

تقادم دعوى التحكيم البحري في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية

*La prescription d'action d'arbitrage maritime en droit algérien**Et traités internationaux*

د. نسيمه آمال حيفري *

ملخص:

يُعتبر التحكيم البحري أحد فروع التحكيم التجاري الدولي، وهو منظّم بالقوانين والمعاهدات الدولية المنظّمة للتحكيم التجاري الدولي، بالإضافة إلى مجموعة من الأحكام الخاصة والتي تضمنتها بعض القوانين الوطنية لبعض الدول، وبذلك أصبحت هذه النصوص هي الشريعة العامة التي تنظم التحكيم في المنازعات البحرية.

ومن هنا تبرز أهمية هذه الدراسة، بحيث أنه لا بدّ من دراسة حكم تقادم دعوى التحكيم البحري في كل من القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، باعتبار أنّه رغم أنهما يلتقيان في بعض الأحيان بالنسبة لنصوص التقادم، إلّا أنهما يختلفان في أوجه أخرى، خاصّة وأنّ المشرّع الجزائري قد أغفل النصّ في القانون البحري على الإشارة صراحةً إلى تقادم دعوى مسؤولية الناقل في حال رفعها أمام هيئة التحكيم، الأمر الذي يقتضي منّا عرض مقارنة بين حكم التقادم في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، سواءً عرض النزاع أمام القضاء الوطني أو أمام هيئة التحكيم.

الكلمات المفتاحية: عقد النقل البحري؛ تحكيم بحري؛ دعوى؛ تقادم؛ اتفاقيات دولية.

Résumé

L'arbitrage maritime est l'une des branches de l'arbitrage commercial international, et il est régi par les lois et traités internationaux qui régissent l'arbitrage commercial international, en plus d'un ensemble de dispositions spéciales qui sont incluses dans certaines lois nationales de certains pays, et donc ces textes sont devenus la règle générale qui régit l'arbitrage dans les différends maritimes.

D'où l'importance de cette, de sorte qu'il est nécessaire d'étudier le délai de prescription pour les procès d'arbitrage maritime à la fois dans le droit maritime Algérien et dans les conventions internationales, étant donné que bien qu'ils se rencontrent parfois par rapport aux dispositions du délai de prescription, ils diffèrent sur d'autres aspects, d'autant plus que le législateur Algérien Le texte du droit maritime a omis de faire explicitement référence au délai de prescription de la responsabilité du transporteur s'il est déposé devant le tribunal arbitral, ce qui nous oblige à présenter une comparaison entre le délai de prescription du droit maritime Algérien et les

* أستاذة محاضرة بكلية الحقوق بجامعة غرداية.

accords internationaux, que le différend soit porté devant le juge national ou devant le tribunal arbitral.

Mots clé: Contrat de transport maritime ; Arbitrage maritime ; action ; prescription ; conventions internationales.

مقدمة:

إن المجال البحري هو مجالٌ غني بالمعاهدات الدولية البحرية، والتي جاءت موجدةً لكثير من القواعد البحرية بين الدول المختلفة في المجالات البحرية المختلفة، كما أن هذه المعاهدات تلبي حاجات أطراف النزاع البحري، ليس باعتبارها قوانين وطنية، بل باعتبارها تشريعات دولية تُعدُّ مصدرًا من مصادر القانون البحري الدولي¹، ونظرًا لما أصبحت تُعانيه ساحات القضاء وما تحمله من روتين وتعقيد، إضافةً إلى ما يعانيه القضاء في هذه الأيام من ضعف ثقة فيه، وخاصة من المستثمر الأجنبي فإنهم أصبحوا يفضلون اللجوء إلى التحكيم.

أصبح التحكيم ظاهرة من ظواهر العصر الحالي، بسبب المزايا التي يمتاز بها، والتي من أهمها البساطة والمرونة، وقيامه على رضا أطراف النزاع، مقدمًا بالحكم الذي سيصدر من هيئة التحكيم، وسرعة الفصل في المنازعات، وتوفير الجهد والوقت، وتوفير الخبرة والتخصص في الوسائل الفنية والاقتصادية والعملية لدى المحكمين الذين يختارهم أطراف النزاع، بالإضافة إلى المحافظة على أسرار الأطراف، والعلاقات الودية بينهما².

فالتحكيم هو الذي يتفق فيه طرفا النزاع بكامل إرادتهما على إحالة النزاع القائم بينهما أو الذي يمكن أن ينشأ بينهما في المستقبل بشأن أية علاقة قانونية بينهما للتحكيم، أي أنَّ التحكيم يكون بإرادة الطرفين، حيث اتَّفَقَا على حلِّ نزاعهما بالتحكيم بعيدًا عن المحاكم العادية، وبذلك يتمُّ أيضًا بكامل إرادتهما اختيارُ المحكمين وتحديدُ مكان التحكيم والقانون الواجب التطبيق لحلِّ نزاعهما، وحتى كيفية تحديد هذا القانون لفض الخلاف بينهما.

وقد يكون الاتفاق على التحكيم ضمنيًا حين يقبل الأطراف الالتزام بشروط عقد نموذجي، ويكون هذا النموذج متضمنًا شرط التحكيم، وقد يكون صريحًا جازمًا بالاتفاق على التحكيم بدايةً، أي منذ بدء التعاقد بموجب شرط اتفاق على التحكيم لحسم كافة المنازعات التي قد تنشأ عند تنفيذ العقد أو تفسيره أو أي منازعة مرتبطة به وهو ما يسمى بشرط التحكيم وقد يكون أيضًا هذا الاتفاق عند حدوث المنازعة بالفعل فيتم الاتفاق حينئذ على إنهاء هذه المنازعة تحديدًا بواسطة التحكيم اختصارًا للوقت ومنعًا للمشاحنات وتوفيرًا للجهد والوقت والمال من خلال الاقتصاد في النفقات وهو ما يسمى حينئذ بمشاركة التحكيم³.

لقد اكتسب التحكيم منذ القدم أهمية قصوى في مجال المنازعات التي تعترى تنفيذ عقود النقل البحري، وعمليات التجارة البحرية، وهذا راجع إلى ما يتميز به هذا الأسلوب من خصوصيات مقارنة مع قضاء

الدولة، تتجلى أساساً في سرعة الفصل في هذا النوع من المنازعات وسهولة إجراءاته وسريتها، وأهم من ذلك حرية الأطراف في اختيار محكمهم، واختيار القانون والإجراءات المراد تطبيقها على هذه المنازعات، وعلى هذا الأساس"، سطع مصطلح التحكيم الدولي في سماء القانون الدولي العام، ليؤكد ويجسد مبدأ الرضائية في مجال العلاقات والعقود الدولية، الذي ينهض -في معناه ومبناه- على مبدأ سلطان الإرادة، وأصبح التحكيم نظاماً قضائياً عالمياً، كإحدى شطري الوسائل القضائية لتسوية المنازعات بالطرق السلمية⁴.

وفي هذا الشأن نصت المادة 1039 من قانون الإجراءات المدنية الجزائري على أنه: "يعد التحكيم دولياً بمفهوم هذا القانون التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح الاقتصادية لدولتين على الأقل" وبالتالي فإن التحكيم التجاري يعتبر دولياً طالما كان يتعلق بدولتين متنازعتين، وهو الأمر المعتمد في إطار التحكيم التجاري البحري، على اعتبار أن القانون البحري الجزائري لم يتعرض لموضوع التحكيم البحري بشكل خاص.

هذا وقد رفضت الجزائر طيلة 30 سنة الخضوع للتحكيم التجاري الدولي نظراً لعدة اعتبارات منها التاريخية والاقتصادية، ومنها ما يتعلق بموقف الجزائر من الأحكام التحكيمية الدولية السابقة والتي كان تستبعد القانون العربي الواجب التطبيق، وهو ما كان يجسد هيمنة بلدان الشمال على الجنوب. لكن فيما بعد تفتحت الجزائر على التحكيم الدولي، مما جعلها تقبل اللجوء إليه لضرورات اقتصادية، وتماشياً مع المرحلة الانتقالية بهدف تكييف الاقتصاد الوطني مع المتغيرات الاقتصادية والتجارية الدولية.

إن التحكيم البحري هو نظام قانوني أساسي لا غنى عنه في تسوية المنازعات البحرية، وقد تم تطويره من أجل دفع عجلة التجارة البحرية الدولية إلى مزيد من التقدم والازدهار، وقد أضحت هذا النوع من التحكيم فرعاً هاماً من فروع التحكيم التجاري الدولي، لكونه يتمتع بالصفة التجارية غالباً، وذلك وفقاً للمعايير الضيقة لتجارية الأعمال البحرية المستمدة من طبيعة النشاط البحري وصفة القائمين بممارسته وكونهم تجاراً. ويتمتع بهذه الصفة دائماً وفقاً للمعيار الاقتصادي الواسع لتجارية الأعمال البحرية المستمد من الصفة الاقتصادية لموضوع العلاقة البحرية وكونها تتعلق بانتقال الأموال والبضائع والخدمات عبر حدود أكثر من دولة، سواءً بوشرت هذه العلاقة بين أشخاص خواص أو بينهم وبين أحد الأشخاص المعنوية العامة⁵.

غير أن دعوى مسؤولية الناقل البحري قد تنقضي بالتقادم، وتخضع إجراءات التقادم إلى شروط وأجال تحددها، فالقانون البحري الجزائري أرسى أحكاماً خاصة بتقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، فلم يُقصر حكم التقادم على دعوى مسؤولية الناقل البحري، وكذلك أورد حكماً خاصاً بتقادم دعوى الرجوع التي تخص المؤمن شأنه في ذلك شأن معاهدة بروكسل لسنة 1924.

غير أن المشرع الجزائري أغفل جانباً مهماً يتعلق بتقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري أمام التحكيم البحري كونه لم يتجنب النقص الموجود في القانون البحري في هذا المجال، على خلاف ما جاءت به اتفاقية هامبورغ لعام 1978 التي لم تنضم إليها الجزائر، وكذا اتفاقية روتردام لعام 2009 وهي اتفاقية لم

تدخل حيز التنفيذ بعد، باعتبارها لم تصل إلى النصاب المطلوب فيما يتعلق بعدد الدول المصدقة على الاتفاقية. هاتين الاتفاقيتين نصتتا صراحةً ولأول مرة بموجب اتفاقية هامبورغ 1978، على آجال تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري أمام التحكيم البحري.

أهداف الدراسة:

- تحديد أثر التقادم على دعوى التحكيم في الاتفاقيات الدولية.
- تحديد إجراءات التحكيم البحري وتقادمه طبقا للقانون البحري الجزائري.
- تحديد أهم النصوص المشتركة بين اتفاقية هامبورغ واتفاقية روتردام في ما يتعلق بالتقادم في مجال التحكيم البحري.

إشكالية الدراسة:

- ما مدى انقضاء دعوى مسؤولية الناقل البحري بالتقادم في ما يتعلق بالتحكيم البحري في الاتفاقيات الدولية؟

للإجابة على هذه الإشكالية سوف يتم تقسيم البحث إلى المحاورين التاليين:

- 1- انقضاء دعوى التحكيم البحري بالتقادم بين اتفاقية هامبورغ والقانون البحري الجزائري.
- 2- انقضاء دعوى التحكيم البحري بالتقادم طبقا لاتفاقية روتردام.

المبحث الأول: انقضاء دعوى التحكيم البحري بالتقادم بين اتفاقية هامبورغ

والقانون البحري الجزائري

لم يتضمن القانون البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 في 25 يونيو 1998 ولا المرسوم التشريعي رقم 93-09 في 25 أبريل 1993 المتعلق بالتحكيم ولا معاهدة بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن⁶ (التي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم: 64/71 المؤرخ في: 02 مارس 1964) أو بروتوكول تعديلها في 1968 أي حكم يشير للتحكيم بشأن المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع.

تنص المادة الثامنة من البروتوكول المذكور على أن: "أي نزاع بين طرفين متعاقدين أو أكثر يتعلق بتفسير أو تطبيق المعاهدة لا يمكن تسويته بالمفاوضات يحال إلى التحكيم بناء على طلب أحدهم، وإذا لم يتمكن الأطراف من الاتفاق على هيئة التحكيم في غضون ستة (06) أشهر من تاريخ طلب التحكيم فإن لأي من هؤلاء الأطراف أن يحيل النزاع على محكمة العدل الدولية بطلب يرفع طبقا للنظام الأساسي للمحكمة". إلا أن هذه المادة تتعلق بالنزاع القائم بين الدول الأطراف ولا علاقة لها بالشاحن أو الناقل أو المرسل إليه⁷.

في حين أن اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام 1978 والتي تعرف أحكامها باسم قواعد هامبورغ تعرضت لأول مرة إلى أحكام التحكيم البحري وأيضا إلى أحكام تقادم دعاوى النقل البحري أمام

التحكيم البحري بموجب المادة 20 منها بفقراتها الخمسة. وبالتبعية أيضا فإن اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2008 والتي تسمى قواعد روتردام تعرضت لإجراءات وأحكام تقادم دعاوى النقل البحري أمام التحكيم البحري بموجب المادة 62 منها.

فقد انضمت الجزائر إلى العديد من الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف مثل القانون الاتفاقي الجديد للتحكيم الدولي كما أبرمت الجزائر عدة اتفاقيات ثنائية ومتعددة الأطراف أهمها نظام التحكيم الجزائري الفرنسي 1983 جاء هذا النظام الخاص بالتحكيم كملحق لتبادل الرسائل الذي جرى في 27 مارس 1983 والتي لم تكن محلا للمصادقة ولا للنشر في الجريدة الرسمية سواء في الجزائر أو فرنسا.⁸

انضمت الجزائر إلى اتفاقية نيويورك⁹، وجاء انضمام الجزائر لهذه الاتفاقية مع إبداء رأيها بالحفظ طبقا لما تنص عليه الفقرة الثالثة من المادة الأولى من الاتفاقية، حيث أقرت أنه لن تطبق أحكام هذه الاتفاقية إلا بشأن الأحكام الصادرة في دولة أخرى تكون طرفا فيها، وعلى النزاعات المتعلقة بالقانون التجاري الدولي كما يقضي بذلك القانون الجزائري صدور المرسوم التشريعي سنة 1993، المنظم لأحكام التحكيم التجاري الدولي في الجزائر، هذا المرسوم الذي اقتبس أحكامه من القانون الفرنسي والقانون السويسري. وهذا ما حدث للجزائر والتي شيئا فشيئا قبلت نظام التحكيم التجاري الدولي وتبنته في منظومتها التشريعية¹⁰.

ولقد تم تعديل قانون الإجراءات المدنية الجزائري بموجب المرسوم التشريعي 09-08، والذي جاء تأكيداً لأهمية التحكيم، حيث أدرج التعديل ضمن الباب الرابع من الكتاب الثامن من الأمر رقم 154-66 بعنوان الأحكام الخاصة بالتحكيم التجاري الدولي. وتتقارب أحكامه مع القانون الفيدرالي السويسري 1978 والتشريع الفرنسي 1981. فقد تطور موقف المشرع الجزائري مسaireً للسوق الدولية ليخلق روحاً من الطمأنينة وعدم التردد لدى المتعامل الأجنبي¹¹.

لكن بالرجوع إلى نصوص القانون البحري الجزائري، لا نجد أي إشارة إلى ما يتعلق بدعوى التحكيم البحري وبالتالي لا توجد أي إشارة إلى تقادم إجراءات مباشرتها. مما ترك فراغا كبيرا فيما يتعلق بدعاوى النقل البحري. مما يضطرنا دائما للجوء إلى القواعد العامة.

المشرع الجزائري تعرض بموجب نصوص القانون البحري إلى أحكام التقادم فقط فيما يتعلق بتقادم رفع الدعاوى القضائية الناتجة عن عقد النقل البحري، وهنا يثور التساؤل عما إذا كانت مدة التقادم المنصوص عليها في المادة 742 من القانون البحري الجزائري تسري سواء تم رفع دعوى المسؤولية أمام المحكمة أو تم الاتفاق على إحالتها إلى التحكيم، إذ نصت المادة 742 على أنه: "مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و 744 المذكورتين أدناه، تتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه".

في مادة نقل البضائع بحرا فرض المشرع الجزائري تقادماً قصيراً يسري على كل دعوى تنشأ عن عقد النقل البحري. ومن خلال المادتين 743 و 744 يتبين بأن المشرع أخضع دعوى المسؤولية عن الأضرار الناشئة

عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة لتقدم قصير مدته سنة واحدة وهذا ما يجسد رغبته في تصفية عملية النقل بأسرع وقت ممكن حماية من جهة للناقل حتى لا تتراكم عليه قضائيا التعويض فيعجز عن الوفاء بها، وحماية من جهة أخرى للطرف الضعيف في العقد حتى لا يرهقه الناقل باشتراط مدة تقدم لا تتيح له الوقت الكافي لتحضير دعواه. كما أن هذين النصين يؤكدان اعتبار المشرع هذه المدد مقررّة للتقدم المسقط ذلك أنه لو كانت هذه المواعيد مقررّة للسقوط لما أجاز المشرع تعديلها باعتبار أنّ مواعيد السقوط لا يرد عليها الوقف والانقطاع كما لا يجوز الاتفاق على إطالتها بخلاف مدة التقدم¹².

وهو نفس الموقف الذي سلكه المشرع المصري والمشرع السوري على السواء بعدم الإشارة إلى أحكام التقدم في دعاوى التحكيم البحري لكن يكمن الاختلاف بينهما وبين المشرع الجزائري بأنهما تعرضا بموجب نصوص القانون البحري إلى إجراءات التحكيم البحري ولم يتركاها للقواعد العامة كما فعل المشرع الجزائري بأن ترك تحديدها لما ورد بقانون الإجراءات المدنية في ما يتعلق بإجراءات التحكيم الدولي.

أما المادة 20 فقرة أولى من قواعد هامبورغ حرصت على تأكيد سريان مدة التقدم في الحالتين بسبب إمكانية اختلاف الأحكام الخاصة بالتحكيم في التشريعات الوطنية. فقد نصت المادة 20 من الاتفاقية على أنه:

- 1- تسقط بالتقدم أية دعوى تتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين.
- 2- تبدأ مدة التقدم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها ، أو في حالات عدم تسليم البضائع، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه.
- 3- لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقدم في حساب المدة.
- 4- يجوز في أي وقت أثناء مدة التقدم أن يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بمدد مدة التقدم بإعلان كتابي يوجهه إلى المطالب. ويجوز إعادة تمديد مدة التقدم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة.
- 5- الشخص الذي يحمل مسؤولية، له أن يقيم دعوى تعويض حتى وإن انقضت مدة التقدم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات. على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن 90 يوما، تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.

يرى جانب من الفقه أن حكم تقدم دعوى المسؤولية في القانون البحري يسري سواء تم رفع الدعوى أمام القضاء أو اتفق على إحالتها إلى التحكيم إذ يؤسس الدكتور هاني دويدار هذا الرأي بالإشارة إلى أن حكم التقدم إنما يتعلق بدعوى المسؤولية مما لا يؤثر في سريانه طبيعة الجهة التي تنظر الدعوى سواء تمثلت في القضاء أو التحكيم. بينما جانب آخر من الفقه والمتمثل في الدكتور جلال وفاء محمد بن قد ذهب في بحثه القيم حول مدى فاعلية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في

حماية الشاحن المصري إلى خلاف ذلك. فعند عقد المقارنة بين قواعد هامبورغ والقانون البحري وجد الباحث "أن النص الوارد في اتفاقية هامبورغ يقضي بتقديم أي دعوى تتعلق بنقل البضائع إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو جزء منها".¹³

ومن ثم فإنه طبقاً لاتفاقية هامبورغ إذا تضمن عقد النقل البحري شرط التقديم للتحكيم ولم تتخذ إجراءاته خلال سنتين، فمعنى ذلك تقديم أي دعوى تُرفع مثلاً لإجبار الناقل على التقديم للتحكيم أو لإنفاذ اتفاق التحكيم أو لإجبار الناقل مثلاً على تنفيذ حكم التحكيم (إذا كانت العملية التحكيمية بدأت هي الأخرى بعد مرور عامين).

أما النص المصري شأنه شأن النص الجزائري فلقد جاء خالياً من الإشارة إلى التحكيم واقتصر فقط على الإشارة على أن التقديم يسري على الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري بمرور عامين دون اتخاذ إجراءات رفع الدعوى مثلاً أو القيام بأي إجراء من شأنه قطع التقديم. وعليه إذا تضمن عقد النقل البحري شرطاً يقضي بتقديم المنازعات التي تنشأ عنه إلى التحكيم ومر عامان دون اتخاذ إجراءات التحكيم، فلا ينقضي حق الشاحن في الالتجاء إلى التحكيم، كما لا ينقضي حقه في اتخاذ بعض الإجراءات القضائية كالدعاوى التي تقام على الناقل مثلاً لإنفاذ الاتفاق على التحكيم أو لإجبار الناقل على تنفيذ حكم المحكم حتى بعد مرور عامين.¹⁴

المشرع الجزائري لم يحسم هذا الأمر من جهته فإعمالاً بالقواعد العامة للتحكيم الدولي وبموجب المادة 1019 من قانون الإجراءات المدنية فإنها تنص صراحة على أنه: "تطبق على الخصومة التحكيمية الآجال والأوضاع المقررة أمام الجهات القضائية ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك". وبذلك يكون المشرع قد أخضع مدة التقديم بالنسبة للخصومة التحكيمية لنفس مدة التقديم المقررة بالنسبة للدعاوى القضائية، وبالتالي تحسب مدة التقديم في هذه الحالة بمدة سنتين.

إن التقديم قصير المدة الذي نص عليه المشرع الجزائري والمحدد بسنة واحدة، مقتصر على دعوى مسؤولية الناقل البحري فيما يخص الأضرار اللاحقة بالبضائع، أما الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري كدعوى الناقل ضد الشاحن للمطالبة بأجرة النقل وغيرها من الدعاوى، فإنها تخضع للتقديم المنصوص عليه بالمادة 742 من القانون البحري والمقررة بسنتين، يبدأ حسائها من تاريخ تسليم البضاعة أو من تاريخ اليوم الذي كان يجب أن تُسلم فيه، وبالتالي فإن حساب أجل التقديم يبدأ من تاريخ التسليم النهائي للبضائع.

ويستند الفقه في تبرير مدة التقديم القصير إلى خشية المشرع تبديد معالم وقائع النزاع، وبالتالي تعذر إثباتها بعد مرور فترة طويلة من الزمان، لاشك أن لهذا الاعتبار أهميته سواء تصدى القضاء للفصل في النزاع أو تصدى له المحكمون.¹⁵

إن المشرع الجزائري لم ينص في القانون البحري على حساب مواعيد التقديم، وبناء عليه فإنه يستوجب الرجوع إلى أحكام القانون المدني، فتحسب مدة التقديم في دعوى مسؤولية الناقل البحري وفي

جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع عموماً بالأيام ولا يُحسب اليوم الأول وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم فيها.

غير أنه في الحقيقة التقادم السنوي من يوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليمها فعلياً وإذا استمر تسليم البضائع عدة أيام فإن التقادم يبدأ حسابه من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكمله في حيازة المرسل إليه وإذا لم يقع التسليم كما في حالة الهلاك الكلي فإن التقادم السنوي يسري من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضاعة¹⁶.

وهو الأمر الذي أكدته المحكمة العليا في أحد قراراتها بتاريخ: 10/05/1992 ملف رقم: 84781 حيث جاء فيه: "إن القرار بتقادم الدعوى المرفوعة من المرسل إليه يوم: 13/01/1983 بعد استلامه البضائع في: 13/05/1985 قد طبق المادة 743 من القانون البحري تطبيقاً سليماً لأن تلك الدعوى رفعت خارج مهلة السنة المنصوص عليها قانوناً"¹⁷.

كما أن المشرع الجزائري لم ينص في القانون البحري على أسباب وقف وانقطاع التقادم، فإن البحث في ذلك يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في أحكام القانون المدني. ومن خلال نصّ المادتين 316 و 318 من القانون المدني يتبين أن أسباب انقطاع التقادم هي:

1- المطالبة القضائية.

2- بالحجز: فالحجز نوعان: حجز تحفظي؛ وهو وضع أموال المدين المنقولة تحت يد القضاء دون بيعها، وحجز تنفيذي؛ وهو يسمح بإعداد الشيء المحجوز عليه للبيع بغية استيفاء الدائن لحقه من ثمنه.

3- إقرار الناقل بحق المرسل إليه إقراراً صريحاً أو ضمناً، وبالتالي إجراء مباحثات ومفاوضات بين الناقل والمرسل إليه إذا أمكن أن يستخلص منها إقرار بالمسؤولية تعتبر سبباً من أسباب انقطاع التقادم¹⁸.

والجدير بالذكر أن هذا التقادم لا يتعلق بالدعاوى التي يوجهها الناقل إلى الشاحن فحسب وإنما يشمل جميع الدعاوى المتعلقة بالنقل البحري ما عدا رجوع الملتزمين بعضهم على البعض الآخر كونها تظل قائمة ولو انقضت مدة هذا التقادم إذا كانت مدة تقادمها وفقاً لقانون الدولة التي تقام فيها الدعوى لا تزال سارية.

واشترط لذلك ألا تقل هذه المدة الأخيرة عن 90 يوماً من يوم توجيه الدعوى في دعوى الرجوع بالوفاء أو من يوم توجيه الدعوى إليه، أو في الوقت المسموح به طبقاً لقانون الدولة التي تُرفع فيها الدعوى إذا كانت تخالف الفترة المنصوص عليها أي 90 يوماً تابعة للتقادم¹⁹.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فنص بموجب المادة 744 من القانون البحري أنه يمكن رفع دعوى الرجوع حتى بعد انقضاء المهلة المحددة في المادة 743 من نفس القانون أي سنة أو سنتين في حالة الاتفاق

على تمديد مدة التقادم بشرط أن لا يتعدى هذا الأجل 3 أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون قد استلم هو نفسه تبليغ الدعوى. وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1997/05/06 عن الغرفة التجارية والبحرية ملف رقم: 151318 الذي جاء في إحدى حيثياته أنه: "يمكن أيضا رفع دعوى الرجوع وفقا لأحكام المادة 744 من القانون البحري حتى بعد انقضاء مهلة 3 أشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين"²⁰.

المبحث الثاني: انقضاء دعوى التحكيم البحري بالتقادم طبقا لاتفاقية روتردام

لقد تناولت اتفاقية روتردام مسألة اتفاقات التحكيم في الفصل 15 وفي المواد 75 إلى 78 فبينت كيفية تحديد مكان التحكيم ونظمت مسألة التحكيم بعد نشوب النزاع. تمتاز اتفاقية روتردام شأنها شأن اتفاقية هامبورغ بأنها تناولت أثر التقادم على دعوى التحكيم، فقبل اتفاقية روتردام قررت معاهدة هامبورغ أن تتقادم كل دعوى قضائية أو تحكيمية تتعلق بنقل البضائع بحرا إذا لم تباشر إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين، على أن تسري مدة السنتين من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو جزء منها، أو من آخر يوم كان يتعين تسليمها فيه في حالات عدم تسليمها، ولا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة²¹.

كما أجازت اتفاقية هامبورغ إطالة مدة التقادم في أي وقت أثناء هذه المدة، بشرط أن يقوم المدعى عليه بإعلان كتابي يوجه إلى المدعي معربا فيه عن رغبته في إطالة مدة التقادم، وأجازت أيضا تكرار إطالة مدة التقادم أكثر من مرة، وذلك بعد مراعاة عمل الإعلانات الكتابية اللاحقة²².

وينفس هذه الأحكام جاءت اتفاقية روتردام حيث نصت المادة 62 منها على أنه:

1- لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية أو تحكيمية فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناجمة عن الإخلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة قدرها سنتان.

2- تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة في اليوم الذي سلم فيه الناقل البضائع، أو في الحالات التي لم تسلم فيها البضائع أو لم يسلم سوى جزء منها، في آخر يوم كان ينبغي أن تسلم فيه البضائع ولا يحتسب ضمن هذه الفترة اليوم الذي تبدأ فيه.

3- بصرف النظر عن انقضاء الفترة المبينة في الفقرة 1 من هذه المادة، يجوز لأحد الطرفين أن يستند إلى مطالبته على سبيل الدفاع أو بغرض المقاصة مقابل مطالبة يتمسك بها الطرف الآخر.

ويلاحظ أن اتفاقية روتردام في فقرتها الثانية ذكرت بأنه: "في الحالات التي لم تسلم فيها البضائع" وهو ما لم تذكره اتفاقية هامبورغ إضافة إلى الفقرة الثالثة التي لا يوجد لها مثل في اتفاقية هامبورغ، كما أن كلا من اتفاقية هامبورغ واتفاقية روتردام قد استبعدتا وقف التقادم وانقطاعه.

وفي هذا الصدد نقول أن قواعد روتردام وقواعد هامبورغ قد اتفقتا من حيث إطالة مدة التقادم دون تحديدها مثل ما فعلت معاهدة بروكسل 1924 وكذا المشرع الجزائري. فلقد أجازت اتفاقية هامبورغ

إطالة مدة التقادم في أي وقت أثناء هذه المدة بشرط أن يقوم المدعى عليه بإعلان كتابي يوجه إلى المدعي معرباً فيه عن رغبته في إطالة مدة التقادم وأجازت أيضاً تكرار إطالة مدة التقادم أكثر من مرة وذلك بعد مراعاة عمل الإعلانات الكتابية اللاحقة²³.

ويعد الدفع بتقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري دفعاً موضوعياً لا يتعلق بالنظام العام، لأنه مقرر لمصلحة الناقل البحري. ويترتب على ذلك جواز إبدائه في أي حال تكون عليه الدعوى ولو للمرة الأولى أمام محكمة الاستئناف، إلا أنه يتعين على الناقل البحري التمسك به ولا يجوز للمحكمة أن تحكم بتقادم الدعوى من تلقاء نفسها. ونظراً لعدم تعلق الدفع بالتقادم بالنظام العام يمتنع على الناقل البحري التمسك به لأول مرة أمام محكمة النقض. ويلاحظ أنه في حالة إغفال المدعي إخطار الناقل البحري بالتأخير فإنه يستطيع الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية. ولا يحول عدم إبداء الدفع بعدم قبول الدعوى دون إمكانية تمسك الناقل البحري بتقادم دعوى المسؤولية²⁴.

أثر الاتفاق على التحكيم في قطع التقادم:

الأصل هو أن ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية أو بأي إجراء آخر يقوم به الدائن للتمسك بحقه أمام القضاء، وهذا ما يثير التساؤل عما إذا كان الاتفاق على التحكيم يؤدي إلى قطع التقادم شأنه في ذلك شأن الدعوى القضائية أم لا؟

عموماً، يمكننا تقسيم حالات قطع التقادم بالاتفاق على التحكيم إلى حالتين:

في الحالة الأولى: فإن الاتفاق على التحكيم أثناء سريان الدعوى أمام المحكمة في ذاته قاطع لمدة التقادم، فالاتفاق يعد مانعاً قانونياً يحول دون متابعة إجراءات الدعوى... إذ تحيل المحكمة الأطراف على التحكيم، فتقف بذلك مدة سقوط الدعوى القائمة أمام المحكمة طول الوقت الذي تستغرقه إجراءات التحكيم سواء ذلك المتفق عليه أو القانوني أمام الهيئة التحكيمية. ولا تستأنف سيرها بانقضاء الموعد المحدد الذي يتعين على المحكمين أن يفصلوا في النزاع خلاله.

أما في الحالة الثانية: أي في حالة الاتفاق على التحكيم قبل رفع الدعوى أمام القضاء لا يمكن في هذه الحالة الحديث عن التقادم قبل قيام النزاع بالفعل، وإذا ما قام النزاع وبدأت مدة التقادم في السريان فلا يتصور انقطاعها إلا بالإجراء الذي يتخذه الدائن لتحريك مسطرة التحكيم وذلك قيامه اختيار محكمه وإخطار الطرف الآخر بهذا الاختيار مع مطالبته بتعيين محكمه هو الآخر²⁵.

تجدر الإشارة أنه نظراً لوجود اتجاه في مصر كان يؤيد الأخذ بمبدأ استقلال اتفاق التحكيم قبل ظهور القانون البحري المصري، قضت محكمة النقض المصرية أنه إذا وُجد في عقد نقل بحري شرط تحكيم وقام الأطراف بعد وقوع النزاع بتحرير مشاركة التحكيم والتوقيع عليها، فلا يقطع أيهما في ذاته مدة التقادم، لأن المشاركة ليست اتفاقاً على عرض نزاع معين على محكمين والنزول على حكمهم²⁶، ولا يتضمن مطالبة بالحق أو تكليفاً للخصوم بالحضور أمام هيئة التحكيم، وإنما يمكن أن يحصل الانقطاع نتيجة للطلبات التي يقدمها الدائن للمحكمين أثناء السير في التحكيم إذا كانت تتضمن تمسكه بحقه، لأن القانون نظم

إجراءات التحكيم على نحو يماثل إجراءات الدعوى العادية، وإلزام المحكمين والخصوم باتباع الأصول والمواعيد المتبعة أمام المحاكم، إلا إذا حصل إعفاء المحكمين منها صراحة²⁷.

وإذا كانت مشاركة التحكيم لا تعتبر في ذاتها إجراءً قاطعاً للتقادم، إلا أنها إذا تضمنت إقراراً من المدين بحق الدائن كما لو اعترف بوجود الدَّين، انحصر النزاع المعروض على التحكيم في مقدار هذا الدين. فإن التقادم ينقطع في هذه الحالة بسبب هذا الإقرار صريحاً كان أو ضمناً، وليس بسبب المشاركة في ذاتها، وأن استخلاص توافر أو عدم توافر إقرار المدين بالدين كسبب لقطع التقادم من مسائل الواقع التي يستقل بها قاضي الموضوع بالفصل فيها بغير معقب عليه في ذلك، ما دام يقيم قضاءه على أسباب سائغة لها أصلها الثابت بالأوراق، وتؤدي إلى النتيجة التي خلص إليها لما كان ذلك²⁸، وهو ما قضت به الغرفة المدنية بمصر في جلسة 2002/3/25.

كما لا يجوز قانوناً النزول عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه، ولا يثبت هذا الحق إلا باكتمال مدة التقادم، وإنما يجوز النزول عن المدة التي انقضت في تقادم لم يكتمل وهذا النوع من النزول إنما يقطع التقادم على أساس اعتباره إقراراً من المدين بحق الدائن. واستخلاص الإقرار الضمني بحق الدائن من الأوراق والأعمال التي تصدر من المدين هو من شؤون محكمة الموضوع، بشرط أن تبين كيف أفادت تلك الأوراق وهذه الأعمال معنى الإقرار، وأن يكون هذا البيان سائغاً.

وفي حال ما تمَّ الاتفاق في عقد النقل البحري على التحكيم، فإنه بمجرد أن يعلن أحد الطرفين للطرف الآخر بدء إجراءات التحكيم، فإن هذا الإعلان يعتبر بمثابة إعلان برفع الدعوى بقطع التقادم. هذا ويجب التمييز في هذه الحالة بين حالتين: إذا تم الإعلان ببدء إجراءات التحكيم خلال مدة التقادم ففي هذه الحال ينقطع التقادم، أمّا إذا تمَّ الإعلان بعد انتهاء مدّة التقادم فلا أثر له في قطع التقادم.

في هذا الصدد صدر قرار عن محكمة النقض المصرية (المطالبة بالتحكيم وإعلان بخصومته، أثرها، قطع التقادم، إقامة المطعون ضدها تحكيماً ضد الطاعن بذات طلبات موضوع النزاع بينهما قبل إقامة دعواها، أثره، قطع التحكيم للتقادم ولو قضى فيه بعدم الاختصاص الولائي. طعن 5459 لسنة 63 ق . جلسة 2000/11/13).

قضت هذه المحكمة أن التقادم ينقطع بالمطالبة القضائية أي الطلب المقدم فعلاً للمحكمة الجازم بالحق الذي يراد استرداده في التقادم المملك أو بالحق الذي يراد اقتضاؤه في التقادم المبرئ من الحق أو ما لحق به من توابع مما يجب لزوماً بوجوبه أو يسقط كذلك بسقوطه. إن رفع الدعوى بأصل الحق ضد المدين يكفي لقطع التقادم، ولو رُفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة ولائيّاً أو نوعياً أو قيمياً أو محلياً، ويظل التقادم منقطعاً طوال نظر الدعوى حتى يصدر حكماً فيها ولو صدر الحكم بعدم الاختصاص.

خاتمة:

إن اللجوء إلى فض النزاع عن طريق التحكيم ليس انتقاصاً من أهمية المحاكم أو القضاء العادي، بقدر ما هو خيار أتاحه القانون للخصوم بأن لا يلجئوا للمحكمة المختصة للنظر والفصل فيما بينهم من نزاع، نظراً لما تمتاز به إجراءات التحكيم من تيسير في حل النزاع وقصر مدة التقاضي، ولما قد يكون مطلوباً من خبرات ليس في فض النزاع وحسب، بل خبرات علمية أو فنية تمكّن المحكم من حسم المنازعة بطريقة أسرع ممّا قد يستغرقه النزاع من وقت أمام القضاء.

يمكن الجزم بأنه هناك تقارب بين حكم التقادم في كل من القانون البحري الجزائري وبين اتفاقية هامبورغ لعام 1978 وكذا قواعد روتردام لعام 2008، لكن ورغم ذلك هناك بعض أوجه الاختلاف بينهما، وأهمها هو عدم الإشارة صراحة في القانون البحري الجزائري إلى تقادم دعوى مسؤولية الناقل التي اتّفق على إحالتها إلى التحكيم. فاستبعاد حكم التقادم القصير في التحكيم البحري يؤدي إلى تعليق مراكز قانونية أخرى شأنه شأن تعليق المركز القانوني للناقل المدعي عليه في دعوى المسؤولية، وبالتالي فمن شأنه أن يؤدي إلى الإضرار بحقوق الشاحن نفسه.

لذلك يبقى على المشرع الجزائري النظر باهتمام إلى القانون البحري وضرورة تعديل مواده من خلال وضع نصوص تتعلق بإجراءات التحكيم البحري وتحديد مدة التقادم الخاصة بها كما تضمنته كل من اتفاقية هامبورغ 1978 واتفاقية روتردام 2008.

التوصيات:

- ضرورة إعادة النظر في مواد القانون البحري الجزائري بما يتماشى والتطور الاقتصادي والتكنولوجي على المستوى الدولي بتشريع نصوص تتعلق بالتحكيم البحري وإجراءاته.
- عدم التقيد باتفاقية بروكسل لعام 1924 في وضع مواد القانون البحري الجزائري، وضرورة استنباط بعض النصوص من اتفاقية هامبورغ 1978، خاصة وأن هذه الأخيرة جاءت لتلّافي النقص الذي عرفتته الاتفاقيات السابقة.
- تحديد مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري بالنسبة للتحكيم البحري، وتمييزها عن مدة التقادم المشار إليها فيما يتعلق بإجراءات التقاضي أمام المحكمة.
- ضرورة الاعتماد على مختلف التشريعات والاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري لإيجاد صيغ قانونية تخدم التجارة البحرية الجزائرية بشكل لا يتعارض مع التطور الذي تعرفه هذه التشريعات، وكذا الذي تعرفه التجارة الدولية عن طريق البحر.

الهوامش:

- ¹ - عمر مشهور حديثة الجازي. التحكيم في المنازعات البحرية، نشرة التحكيم التجاري الخليجي، العدد 25، ديسمبر 2002.
- ² - علي بن عبد الله بن محمد الهناني، الاتجاهات الحديثة للتحكيم في مجال العقود الإدارية، ورقة عمل مقدمة ضمن فعاليات المؤتمر السابع لرؤساء المحاكم الإدارية العربية، المنعقد بالمركز العربي للبحوث القانونية والقضائية بالعاصمة اللبنانية بيروت، خلال الفترة من 21 إلى 23/8/2017م.
- ³ - علي بن عبد الله بن محمد الهناني، مرجع سابق.
- ⁴ - خالد محمد القاضي، موسوعة التحكيم التجاري الدولي، دار الشروق، القاهرة- مصر، الطبعة الأولى، 2002، ص 17.
- ⁵ - عمر مشهور حديثة الجازي، مرجع سابق.
- ⁶ - محمد مجبر، رقابة القضاء الوطني على أحكام التحكيم الدولي في مجال منازعات الاستثمار بدءاً من إجراءات التحكيم وحتى تنفيذ حكم التحكيم، المؤتمر الرابع لرؤساء المحاكم العليا بالدول العربية، الدوحة- قطر، مجلس القضاء الأعلى، محكمة التمييز، قطر، من 24 إلى 26 سبتمبر 2013.
- ⁷ - محمد مجبر، المرجع نفسه.
- ⁸ - نور الدين بكلي، اتفاق التحكيم التجاري الدولي في القانون الجزائري، رسالة ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، 1995-1996، ص 45.
- ⁹ - المرسوم الرئاسي رقم 88-233 المؤرخ في 05/11/1988 المتضمن انضمام الجزائر لاتفاقية الاعتراف بالقرارات التحكيمية الأجنبية المنعقدة بنيويورك في 10/06/1958.
- ¹⁰ - خديجة بودالي، اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري- دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص قانون. كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014-2015، ص 29.
- ¹¹ - قانون رقم 08-09 المؤرخ في 8 صفر 1429 هـ الموافق لـ 25 فبراير 2008م، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.
- ¹² - هوارية بن زرقعة، منازعات عقود النقل وفقاً للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة القانون والأعمال الدولية، مختبر البحث "قانون الأعمال" بكلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بسطات، جامعة الحسن الأول، المملكة المغربية، على الموقع: <https://www.droitentreprise.com/?p=2851>، بتاريخ: 2015/05/25، تم الاطلاع عليه بتاريخ: 2020/08/11.
- ¹³ - هاني دويدار، تقادم دعوى مسؤولية ناقل البضائع بحرا بين القضاء الوطني والتحكيم البحري، من أوراق عمل مركز العدالة في التحكيم البحري 2007، موضوع منشور بموقع: Justice Academy <https://justice-academy.com/index-of-the-limitation-of-the-liability-of-the-cargo-carrier-by-sea/>، دت، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2020/07/12.
- ¹⁴ - هاني دويدار. المرجع نفسه.
- ¹⁵ - هاني دويدار. المرجع نفسه.
- ¹⁶ - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المكتبة القانونية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1992، ص 283.
- ¹⁷ - سعدية بن دومية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، اتفاقية الأمم المتحدة 2008 المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2013، ص 98.
- ¹⁸ - هوارية بن زرقعة. مرجع سابق.
- ¹⁹ - فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا لسنة 2009- الحسنة والإيجابيات، مجلة أخبار النقل البحري، السنة 8، العدد 15، الإسكندرية- مصر، ص 6.
- ²⁰ - قرار بتاريخ 1977/05/06 ملف رقم 151318، صادر عن المحكمة العليا، مجلة الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية البحرية، عدد خاص، ص 199.
- ²¹ - المادة 20 فقرة 1 من اتفاقية هامبورغ 1978.
- ²² - المادة 20 فقرة 2 و3 من نفس الاتفاقية.
- ²³ - سعدية بن دومية، مرجع سابق، ص 100.
- ²⁴ - هاني دويدار، مرجع سابق.

- ²⁵ - أحمد آيت الأشفار، شروط اتفاق التحكيم في إطار التشريع المغربي، مجلة القانون والأعمال الدولية، مختبر البحث قانون الأعمال بكلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بسطات، جامعة الحسن الأول، المملكة المغربية، على الموقع: <https://www.droitentreprise.com/?p=2851>، بتاريخ: 2020/04/05، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2020/08/08.
- ²⁶ - محمود مختار أحمد بريري، التحكيم التجاري الدولي، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، مصر، 1999، ص 49-50.
- ²⁷ - طعن رقم 577 لسنة 34 ق جلسة 1969/01/30، يُنظر محمد عزمي البكري، موسوعة الفقه والقضاء والتشريع في القانون المدني الجديد، المجلد الثالث عشر، حق الملكية (الشفعة)- الحيازة، المواد 935-984، دار محمود للنشر والتوزيع، مصر، 2018، ص 843-844.
- ²⁸ - وكان الحكم المطعون فيه قد أقام قضاءه على ما خلص إليه في أسبابه التي سبق بيانها في الرد على السبب الثالث من الطعن رقم 332 لسنة 2000 مدني، من أن بطلان حكم التحكيم الصادر بتاريخ 1999/7/5 لم يكن مبناه بطلان مشاركة التحكيم ذاتها التي اعمل الحكم أثر ما تضمنته من إقرار بالدين في قطع التقادم، إنما لعدم اشتغال الحكم عليها، وتُعد من البيانات الجوهرية التي يتعين أن يتضمنها حكم التحكيم، وهي بمنأى عن البطلان، فإن أعمال أثر الإقرار المذكور الذي تضمنته في قطع التقادم لا مخالفة فيه للقانون. وكان هذا الذي خلص إليه الحكم سائغاً وله أصله الثابت بالأوراق ويؤدي إلى النتيجة التي انتهى إليها، ومن ثم يكون النعي على غير أساس، الطعنان 332، 338/2000 مدني، جلسة 2002/3/25، مروءة أبو العلا، الطبيعة القانونية للاتفاق على التحكيم وأثره - أحكام قضائية كويتية، منشور على الموقع: <https://www.mohamah.net/law/>، بتاريخ 2019/06/20، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2020/08/07.

قائمة المراجع والمصادر:

1- الكتب:

- خالد محمد القاضي، موسوعة التحكيم التجاري الدولي، دار الشروق، القاهرة، مصر، الطبعة الأولى، 2002.
- فاروق ملش. اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا لسنة 2009. الحسنات والإيجابيات. مجلة أخبار النقل البحري، السنة 8، العدد 15، الاسكندرية، مصر.
- محمد عزمي البكري، موسوعة الفقه والقضاء والتشريع في القانون المدني الجديد- المجلد الثالث عشر، حق الملكية (الشفعة)-الحيازة، المواد 935-984، دار محمود للنشر والتوزيع، مصر، 2018.
- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المكتبة القانونية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1992.

2- الرسائل العلمية:

- بن دومية سعديّة. مسؤولية الناقل البحري على ضوء إتفاقية روتردام: إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا 2008. مذكرة لنيل درجة الماجستير. كلية الحقوق. جامعة وهران. 2013.
- بودالي خديجة، اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري - دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014/2015.
- نور الدين بكلي، اتفاق التحكيم التجاري الدولي في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، 1995/1996.

3- المقالات والمحاضرات:

- عمر مشهور حديثة الجازي. التحكيم في المنازعات البحرية. نشرة التحكيم التجاري الخليجي. العدد 25. ديسمبر 2002.

4- المؤتمرات والندوات:

- علي بن عبد الله بن محمد الهناني، الاتجاهات الحديثة للتحكيم في مجال العقود الإدارية، ورقة عمل مقدّمة ضمن فعاليات المؤتمر السابع لرؤساء المحاكم الإدارية العربية المنعقد بالمركز العربي للبحوث القانونية والقضائية بالعاصمة اللبنانية بيروت - لبنان خلال الفترة: من 21 إلى 23 أوت 2017م.

• محمد مجبر. رقابة القضاء الوطني على أحكام التحكيم الدولي في مجال منازعات الاستثمار بدءاً من إجراءات التحكيم وحتى تنفيذ حكم التحكيم. المؤتمر الرابع لرؤساء المحاكم العليا بالدول العربية. الدوحة. قطر. مجلس القضاء الأعلى. محكمة التمييز. قطر. من 24 إلى 26 سبتمبر 2013.

5- الاتفاقيات الدولية:

• المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، وجرى العرف على تسميتها قواعد لاهاي (Règles de La Haye).

• اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً لعام 1978 وأوصي أن تعرف أحكامها باسم: قواعد هامبورغ (Règles de Hambourg) ودخلت حيز التنفيذ في 01 نوفمبر 1992.

• اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (نيويورك، 2008) (قواعد روتردام)، 11 ديسمبر 2008 في روتردام - هولندا.

• اتفاقية الاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وتنفيذها، نيويورك، 10 جوان 1958، بدأ سريان الاتفاقية في 07 جوان 1959.

6- النصوص القانونية:

• الأمر رقم: 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 المتضمن القانون البحري الجزائري.

• قانون رقم 09-08 المؤرخ في 8 صفر 1429 هـ الموافق لـ 25 فبراير 2008 م يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

• المرسوم الرئاسي رقم 233/88 المؤرخ في 05 نوفمبر 1988 المتضمن انضمام الجزائر لاتفاقية الاعتراف بالقرارات التحكيمية الأجنبية المتحدة بنيويورك المؤرخ في 10 جوان 1958.

7- مواقع الانترنت:

• أحمد آيت الأشقر، شروط اتفاق التحكيم في إطار التشريع المغربي، مجلة القانون والأعمال الدولية، مختبر البحث قانون الأعمال بكلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بسطات، جامعة الحسن الأول، المملكة المغربية، على الموقع:

<https://www.droitentreprise.com/?p=2851>، بتاريخ: 2020/04/05، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2020/08/08.

• بن زرقة هوارية، منازعات عقود النقل وفقاً للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة القانون والأعمال الدولية، مختبر البحث قانون الأعمال بكلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بسطات، جامعة الحسن الأول، المملكة المغربية، على الموقع:

<https://www.droitentreprise.com/?p=2851>، بتاريخ: 2015/05/25، تم الاطلاع عليه بتاريخ: 2020/08/11.

• هاني دويدار، تقادم دعوى مسؤولية ناقل البضائع بحراً بين القضاء الوطني والتحكيم البحري. من أوراق عمل مركز العدالة في التحكيم البحري 2007م، موضوع منشور بموقع Justice Academy <https://justice-academy.com/index-of-the-limitation-of-the-liability-of-the-cargo-carrier-by-sea/>، دت، تم الاطلاع عليه بتاريخ: 2020/07/12.

• مروة أبو العلا، الطبيعة القانونية للاتفاق على التحكيم وأثره - أحكام قضائية كويتية، منشور على الموقع:

<https://www.mohamah.net/law>، بتاريخ 2019/06/20، تم الاطلاع عليه بتاريخ 2020/08/07.