراً في سند الشحن بصورة واضحة[16].

---

[12] وجدي حاطوم ، النقل البحري في ضوء القانون والاتفاقيات الدولية ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، 2017، ص280.

[13] نصت المادة 8 من قانون التحكيم السوري رقم 4 لعام 2008 " يجب أن يكون اتفاق التحكيم مكتوباً وإلا كان باطلاً..." وهي مماثلة للمادة 12 من قانون التحكيم المصري رقم 27 لعام 1994.

[14] نصت الفقرة الثانية من المادة 7 من قانون التحكيم السوري لعام 2008 " يعتبر اتفاقاً على التحكيم كل إحالة ترد في العقد إلى وثيقة تتضمن شرط تحكيم إذا كانت الإحالة واضحة في اعتبار هذا الشرط جزءاً من العقد ".

[15] محمد *بهجت* عبد الله *قايد*، *مسئولية الناقل البحري للبضائع* في اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة1992 ص148. احمد محمود حسني، التعليق على *نصوص اتفاقية هامبورج* الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 "قواعد *هامبورج*"،منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998،ص 216.

[16] بهجت قايد ، المرجع السابق، ص 148 .

رابعاً: موقف اتفاقية هامبورغ: نصت الفقرة الثانية من المادة 22 من اتفاقية هامبورغ " إذا تضمنت مشارطة الإيجار نصاً على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها الى التحكيم وصدر سند شحن سنداً الى مشارطة الإيجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل سند الشحن، لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا تجاه حامل السند الحائز له بحسن نية"، ومن خلال تحليل هذا النص يتبين أن الاتفاقية أرادت أن تحسم الجدل والخلاف بشأن التزام حامل السند الصادر تنفيذاً لمشارطة ايجار بشرط التحكيم الوارد في المشارطة، فقد اعتبرت الاتفاقية أن مجرد ورود شرط عام في سند الشحن يحيل الى أحكام المشارطة التي تضمن التحكيم لا يمكن الاحتجاج به في مواجهة حامل السند حسن النية ولا بد من تضمين السند ملاحظة خاصة تفيد بالإحالة الى شرط التحكيم الوارد في المشارطة وبدون ذلك لا يمكن القول باندماج شرط التحكيم في سند الشحن وهناك من يرى من الفقهاء أن عبارة ملاحظة خاصة تعني عدم امكانية الأخذ بالشروط المطبوعة مسبقاً في سندات الشحن فيجب إضافتها كتابةً أو بشكل يدل على أن حامل السند قد اطلع عليها وتفهم مضمونها بشكل يوضح لحامل السند أن شرط التحكيم الوارد بالمشارطة ملزم له [17].

المطلب الثاني: القواعد الناظمة للتحكيم بموجب اتفاقية هامبورغ.

أولاً: مكان اجراء التحكيم

من مزايا التحكيم قدرة الأطراف على اختيار مكان التحكيم الأكثر ملائمة لهم والذي يراعون عند اختياره عناء الإنتقال الى أمكان بعيدة بالمقارنة مع اللجوء الى القضاء وهذا يحقق لهم طمأنينة مسبقة وعلم بالمكان الذي سوف يعقد به التحكيم لأنهم قد سبق واختاروه بأنفسهم، وقد أجاز قانون التحكيم ذلك في المادة 23 حيث نصت " لطرفي التحكيم الإتفاق على مكان التحكيم في سوريا أو خارجها ..." كما أن أحكام القانون النموذجي للتحكيم التجاري الدولي (الأونسترال) نص في المادة 1/20 "لطرفي التحكيم الإتفاق على مكان التحكيم" ولكن اتفاقية هامبورغ جاءت بنص مختلف حيث جاء في الفقرة 3 من المادة 22" تتخذ اجراءات الحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقاً لاختيار المدعي "

(أ) مكان في دولة يقع في أراضيها:

1- المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسي فالمحل الإعتيادي لإقامة المدعى عليه، أو؛

2- مكان إبرام العقد، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل ، أو فرع أو وكالة ، أبرم عن طريق أي منها، أو؛

3- ميناء الشحن وميناء التفريغ ، أو؛

(ب) أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به.

يتبين لنا من خلال النص السابق أن اتفاقية هامبورغ هدفت الى حماية الشاحنين من خلال تقديم عدة خيارات للمدعي لأنه الغالب في مجال النقل البحري الدولي أن تكون عقد النقل البحري عبارة عن عقود إذعان معدة بشكل مسبق من قبل الناقلين[18]، ولا يملك الشاحن مناقشتها أو تعديل بنودها ويقتصر دوره على مجرد التسليم بالشروط المنصوص عليها مسبقاً لإتمام التعاقد[19]، أما الناقلين فيتمتعون بثقل اقتصادي كبير ويمتلكون خبراء قانونيين مختصين في هذا المجال قادرين على صياغة شروط، أكثر ملائمة لهم ولمصالحهم وغالباً ما تكون مرهقة للشاحن وتمنعه من إقامة الدعاوى نظراً لما سوف يتكبده من عناء وتكلفة ، ولذلك عمدت الاتفاقية الى إتاحة عدة خيارات للمدعي مع مراعاة مصلحة الطرفين فيستطيع المدعي أن يباشر اجراءات اللجوء الى التحكيم إما في الأماكن المحددة في الفقرة (أ) المذكورة سابقاً

[17] احمد محمود حسني ،مرجع سابق ،ص 223.

[18] فائز ذنون جاسم، مبادئ القانون البحري، عمان : دار أمجد للنشر والتوزيع، 2017 ص 210.

[19] عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، الاسكندرية، دار الجامعة الجديدة ، عام 2006 ، ص45.

وهي أماكن ترتبط ارتباطاً وثيقاً بأطراف النزاع، أو بأماكن تنفيذ الالتزامات العقدية وتراعي مصالح كل من المدعي والمدعى عليه .

أما الخيار الثاني الذي نصت عليه الاتفاقية هو مباشرة اجراءات التحكيم في المكان الذي اتفق عليه الطرفان سواء كان هذا الاتفاق في صورة شرط تحكيم سابق أو اتفاق لاحق بين الأطراف طالما تلاقت ارادتهما على اختيار هذا المكان لمباشرة التحكيم ، وبذلك تكون الاتفاقية قد أتاحت عدة اختيارات تراعي مصالح جميع الأطراف ، فالاتفاقية وإن كانت قد تركت للمدعي حرية اختيار مكان التحكيم وعلقته على إرادته إلا أنها قيدته بضوابط محددة ، ومن الفقهاء من يرى أن الإتفاقية سعت من خلال هذا النص مراعاة مصلحة المدعي الذي يبتغي إقامة الدعوى في مكان لا يرهقه ولا يكلفه تكاليف ونفقات أكثر مما قد يجنيه من الدعوى نفسها ، فيكون عدم إقامة الدعوى أقل خسارة له[20]، كما أن الاتفاقية تهدف الى مقاومة الاتجاهات الاحتكارية لمراكز التحكيم التي ينعقد لها الاختصاص بموجب العقود النموذجية والمتركزة في لندن أو نيويورك وتعكس قواعد المرافعات المعمول بها في تلك البلدان[21]. ولكن البعض من الفقه وجه الانتقاد للاتفاقية بهذا الشيء من حيث أنه عندما تقوم بإتاحة عدة أماكن يمكن إقامة الدعوى التحكيمية فيها ، فهي تمكن للمدعي من التفرد بإرادته في اختيار مكان مباشرة اجراءات التحكيم وهذا يؤدي الى كثير من الصعوبات خاصة وأن مراحل تنفيذ عملية النقل البحري تشمل عدة أماكن في دول مختلفة ، ولا يشترط أن يكون المكان الذي اختاره المدعي هو الأنسب، كما أن المحكمين قد يباشرون الإجراءات في المكان الذي اختاره المدعي ثم ينتقلون الى دول أخرى لمتابعة الإجراءات وهذا يؤدي لإرهاق أطراف النزاع والمحكمين فضلاً عن الزيادة الكبيرة في التكاليف وبالتالي يبعد التحكيم عن الهدف المنشود منه وهو حل النزاع بطريقة تراعي مصالح الأطراف وبعيداً عن التعقيد [22]، وأرى أن الاتفاقية قدمت حماية أكبر للشاحنين فعندما يكون الشاحن هو المتضرر والمدعي في عملية النقل البحري يصعب عليه مباشرة اجراءات التحكيم في مركز عمل الناقل ، أو المكان الذي حدد بشكل مسبق في العقد إذا ما كان بعيداً عن دولة الشاحن ، أما الناقل فيكون ذو مركز اقتصادي أقوى من الشاحن وله وكلاء قانونيين دائمين في جميع الدول التي يمارس أعمال النقل الملاحي فيها ، يرعون جميع مصالحه القانونية ومنها الدعاوى التي ترفع ضده سواء أكانت قضائية أم تحكيمية.

ثانياً: القواعد واجبة التطبيق

نصت الفقرة (4) من اتفاقية هامبورغ " يطبق المحكم أو هيئة المحكمين قواعد هذه الاتفاقية". عند الحديث عن مزايا التحكيم وخاصة في مجال التجارة الدولية فإن من أهم مزايا التحكيم كوسيلة لتسوية هذه النزاعات تتمثل في دور إرادة الأطراف في تعيين القواعد القانونية واجبة التطبيق خاصة وأن الطرف الأجنبي لا يرغب في الخضوع لقانون وطني لأسباب عدة منها على سبيل المثال عدم اطمئنانه له أو لعدم ملائمة أحكام هذا القانون للطبيعة الفنية الخاصة بالنزاع، وبالتالي فإن التحكيم كوسيلة لحل النزاعات يمنح المحكم حرية كبيرة في تطبيق العادات والأعراف الملائمة للنزاع من الناحية القانونية والفنية والاقتصادية[23].

ولكن يبدو أن واضعو اتفاقية هامبورغ قد تنبهوا الى كيفية انعقاد اتفاقات النقل البحري للبضائع والظروف التي تحيط بها، وخاصة ما يتعلق منها بالتفاوت الكبير في المراكز الاقتصادية بين أطرافها، فنصت الاتفاقية صراحة على الزام

---

[20] **كمال حمدي ، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، منشأة المعارف بالإسكندرية ، 1998، ص194.**

[21] **بسام أحمد ، التحكيم في عقود النقل البحري، مقال منشور على الانترنت.http://www.aradous-aca.com/blog/article/289 .**

[22] **p195. felix sparka , Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport Documents, Springer; 2010.**

[23] **محمد شعبان إمام سيد ، التحكيم كوسيلة لتسوية المنازعات في العقود الدولية ، الاردن عمان دار المناهج للنشر والتوزيع 2014 ص83**

المحكمين بتطبيق أحكام الاتفاقية على النزاع وذلك بهدف تحقيق حماية أكبر للشاحنين ومنع الطرف الأقوى اقتصادياً من تضمين عقود النقل أو اتفاقات التحكيم شروطاً منحازة للناقلين ولمصالحهم، وتمكن المحكمين من تطبيق قواعد محددة مسبقاً من شأنها أن تكون مجحفة بحق أحد الأطراف وتحقق حماية أقل للمدعي المتضرر[24]. وتجدر الإشارة إلى أن إلزام المحكمين بتطبيق اتفاقية هامبورغ على النزاع وإن كان غريباً عن الاتجاه العام للتحكيم التجاري الدولي الذي يطلق الحرية للمحكم أو لأطراف النزاع لاختيار القواعد الواجبة التطبيق على النزاع، إلا أنه مسألة يمكن تفهمها لعدة أسباب يمكن ذكر أهمها:

1- طبيعة عقد النقل البحري من حيث كونه عقد إذعان، وغالباً ما يكون شرط التحكيم مدرج مسبقاً في العقد ، ولا يخضع لتفاوض ونقاش من قبل الأطراف.

2- الظروف التاريخية والتجارية التي أدت الى سيطرة بعض المراكز التحكيمية في لندن وباريس ونيويورك على أعمال التحكيم البحري وتطبيق قواعدها على النزاعات[25]، فكان لا بد من إتاحة الفرصة لدول أخرى للمشاركة في التحكيم البحري الدولي.

3- إن قواعد اتفاقية هامبورغ متخصصة بالنقل البحري الدولي وليست قواعد قانونية عامة غريبة عن هذا المجال ، وهي تنطلق من مراعاة مصالح واجبة الاحترام وبالتالي فإنها تراعي خصوصية النزاع القائم والنواحي الفنية والقانونية التي تميزه، كما أنها حصيلة مشاورات ومناقشات بين عدة دول فلا تراعي مصلحة وطنية خاصة بدولة ما على حساب دولة أخرى[26].

ثالثاً: الصفة الآمرة لأحكام الفقرة (3و4)

نصت الفقرة /5/ من المادة 22 من اتفاقية هامبورغ " تعتبر أحكام الفقرتين 3و4 من هذه المادة جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم، ويعتبر باطلاً ولاغياً أي نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً مع هذه الأحكام.

بتحليل النص السابق يتبين لنا مدى تشدد اتفاقية هامبورغ بشأن القواعد المتعلقة بمكان إجراءات التحكيم وبالقواعد الواجبة التطبيق في عملية النقل البحري بغض النظر عن أي اتفاق تحكيمي سابق، حيث أن الاتفاقية اعتبرت ومن خلال نص صريح أن الأحكام المتعلقة بمكان التحكيم والقواعد الواجبة التطبيق أحكاماً آمرة ولا يمكن مخالفتها حتى لو تم ذلك صراحةً باتفاق مسبق من الأطراف، ونصت الاتفاقية على بطلان أي بند في اتفاق التحكيم يشير الى تطبيق قواعد أخرى سواء كانت وطنية أو دولية أو حتى وفقاً لقواعد العدالة (التحكيم المطلق)[27]، فهي وإن كانت قد سمحت في الفقرة 2 من المادة 22 بالاتفاق على الإحالة الى اتفاق الحكيم الوارد في مشارطة الإيجار إذا جاء بنص خاص وواضح، فإنها في المواد 3 و4 كانت أكثر تشدداً وتقييداً ونعتقد أنها سعت من وراء ذلك الى حماية الشاحن أكثر منه الى تقييد الأطراف والتدخل في إرادتهم، فقد لا ينتبه الشاحن عند عقد اتفاق النقل البحري ، أو قد يوافق على شروط معدة مسبقاً ، دون أن يعي ما ستؤدي اليه هذه الشروط من صعوبات عند حصول نزاع والحاجة الى مباشرة اجراءات الدعوى التحكيمية.

---

[24] **كمال حمدي، مرجع سابق ص194.**

[25] **مروان عبد الهادي بشير الدوسري ، التحكيم الدولي التجاري في النقل البحري وأثر تطبيق أتفاقية هامبروج لسنة1978 ، مجلة جامعة الأنبار للعلوم الاقتصادية والإدارية ، المجلد 7 العدد 13 عام 2015،ص 541.**

[26] **عاطف محمد الفقي – النقل البحري للبضائع ،القاهرة: دارس النهضة العربية ،2008 ص209 .**

[27] **د. وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والاتفاقيات الدولية ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، 2017 ص.**

رابعاً: الاتفاق على التحكيم بعد قيام النزاع

إن واضعو اتفاقية هامبورغ لم يبغو افراغ التحكيم من مضمونه أو تجريده من مزاياه أو التدخل في إرادة أطراف اتفاق التحكيم، وإنما كانت الغاية كما سبق ذكره هي حماية الطرف الضعيف اقتصادياً من استغلال كبار الناقلين وشروطهم المسبقة والمرهقة لهم ، والتي غالباً ما يقبلها الشاحن إما لضعف خبرته أو لقلة خياراته الاقتصادية وقت التعاقد ، وهذا ما يحصل قبل وقوع النزاع أما بعد وقوع النزاع فالمتضرر لن يقبل بعقد اتفاقي تحكيمي يصعب جبر الضرر الواقع عليه كما ينتفي الإذعان وبتالي تنتفي الحكمة من حماية الشاحن الذي يثل الطرف الضعيف في هذه الحالة[28]، وفي هذه الحالة تترك الاتفاقية للأطراف امكانية الاتفاق على ما يخالف أحكام المادة 22 بعد وقوع النزاع ونصت الفقرة السادسة من المادة 22 " ليس في أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم بتوصل اليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري" .

وقد كان هذا النص ضرورياً جداً للتخفيف من تشدد نصوص الاتفاقية قبل وقوع النزاع فالتحكيم كنظام لتسوية النزاعات يقوم على حرية الأطراف وتمكينهم من اختيار ما يلائمهم من حيث مكان التحكيم أو القانون الواجب التطبيق ، وبما أن هذا التشدد كان يهدف الى حماية الطرف الضعيف (الشاحن أو حامل سند الشحن) وليس الى التدخل في إرادته، فمن الطبيعي أن تتيح له الاتفاقية بعد وقوع الضرر الاتفاق على ما يلائمه مع الطرف الآخر ، باعتبار أنه سيكون في هذه الحالة في أشد درجات الحرص ، وبعيداً عن الشروط والبنود المعدة مسبقاً من الناقل.

النتائج والمناقشة:

1- أخذت اتفاقية هامبورغ بصور متعددة لانعقاد اتفاق التحكيم ولكنها هدفت في الوقت ذاته لحماية الشاحن حسن النية في حالة إحالة سند الشحن الى مشارطة الإيجار عبر اشتراطها أن يكو شرط التحكيم واضحاً فيها.

2- تقدم اتفاقية هامبورغ حماية أكبر للشاحنين فيما يتعلق بمكان مباشرة اجراءات التحكيم الذي تركت تحديد للمدعي وغالباً ما يكون الشاحن هو المدعي باعتبار أن أجور عقد النقل تدفع سلفاً في معظم العقود.

3- كما عملت الاتفاقية على حماية الشاحن عندما تشددت بالقواعد المنظمة لمكان التحكيم أو للقواعد الواجبة التطبيق وعدتها نصوصاً آمرة.

4- ميزت الاتفاقية بين التحكيم الذي ينعقد قبل النزاع والتحكيم الذي ينعقد بعده وخصت الأخيرة بأحكام أكثر مرونة .

التوصيات

1- تدقيق الشاحنين لسندات الشحن المحررة التي تحيل إلى أحكام مشارطة إيجار السفينة، فيما إذا كانت تتضمن إحالة إلى اتفاق التحكيم الوارد في أحكام المشارطة منعاً للالتباس بهذا الشأن.

2- ضرورة تفعيل الشاحنين البحرين في سوريا باعتبارها دولة لا تملك اسطول نقل بحري لعقود النقل البحري للأحكام والضمانات التي منحتهم إياها اتفاقية هامبورغ.

3- استفادة مؤسسات الشحن والنقل البحري الوطنية من الخبرات الحقوقية في المجال الأكاديمي والعملي في المنازعات المرتبطة بالتحكيم البحري.

4- إقامة مؤتمرات ونشاطات بحثية من قبل مراكز التحكيم الوطنية تهدف تطوير إمكانيات ومعارف المحكمين بأحكام اتفاقية هامبورغ.

[28] **عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص204.**

References:

1. Adly Amir Khaled, Maritime Transport Contract, Alexandria, New University Publishing, 2006.
2. Ahmed Mahmoud Hosni, Commentary on the Texts of the Hamburg Convention Concerning the Transport of Goods by Sea of 1978 "Hamburg Rules", Ma'afi'at Al-Maaref, Alexandria, 1998.
3. Ahmed Muhammad Abdel Badie Sheta, Explanation of the Arbitration Law, a comparative study according to jurisprudence, judicial rulings, and Arab and international arbitration bodies, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, third edition 2005
4. Atef Muhammad Al-Faqi, Maritime Transport of Goods, Cairo: Dar Al-Nahda Al-Arabiya, 2008
5. Bassam Ahmed, Arbitration in Maritime Transport Contracts, article published online. http://www.aradous-aca.com/blog/article/289
6. Emilia onyema, International Commercial Arbitration and the Arbitrator's Contract ,Abingdon: Routledge,2010
7. Fathi wali, Arbitration law in theory and practice, Al Maaref Publishing, Alexandria,2007
8. Fayez Thanoun Jassim, Principles of Maritime Law, Amman: Dar Amjad for Publishing and Distribution, 2017.
9. felix sparka , Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport Documents, Springer; 2010
10. Ghassan Ali, Arbitration Agreement in International Contracts, research published on the website http://www.aladala.org
11. Kamal Hamdy, United Nations Convention on the Transport of Goods by Sea 1978, Al-Ma'arif facility in Alexandria, 1998.
12. LARE AMBROSE, KAREN MAXWELL, MICHAEL COLLETT QC, LONDON MARITIME ARBITRATION, Abingdon, Routledge,2018
13. Mahmoud Hamed, The Economics of Foreign Trade, Cairo: Hamithra Publishing House, 2017.
14. Marwan Abdul Hadi Bashir Al-Dosari, International Commercial Arbitration in Maritime Transport and the Impact of Implementing the Hamburg Convention of 197, Anbar University Journal of Economic and Administrative Sciences, Volume 7, Issue 13, 2015
15. Muhammad Bahjat Abdullah Qayed, The Responsibility of the Maritime Carrier of Goods in the Hamburg Convention, Dar Al-Nahda Al-Arabi, Cairo, 1992.
16. Muhammad Shaaban Imam Sayyid, Arbitration as a means of settling disputes in international contracts, Jordan, Amman, Dar Al-Manhaj for Publishing and Distribution, 2014.
17. Wajdi Hatoum, Maritime Transport in Light of International Law and Agreements, Modern Book Foundation, Lebanon, 2017
18. Zhenzhou Jiang, Maritime Arbitration: Law and Practice in the People's Republic of China , lund university,2011