



Original Research

Arbitrators' Competence in Maritime Arbitration: A Comparison of Specialized, Supervisory, and Enforcement Criteria in the UK LMAA and the Arbitration Center of the Iranian Chamber of Commerce

Seyyed Mahmoud Mehrinejad Choubari ^{1*}

1 Master of Private Law, Department of Law, Faculty of Literature and Humanities, Guilan University, Rasht, Iran.

Article ID: ahrar-51496

<p>Received: November, 26, 2023</p> <p>Accepted: February, 11, 2024</p> <p>Available online: March 20, 2024</p> <p>Keywords: LMAA , Arbitration , Jurisdiction , IRAN , The UK</p> <p>Main Subjects: Maritime Law</p>	<p>Abstract</p> <p>Maritime arbitration serves as a critical mechanism for resolving complex international commercial disputes, playing a pivotal role in the global shipping industry. This research employs a comparative-analytical approach to examine the qualifications of arbitrators in two maritime arbitration systems: the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) and the Iran Chamber of Commerce Arbitration Center (ICAC). The study focuses on the differences in arbitrator competency criteria and the factors influencing the validity and enforceability of issued awards. Findings reveal that the LMAA prioritizes practical experience in the maritime industry, arbitrator independence, and cost transparency through its non-institutional (ad hoc) approach, while the ICAC emphasizes academic credentials, compliance with domestic laws, and adherence to Islamic legal principles. These differences directly impact international acceptance: 85% of LMAA awards are enforced outside the UK, compared to only 40% for ICAC awards. The ICAC's centralized institutional structure, supervisory oversight, linguistic limitations, and non-accession to key international conventions (e.g., the Hamburg Rules 1978) pose enforcement challenges. In contrast, the LMAA's procedural flexibility, alignment with global standards, and arbitrator specialization solidify its status as a leading model. The study recommends that the ICAC enhance its competitiveness by reforming civil procedure laws, establishing specialized maritime arbitration panels, and acceding to international protocols.</p>
--	---

*Corresponding Author: Seyyed Mahmoud Mehrinejad Choubari

Address: Master of Private Law, Department of Law, Faculty of Literature and Humanities, Guilan University, Rasht, Iran.

Email: fazel.mehrinezhad@gmail.com



Extended Abstract

1. Introduction

Arbitration plays a vital role as a key mechanism in resolving international commercial disputes, especially in the complex maritime industry. The multidimensional nature of maritime disputes – from contracts of carriage and insurance to shipping accidents – requires mechanisms. In addition to speed and flexibility, they benefit from deep technical, legal, and commercial expertise. Meanwhile, two institutions, the London Maritime Arbitration Association (LMAA) and the Iranian Chamber of Commerce Arbitration Center (ICCAC), act as two axes in resolving disputes in the international and national arenas. Structural and legal differences between these two institutions have affected the criteria for the qualification of arbitrators and the enforceability of their decisions.

2. Theoretical Framework

The fundamental differences between these two systems are evident in the criteria for selecting judges. The Arbitration Center of the Iranian Chamber of Commerce, with its institutional and rule-based nature, considers holding a relevant university degree and approval of qualification by the Board of Directors of the Chamber of Commerce as a prerequisite for the qualification of arbitrators. In contrast, the London Maritime Arbitration Association (LMAA) emphasizes solely on arbitrators' mastery of maritime law concepts and practical experience in the industry. This contrast also reflects the philosophical differences between common law and statutory law systems. This can affect the quality of the arbitration process and the enforceability of awards globally.

3. Methodology

This research, using a comparative-analytical method, examines the competence of arbitrators in two systems: the London Maritime Arbitration Association and the Arbitration Center of the Iranian Chamber of Commerce.

4. Results & Discussion

The structural differences between these two systems reflect the philosophical opposition between common law and written law. At LMAA, flexibility and expertise based on practical experience allow arbitrators to manage cases more quickly and accurately. While the ICAC has reduced flexibility with prior requirements such as board approval of arbitrators and the aforementioned. However, the ICAC has taken steps towards internationalization in recent years with reforms such as accession to the UNCITRAL Model Law and the creation of specialized courts.

5. Conclusions & Suggestions

To reduce the existing gap, it is suggested that the Arbitration Center of the Iranian Chamber of Commerce should create more flexibility by reducing discretionary oversight. And joining conventions such as Hamburg 1978 related to maritime transport, creating a transparent database of expert arbitrators. The signing of joint cooperation agreements will gain the trust of foreign parties. On the other hand, LMAA can introduce Expedited arbitration mechanisms and expanded range of accepted languages will increase its attractiveness to non-English speaking countries. Finally, educational cooperation between arbitrators of the two institutions and the use of digital technologies in the arbitration process can be a bridge to approximate the procedures of these two systems and improve the quality of maritime arbitration at the global level.

صلاحیت داوران در داوری های دریایی: مقایسه معیارهای تخصصی، نظارتی و اجرایی در نظام های LMAA انگلستان و مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران

سید محمود مهری نژاد چوبری^{۱*}

۱ کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، گروه حقوق، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.

کد مقاله: ahrar-51496	
چکیده	تاریخ دریافت: ۲۹ آبان ۱۴۰۲
داوری دریایی به عنوان سازوکاری حیاتی در حل و فصل اختلافات پیچیده تجاری بین المللی، نقش محوری در صنعت حمل و نقل دریایی ایفا میکند. این پژوهش با روش تطبیقی-تحلیلی، به بررسی صلاحیت داوران در دو نظام انجمن داوری دریایی لندن و مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران میپردازد. سوالات اصلی تحقیق بر تفاوت‌های معیارهای صلاحیت داوران و عوامل مؤثر بر اعتبار و قابلیت اجرای آرای صادره متمرکز است. یافته ها نشان میدهند که LMAA با رویکرد غیرنهادی ad hoc، تجربه عملی در صنعت دریایی، استقلال داوران و شفافیت هزینه ها را محور قرار داده، درحالیکه ICCAC بر مدارک دانشگاهی، رعایت قوانین داخلی و موازین شرعی تأکید دارد. این تفاوتها تأثیر مستقیمی بر پذیرش بینالمللی آرای صادره دارد؛ بهطوریکه ۸۵٪ آرای LMAA در خارج از انگلستان اجرا میشوند، درحالیکه این رقم برای ICCAC تنها ۴۰٪ است. ساختار نهادی متمرکز و نظارت استصوابی در مرکز داوری اتاق ایران، همراه با محدودیتهای زبانی و عدم الحاق به برخی کنوانسیونهای بین المللی، چالشهای اجرایی ایجاد کرده است. در مقابل، انعطاف پذیری LMAA، همسویی با استانداردهای جهانی و تخصص گرایی داوران، جایگاه آن را به عنوان الگوی پیشرو تثبیت کرده است. پژوهش حاضر پیشنهاد میکند ICCAC با اصلاح قوانین آیین دادرسی، ایجاد هیئت های تخصصی دریایی و الحاق به پروتکل های بین المللی، گام هایی برای تقویت رقابت پذیری خود بردارد.	تاریخ پذیرش: ۲۲ بهمن ۱۴۰۲
	تاریخ انتشار: ۱ فروردین ۱۴۰۳
	کلیدواژه ها: LMAA، داوری، صلاحیت، ایران، انگلستان
	موضوعی: حقوق دریایی

*نویسنده مسئول: سیدمحمود مهری نژاد چوبری

آدرس: کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، گروه حقوق، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.

ایمیل: fazel.mehrinezhad@gmail.com



۱- مقدمه

داوری به عنوان سازوکاری کلیدی در حل اختلافات تجاری بین‌المللی، به‌ویژه در صنعت پیچیده دریایی، نقشی حیاتی ایفا می‌کند. ماهیت چندبُعدی اختلافات دریایی - از قراردادهای حمل و نقل و بیمه تا حوادث کشتیرانی - نیازمند مکانیسم‌هایی است که افزون بر سرعت و انعطاف، از تخصص فنی، حقوقی و تجاری عمیقی بهره ببرند. در این میان، دو نهاد انجمن داوری دریایی لندن LMAA و مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران ICCAC به عنوان دو محور در حل و فصل اختلافات در عرصه بین‌المللی و ملی عمل می‌کنند. تفاوت‌های ساختاری و حقوقی میان این دو نهاد، معیارهای صلاحیت داوران و قابلیت اجرای آرا را تحت تأثیر قرار داده است. نظام‌های داوری نهادی در ایران، با محوریت ICCAC، در دو دهه اخیر تحولاتی را تجربه کرده‌اند. تصویب «قانون اساسنامه مرکز داوری اتاق ایران» در سال ۱۳۸۰ و تلاش‌های اخیر برای همسویی با استانداردهای جهانی نظیر قانون نمونه آنسیترال و قواعد LCIA، گام‌هایی رو به جلو محسوب می‌شوند. با این وجود، چارچوب حقوقی مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران که ریشه در قوانین داخلی ایران دارد، تنش‌هایی میان الزامات بومی (مانند رعایت موازین و نظارت استصوابی هیئت مدیره) و ضرورت‌های پذیرش بین‌المللی ایجاد کرده است. در مقابل، LMAA با رویکردی ad hoc و غیرموسسه‌ای، بر پایه سنت دیرینه داوری دریایی لندن استوار است. این نهاد با تأکید بر تجربه عملی داوران در صنعت دریایی و استقلال آنان، به عنوان الگویی در حل سریع و تخصصی اختلافات شناخته می‌شود. تفاوت‌های بنیادین این دو نظام در معیارهای گزینش داوران آشکار است. مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران با ماهیت نهادی و قاعده‌محور، دارا بودن مدرک دانشگاهی مرتبط و تایید صلاحیت از جانب هیئت مدیره اتاق بازرگانی را به عنوان پیش شرط صلاحیت داوران برمی‌شمارد. در مقابل، انجمن داوری دریایی لندن صرفاً بر تسلط داوران بر مفاهیم حقوق دریایی و تجربه عملی در صنعت تأکید دارد. این تقابل، بازتابی از تفاوت‌های فلسفی میان نظام‌های حقوقی کامنلا و حقوق نوشته نیز می‌باشد. این امر می‌تواند بر کیفیت فرآیند داوری و قابلیت اجرای آرا در سطح جهانی اثرگذار باشد. گزارش سال ۲۰۲۲ اتاق بازرگانی بین‌المللی حاکی از آن است که تنها ۴۰٪ از آرای صادره توسط مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران در خارج از ایران به طور کامل اجرا شده‌اند، حال آنکه این رقم برای انجمن داوری دریایی لندن به ۸۵٪ می‌رسد. این شکاف، تنها ناشی از تفاوت در ساختارهای حقوقی نیست، بلکه محدودیت‌های عملی ICCAC را نیز نمایان می‌سازد. برای نمونه، فرآیند استصوابی در انتخاب یا انتصاب داوران، عدم شفافیت در محاسبه هزینه‌ها و کلی گویی برخی مواد قانونی مرتبط و همچنین برخی عوامل سیاسی مانند تحریم‌ها نیز موجب کاهش جذابیت این نهاد جهت انتخاب به عنوان داور شده که آمارهای اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC خود نشانگر این مطلب است) (میرزاده و همکاران، ۱۴۰۱). از سوی دیگر، مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران با ایجاد نهادهایی مانند «دادگاه داوری» و به رسمیت شناختن اصل صلاحیت بر صلاحیت در قانون، رویکردی حامی اجرای آراء اتخاذ کرده است این مقاله با تمرکز بر دو پرسش محوری پیش می‌رود: معیارهای صلاحیت داوران در مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران و انجمن داوری دریایی لندن چه تفاوت‌ها و شباهت‌هایی دارند؟ و چه عواملی و به چه کیفیتی بر آرا صادره از این دو نهاد تأثیرگذار است؟ بر پایه یافته‌ها، تمرکز LMAA بر تجربه عملی و استقلال داوران و شفافیت در محاسبه هزینه‌ها، سبب افزایش کارآمدی و پذیرش آرا در سطح جهانی شده است، در حالی که ICCAC با تأکید بر الزامات حقوقی پیش گفته موجب کاهش انعطاف و رقابت‌پذیری بین‌المللی شده است. از سوی دیگر، اصلاح قوانین آیین دادرسی مدنی و قانون داوری تجاری بین‌المللی ایران - از جمله الحاق به پروتکل‌های جدید و معرفی سازوکارهایی مانند هیئت تخصصی داوری دریایی می‌تواند جایگاه مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران را در عرصه داوری دریایی تقویت کند. بررسی حاضر که به روش تطبیقی مقایسه‌ای است و نشان می‌دهد که مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران هرچند در سال‌های اخیر گام‌هایی برای همسویی با استانداردهای جهانی برداشته، اما نبود سازوکارهای نوین و ابهام در برخی مقررات، چالش‌هایی را در رقابت با نهادهایی مانند انجمن داوری لندن ایجاد کرده است. ایجاد «مرکز تخصصی داوری دریایی»، ابهام زدایی از برخی قوانین و ایجاد شفافیت



بیشتر و الحاق ایران به کنوانسیون‌های تکمیلی مانند کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸، از جمله راهکارهای پیشنهادی برای تقویت جایگاه داوری ایران در عرصه بین‌المللی است. و برای انجمن داوری دریایی لندن هم در نظر گرفتن سازوکار صریح در خصوص داوری تسریع شده میتواند موجب افزایش کارایی این نهاد گردد.

۲- کلیات و مفاهیم

داوری دریایی به عنوان شاخه‌ای تخصصی از حقوق تجارت بین‌الملل، بر پایه اصولی نظیر استقلال داوران، تخصص گرایی، انعطاف‌پذیری فرآیندی، و احترام به حاکمیت اراده طرفین استوار است. این اصول در کنار چارچوب‌های قانونی ملی و بین‌المللی، سازوکارهای حل اختلاف را شکل می‌دهند. در این بخش، مبانی نظری حاکم بر داوری دریایی و قوانین مرتبط با دو نظام LMAA و ICCAC بررسی می‌شود.

۱-۲- مبانی نظری داوری دریایی

داوری دریایی ماهیتاً فراملی است، زیرا اختلافات آن اغلب میان طرفینی از کشورهای مختلف با سیستم‌های حقوقی متفاوت رخ می‌دهد. نظریه حاکمیت اراده (Party Autonomy) سنگ بنای این حوزه است که به طرفین اجازه می‌دهد قانون حاکم بر قرارداد، زبان داوری، و حتی معیارهای انتخاب داوران را تعیین کنند (Redfern & Hunter, 2015). این اصل در ماده ۱۹ قانون نمونه آنسیترال (UNCITRAL) نیز منعکس شده است. افزون بر این، تخصص گرایی به عنوان عنصر کلیدی در داوری دریایی شناخته می‌شود، زیرا اختلافاتی مانند تصادفات دریایی یا تفسیر قراردادهای اجاره کشتی، نیازمند دانش فنی و تجربه عملی در صنعت دریایی است (Honnold, 2009).

از منظر نظری، دو رویکرد عمده در داوری دریایی قابل تمایز است:

رویکرد ad hoc غیرنهادی: در این مدل، طرفین بدون تکیه بر نهاد خاصی، داوران را انتخاب و روند داوری را مدیریت می‌کنند. این رویکرد بر انعطاف‌پذیری و سریع بودن تأکید دارد و ویژگی اصلی نظام LMAA محسوب می‌شود.

رویکرد نهادی: در این مدل، نهادهایی مانند ICCAC یا ICC با ارائه قواعد داوری، فهرست داوران، و نظارت بر فرآیند، ساختاری قاعده‌مندتر ایجاد می‌کنند. این رویکرد به پیش‌بینی‌پذیری و هماهنگی با قوانین ملی کمک می‌کند.

۲-۲- چارچوب‌های قانونی

الف) انجمن داوری دریایی انگلستان که عمدتاً تحت تأثیر دو منبع قانونی قرار دارد:

۱. قانون داوری ۱۹۹۶ انگلستان (Arbitration Act 1996): این قانون با تأکید بر استقلال داوران (ماده ۳۳) و حداقل مداخله دادگاه‌ها (ماده ۱)، بستر حقوقی انعطاف‌پذیری برای داوری‌های ad hoc فراهم می‌کند. ماده ۴۶ نیز به طرفین اجازه می‌دهد قانون حاکم بر ماهیت اختلاف را تعیین کنند، که معمولاً قانون انگلیسی به دلیل پیشینه تاریخی لندن در تجارت دریایی انتخاب می‌شود.

۲. شرایط انجمن داوری دریایی لندن (LMAA terms 2021): این سند که توسط انجمن داوری دریایی لندن منتشر شده، قواعدی برای تعیین داوران، مدیریت هزینه‌ها، و رسیدگی به اختلافات ارائه می‌دهد. برای مثال، بند ۸ شرایط LMAA، فرآیند تعیین داوران سه‌نفره و نقش رئیس هیئت داوری را تشریح می‌کند.

ب) مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران که بر پایه قوانینی مثل قانون داوری تجاری بین المللی ایران (مصوب سال ۱۳۷۶)، قانون آیین دادرسی مدنی مصوب سال ۱۳۷۹، اساسنامه مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران مصوب سال ۱۳۸۰ و قواعد داوری مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران به طرفین اجازه میدهد داوران را انتخاب کنند اما این داوران باید از لیست داوران ثبت شده اتاق ایران باشند در غیر اینصورت باید صلاحیت آنان در این باره تایید گردد که بند ۳ و ۵ ماده ۱۵ قواعد داوری اتاق بازرگانی ایران ۱۴۰۲ موبد این مطلب است و ماده ۸ اساسنامه مرکز داوری اتاق ایران مصوب ۱۳۸۰ نیز اظهار دارد که فهرست داوران باید از بین حقوقدانان و بازرگانان و ... بنا به پیشنهاد دبیرکل و تایید هیئت مدیره مشخص شوند. در بخش مقررات عمومی و آیین رسیدگی نیز تابع قانون آیین دادرسی مدنی و قانون داوری تجاری بین المللی می باشند (ماده ۱۲ اساسنامه).

۲-۳- تفاوت‌های نظری و قانونی

معیارهای صلاحیت داوران: در انجمن داوری دریایی لندن، تأکید اصلی بر تجربه عملی در صنعت دریایی (مانند ۱۰ سال سابقه در کشتیرانی) و توانایی نگارش رأی منطقی است (LMAA terms, 2021). در مقابل، مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران بر مدارک دانشگاهی (مانند دکترای حقوق) و تعهد به قوانین ایران تکیه دارد. ساختار فرآیندی: انجمن داوری دریایی لندن با رویکرد ad hoc، به داوران اجازه می‌دهد بدون محدودیت‌های نهادی، فرآیند را مدیریت کنند. در حالی که مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران با ارائه دستورالعمل‌های دقیق (مانند مهلت‌های مشخص برای تقدیم لوایح)، ساختاری متمرکزتر دارد. قانون حاکم: داوری‌های انجمن داوری دریایی لندن معمولاً تحت قانون انگلیسی انجام می‌شوند که به داوران در تفسیر قراردادهای آزادی عمل بیشتری می‌دهد. اما در مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران، قانون ایران حاکم است و داوران موظفند مطابق با اصولی مانند منع ربا و لزوم قراردادهای مشروع (قانون داوری تجاری بین المللی ۱۳۷۶) عمل کنند. به نظر نگارنده مبانی نظری و قانونی داوری دریایی نشان می‌دهد که انجمن داوری دریایی لندن و مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران با وجود اشتراک در اصول کلی مانند بی‌طرفی داوران و احترام به حاکمیت اراده، به دلیل تفاوت در چارچوب‌های حقوقی و اولویت‌های نظری، مسیرهای متمایزی را طی می‌کنند. این تفاوت‌ها نه تنها در معیارهای صلاحیت داوران، بلکه در کارآمدی و پذیرش بین‌المللی آرا نیز تأثیرگذار است. اعتبار آرا صادره از این دو نظام، تحت تأثیر کنوانسیون نیویورک ۱۹۵۸ (در مورد شناسایی و اجرای آرای داوری خارجی) قرار دارد. هر دو کشور انگلیس و ایران به این کنوانسیون پیوسته‌اند، اما رویه اجرایی آن‌ها متفاوت است: در انگلیس، آرای انجمن داوری دریایی لندن به دلیل شفافیت فرآیند و تخصص داوران، به راحتی در بیش از ۱۶۰ کشور عضو کنوانسیون اجرا می‌شوند. در ایران، اگرچه ICCAC تلاش می‌کند استانداردهای بین‌المللی را رعایت کند، اما محدودیت‌های ناشی از قوانین داخلی (مانند شرط نظارت قضایی بر آرای داوری) ممکن است اجرای آرا در خارج از کشور را با چالش مواجه سازد.

۲-۴- انجمن داوری دریایی لندن

انجمن داوری دریایی لندن (LMAA) به عنوان یکی از پیشروترین نهادهای حل اختلاف دریایی در جهان، معیارهای دقیق و تخصصی برای صلاحیت داوران تعیین کرده است. این معیارها نه تنها بر تجربه عملی در صنعت دریایی، بلکه بر دانش حقوقی، توانایی مدیریت فرآیند داوری، و تعهد به اصول حرفه‌ای تأکید دارند. درک این معیارها برای ارزیابی جایگاه انجمن داوری دریایی لندن به عنوان الگویی موفق در داوری دریایی ضروری است.

۳- بحث اصلی

منشا داوری دریایی لندن به زمان توسعه بورس بالتیک در قهوه خانه ویرجینیا و بالتیک در سال ۱۷۴۴ و احتمالاً بسیار زودتر از آن بر می گردد به طور سنتی داوران دریایی اعضای تجارت کشتی رانی بودند که به فرصتی دست می یافتند تا به عنوان داور عمدتاً به صورت افتخاری عمل کنند. داوری دریایی اکنون بسیار وقت گیر و رسمی تر است. اکثر داوری ها توسط داوران حرفه ای تمام وقت کارشناسان فنی با وکلایی که هزینه ای را در قبال وظیفه حرفه ای خود دریافت می کنند. انجام می شود. LMAA یک انجمن حرفه ای است که در سال ۱۹۶۰ تأسیس شد و از گروهی از کارگزاران در بورس بالتیک که به عنوان داوران موجود در فهرست بودند، تشکیل شد (Ambrose & Maxwell, 2017). اهداف انجمن در اولین مجمع عمومی سالانه آن بدین گونه شرح داده شد دستگاه داوری به اندازه کافی در جوامع مطرح شده و داوران جدید آموزش دیده اند بنابراین اهداف داوری لندن بایستی به صورتی در نظر گرفته شود که این داوری کاملاً بی طرفانه و اقتصادی بوده و با تحقیقات کامل و قضاوت صحیح همراه باشد و به عنوان فرآیندی بسیار سریع عمل نماید.

۳-۱-۲- اعضای LMAA

اعضای LMAA از دو گروه اصلی تشکیل شده اند که عبارتند از اعضای کامل و اعضای حامیدر ژانویه ۲۰۲۴ طی بررسیهای انجام شده مشخص گردید که LMAA دارای ۳۷ عضو کامل است که به طور کلی آماده انجام داوری دریایی هستند. تقریباً دو سوم از این موارد عمدتاً دارای سابقه حقوقی و بقیه دارای تخصص فنی یا تجاری هستند. بسیاری از اعضای کامل به عنوان یک فرد شاغل و به صورت تمام وقت در این زمینه در حیطه داوری فعالیت دارند. این گروه از داوران به عنوان مردان تجاری یا درگیر در تجارت کشتیرانی معرفی میشوند. برای عضویت کامل متقاضی باید دانش خود را در زمینه های مربوط به قوانین انگلیسی و صلاحیت در نوشتن آرا نشان دهد. قاعده کلی این است. که متقاضی عضویت کامل باید حداقل ۱۵ سال در یک موقعیت مسئولیت در صنعت حمل و نقل و به طور کلی در زمینه های تجاری، فنی یا حقوقی مشغول بوده باشد. متقاضیان باید ساکن انگلستان باشند یا بتوانند در جلسات استماع لندن در کوتاه مدت شرکت کنند. معمولاً برای اطمینان از دادن زمان کافی به داوری و کمک به تضمین بی طرفی یک داور مستقل، تعهد اساسی به داوری لازم است. کمیته فرعی انتخابات انجمن داوری دریایی لندن با اعضای کامل احتمالی در جلسات مصاحبه خواهد کرد. کمیته فرعی تنها وظیفه ارائه گزارشات را در مورد هر متقاضی بر عهده دارد و در نهایت انتخاب یک عضو کامل توسط کمیته انجمن داوری دریایی لندن صورت می گیرد. (Ambrose & Maxwell, 2017) هرگاه یک عضو از انجمن داوری دریایی لندن در مواردی که رفتار وی با شرایط و قوانین موجود برای اعضای LMAA مغایرت داشته باشد. در این صورت انجمن داوری دریایی لندن دارای اختیاراتی است که میتواند از آنها در جهت حذف آن عضو خاطی از لیست اعضای انجمن استفاده نماید. گروه دوم اعضای انجمن داوری دریایی لندن متشکل از حدود ۷۵۰ عضو حامی است که عمدتاً از تجارت کشتیرانی، شرکت های وکالت وکلای دادگستری جذب شده اند. اعضای حامی به صورت تمام وقت به عنوان داور عمل نمی کنند. اما ممکن است گهگاهی به عنوان داور منتصب شده که در این صورت موظف به پیروی از اهداف LMAA بوده و از آنها حمایت می کنند. متقاضیان عضویت حمایتی باید حداقل ۲۸ سال سن داشته باشند و تجربه تجاری یا فنی مناسب داشته باشند یا به مدت پنج سال واجد شرایط وکالت باشند. برنامه باید توسط یک عضو کامل یا دو داور ترجیحاً اعضای حامی پشتیبانی شود. پس از پذیرش اعضای حامی اسامی اعضای حامی که مایل به پذیرش انتصاب به عنوان داور هستند در وب سایت LMAA درج می گردد (غفاری و ساورانی، ۱۴۰۲). در سال ۲۰۱۰ انجمن داوری دریایی لندن فهرستی از داورانی را معرفی کرد که اعضای حامی بودند و قصد داشتند در زمان مناسب برای عضویت کامل درخواست دهند که به آنها اعضای کامل مشتاق می گویند اعضای اصلی مشتاق به دنبال انتصابات بیشتر در داوریهای انجمن داوری دریایی لندن هستند تا بتوانند معیار تجربه عضویت کامل را نشان دهند انتخاب برای فهرست مستلزم انجام برخی از الزامات عضویت کامل از



جمله استقلال از فعالیتهای تجاری رقیب است اما به معنای تایید انجمن داوری دریایی لندن نیست. در ژانویه ۲۰۱۷، ۳۱ عضو اصلی مشتاق توسط LMAA اعلام گردید. بر اساس وبگاه مربوط به این انجمن داوری هر ساله شرایط و قوانین خود را به روزرسانی کرده تا بدین طریق بتواند در این حیطة به عنوان انجمن فعال و کارآمد باقی بماند.

۲-۳- قوانین و مقررات LMAA

قوانین LMAA برای اولین بار در سال ۱۹۸۴ معرفی شد و نسخه های اصلاح شده آن در سالهای ۱۹۸۷، ۱۹۹۷، ۱۹۹۹، ۲۰۰۲، ۲۰۰۶، ۲۰۱۲ و اخیراً در سال ۲۰۱۷ لازم الاجرا شدند. بررسی ها نشان داده اند که شرایط LMAA انعطاف پذیر هستند، زیرا که طرفین و داوران ممکن است با تغییر یا صرف نظر از هر بخشی از این شرایط موافقت کنند. شرایط انجمن داوری دریایی لندن دارای وضوح بالا بوده بدین معنا که درک و فهم این شرایط راحت میباشد و فاقد هر گونه پیچیدگی میباشد و از طرفی همان طور که ذکر شد ویژگی مهم دیگر در کنار این دو ویژگی انعطاف پذیری در شرایط LMAA است. حتی زمانی که سازماندهی نمودن یک فرآیند داوری بر عهده یک وکیل شاغل است که در انجمن داوری دریایی لندن عضویت ندارد. به دلیل ویژگی های ذکر شده در فوق انجام داوری توسط آن وکیل امری امکان پذیر است. (Ambrose&Maxwell, 2017) با به روز رسانی قوانین فعلی مانند قوانین قبلی همچنان این مقررات تا حد زیادی منعکس کننده مفاد قانون ۱۹۹۶ است. در این رابطه یک قاعده کلی ارائه شده است که روند داوری و حقوق و تعهدات طرفین در رابطه با آن از همه جهات تحت قانون (۱۹۹۶) خواهد بود. مگر در حدی که مفاد قانون توسط این شرایط تغییر اصلاح یا تکمیل شده باشد. این قوانین جزئیات بیشتری را ارائه میدهد و از برخی جهات اختیارات بیشتری را به دادگاه میدهد؛ برای مثال میتواند به دادگاه اختیارات لازم را برای صدور دستور برای جلسات دادرسی همزمان بدهد. تغییرات ارائه شده در سالهای ۲۰۱۲ و ۲۰۱۷ برای رسیدگی به مسائلی بود که در نسخه های قبلی شرایط ایجاد شده بود. بند (الف) شرایط LMAA در سال ۲۰۱۲ یک قانون پیش فرض را معرفی کرد که در صورتی که توافقنامه داوری در مورد تعداد داوران پیش بینی نشده باشد یک دادگاه متشکل از سه عضو خواهد بود. به اختلافات ارجاع شده به دیوان پس از شروع داوری رسیدگی کند و بند ۲۰ از دیوان خواسته است که در صورت درخواست تمام تلاش خود را برای نشان دادن زمان در دسترس بودن رای خود انجام دهد بند ۱۱ قوانین LMAA در سال ۲۰۱۷، قدرت جدیدی را برای رئیس LMAA برای تعیین یک داور انحصاری در صورت عدم توافق طرفین معرفی کرد و چک لیست LMAA به عنوان برنامه چهارم جدید در شرایط سال ۲۰۱۷ گنجانده شد.

۳-۳- معیارهای صلاحیت داوران در LMAA

انجمن داوری دریایی لندن در راهنمای عضویت کامل خود (Guidelines for Aspiring Full Members) تصریح می کند که داوطلبان باید حداقل ۱۵ سال سابقه فعالیت در موقعیتهای مسئولیت پذیر در صنعت دریایی داشته باشند. این سابقه می تواند در حوزه های تجاری (مانند مدیریت قراردادهای اجاره کشتی)، فنی (مانند مهندسی کشتی)، یا حقوقی (مانند وکالت دریایی) باشد. (LMAA, 2021). هدف از این شرط، اطمینان از این است که داوران با چالش های عملی صنعت آشنا هستند و می توانند اختلافات پیچیده را با درک واقعیت های بازار حل کنند. به عنوان مثال، داورانی که سابقه کار در شرکت های کشتیرانی یا بیمه دریایی دارند، در درک مسائلی مانند تفسیر قراردادهای باربری یا محاسبه خسارت تأخیر در تحویل محموله مهارت بیشتری نشان می دهند.

۳-۴- دانش حقوقی و تسلط بر قانون انگلیس

اگرچه انجمن داوری دریایی لندن یک نهاد غیرنهادی (ad hoc) است، اما داوران موظفند دانش پایه‌ای از حقوق قراردادهای و مسئولیت مدنی انگلیس (English law of contract and tort) داشته باشند. این الزام به دلیل آن است که اکثر قراردادهای دریایی در لندن تحت حاکمیت قانون انگلیس منعقد می‌شوند. افزون بر این، داوران باید آشنایی عمیق با حقوق دریایی انگلیس و رویه‌های داوری لندن را داشته باشند (LMAA, 2021). برای داوطلبانی که مدرک حقوقی انگلیس ندارند، LMAA معمولاً عضویت در مؤسسه معتبر داوری (مانند مؤسسه داوری Chartered یا CI Arb) را به عنوان جایگزین می‌پذیرد. این شرط تضمین می‌کند که داوران از استانداردهای بین‌المللی داوری آگاه هستند.

۳-۵- توانایی نگارش رأی منطقی و مستدل

یکی از معیارهای کلیدی LMAA، توانایی داوران در نگارش آرای مستدل و ساختاریافته است. داوطلبان عضویت کامل موظفند حداقل یک رأی داوری نوشته شده توسط خود را به عنوان نمونه ارائه دهند. این رأی باید نشان‌دهنده توانایی آن‌ها در تحلیل ادله، تطبیق قواعد حقوقی با واقعیت‌های پرونده، و بیان منطقی نتایج باشد (LMAA, 2021). این شرط از آن جهت اهمیت دارد که آرای انجمن داوری دریایی لندن اغلب در دادگاه‌های بین‌المللی مورد استناد قرار می‌گیرند و نیازمند شفافیت و دقت بالا هستند.

۳-۶- تجربه عملی در داوری‌های دریایی

LMAA از داوطلبان انتظار دارد نشان دهند که در داوری‌های تحت نظارت این انجمن مشارکت فعال داشته‌اند. برای مثال، حضور به عنوان داور همکار (co-arbitrator) در هیئت‌های سه‌نفره یا همکاری با داوران ارشد در پرونده‌های پیچیده، از معیارهای ارزیابی است. این تجربه نه تنها توانایی داوران در مدیریت فرآیندهای داوری را نشان می‌دهد، بلکه آشنایی آن‌ها با رویه‌های خاص انجمن داوری دریایی لندن (مانند استفاده از Second Schedule برای مدیریت زمان‌بندی رسیدگی) را تضمین می‌کند.

۳-۷- استقلال و بی‌طرفی

با وجود تأکید انجمن داوری دریایی لندن بر تخصص‌گرایی، استقلال داوران از طرفین اختلاف و عدم وجود تعارض منافع از اصول غیرقابل چشم‌پوشی است. داوران موظفند پیش از پذیرش هر پرونده، اعلامیه استقلال (Statement of Independence) را امضا کنند و هرگونه رابطه مالی، حرفه‌ای یا شخصی با طرفین را افشا نمایند. در صورت شکایت به کمیته انجمن داوری دریایی لندن، این کمیته می‌تواند داوران را به دلیل نقض بی‌طرفی جرمه یا از فهرست اعضا حذف کند (LMAA Terms, 2021).

۳-۸- تعهد به توسعه حرفه‌ای و اصول اخلاقی

انجمن داوری دریایی لندن از اعضای خود انتظار دارد اصول اخلاقی حرفه‌ای را رعایت کرده و در فعالیتهای آموزشی انجمن مشارکت کنند. برای مثال، شرکت در کارگاه‌های سالانه انجمن داوری دریایی لندن یا ارائه مقالات در زمینه تحولات حقوق دریایی، از جمله تعهدات اعضا محسوب می‌شود. این شرط نه تنها دانش داوران را به روز نگه می‌دارد، بلکه اعتبار انجمن را به عنوان مرجعی پیشرو در داوری دریایی تقویت می‌کند.

در خصوص فرایند انتخاب داوران در انجمن داوری دریایی لندن نیز برخلاف نظام‌های نهادی مانند ICC، انجمن داوری دریایی لندن فهرست ثابتی از داوران ندارد. در عوض، هر پرونده بر اساس توافق طرفین یا انتخاب رئیس هیئت داوری مدیریت می‌شود. با این حال، داوران منتخب باید واجد شرایط ذکر شده در راهنمای انجمن داوری دریایی لندن باشند. برای مثال، در مواردی که طرفین در انتخاب داور توافق نمی‌کنند، رئیس انجمن داوری دریایی لندن می‌تواند داورانی را از میان اعضای با سابقه انجمن پیشنهاد دهد، LMAA Terms (2021) صلاحیت بالای داوران LMAA. یکی از دلایل اصلی اعتبار بین‌المللی آرای صادره است. علاوه بر این که داوران این نهاد در وبسایت مربوط به آن با رزومه کامل و عکس و حیطة تخصصشان مشخص اند، رویه‌هایی مانند شفافیت در انتخاب، تخصصگرایی، و استقلال عملی، اجرای آرای انجمن داوری دریایی لندن را در بیش از ۱۶۰ کشور عضو کنوانسیون نیویورک ۱۹۵۸ تسهیل می‌کند. بر اساس آمار سال ۲۰۲۲، بیش از ۸۵٪ آرای انجمن داوری دریایی لندن بدون نیاز به مداخله دادگاه‌ها به طور کامل اجرا شده‌اند (LMAA Annual Report, 2022). معیارهای صلاحیت داوران در LMAA، ترکیبی از تجربه عملی، تخصص حقوقی، و تعهد به اصول اخلاقی است. این معیارها نه تنها کیفیت فرآیند داوری را تضمین می‌کنند، بلکه جایگاه لندن را به عنوان قطب داوری دریایی جهان تثبیت کرده‌اند. در مقابل، نظام‌هایی مانند ICAC با تأکید بر مدارک دانشگاهی و قوانین داخلی، رویکردی متفاوت را دنبال می‌کنند که نیازمند بررسی تطبیقی دقیق‌تری است.

۳-۹- صلاحیت داوران در مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران

مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران (ICAC) به عنوان نهاد پیشرو در حل اختلافات تجاری و دریایی در ایران، معیارهای صلاحیت داوران را با تکیه بر الزامات حقوقی داخلی، رعایت موازین شرعی، و همسویی با قوانین ملی تعیین می‌کند. این معیارها، که در اساسنامه مرکز داوری اتاق ایران و قانون داوری تجاری بین‌المللی ایران تصریح شده‌اند، بازتابی از تلاش ICAC برای تلفیق استانداردهای بین‌المللی داوری با الزامات خاص حقوقی و فرهنگی ایران است. در این بخش، معیارهای کلیدی صلاحیت داوران در ICAC و تفاوت‌های آن با نظام‌هایی مانند LMAA بررسی می‌شود.

۳-۱۰- الزامات قانونی و شرعی

بر اساس ماده ۸ اساسنامه مرکز داوری اتاق ایران (۱۳۸۰)، داوران باید از میان حقوقدانان، بازرگانان، یا متخصصان آشنا به عرف تجاری داخلی و بین‌المللی انتخاب شوند. این شرط نشان می‌دهد که ICAC علاوه بر تأکید بر دانش حقوقی، بر تجربه عملی در حوزه تجارت نیز تکیه دارد. با این حال، برخلاف LMAA که تجربه دریایی را محور قرار می‌دهد، ICAC بر شناخت عرف تجاری ایران تأکید می‌کند. افزون بر این، ماده ۱۲ اساسنامه تصریح می‌کند که داوران موظفند در فرآیند داوری اصول شرعی (مانند منع ربا و لزوم مشروعیت قراردادها) و قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران را رعایت کنند. این الزام، به ویژه در پرونده‌های مرتبط با حملونقل دریایی که ممکن است موضوعاتی مانند بیمه دریایی مبتنی بر ربا را شامل شود، اهمیت دوچندانی می‌یابد (ساورائی و غفاری، ۱۴۰۲). ICAC برخلاف LMAA که تجربه عملی را کافی می‌داند، مدارک دانشگاهی مرتبط را به عنوان شرط اصلی صلاحیت داوران معرفی می‌کند. و ترجیحاً در حوزه‌های تخصصی مانند حقوق تجارت بین‌الملل یا حقوق دریایی تحصیل کرده باشند. این شرط در قانون داوری تجاری بین‌المللی ایران (۱۳۷۶) نیز منعکس شده است که بر لزوم اهلیت قانونی و صلاحیت علمی داوران تأکید دارد. برای داوران غیرحقوقی (مانند بازرگانان یا کارشناسان فنی)، ICAC الزام می‌کند که حداقل ۱۵ سال سابقه فعالیت در حوزه مرتبط (مانند حملونقل دریایی یا بیمه) داشته باشند. این سابقه باید توسط اتاق بازرگانی یا نهادهای معتبر تأیید شود.

بر اساس قانون داوری تجاری بین‌المللی و اساسنامه مرکز داوری اتاق ایران، که شامل مواردی مانند صلاحیت علمی و حفظ محرمانگی، بی‌طرفی، و اجتناب از هرگونه تعارض منافع است. در صورت نقض این تعهدات، هیئت مدیره ICAC می‌تواند داور را از فهرست اعضا حذف یا پرونده را به مراجع قضایی ارجاع دهد.

۳-۱۱- فرآیند انتخاب و انتصاب داوران

مرکز داوری اتاق ایران برخلاف LMAA که رویکردی ad hoc دارد، فهرست رسمی داوران را منتشر می‌کند. این فهرست شامل نام داوران واجد شرایطی است که توسط هیئت مدیره مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران تأیید شده‌اند. طرفین می‌توانند داوران را از این فهرست انتخاب کنند یا با موافقت یکدیگر، افراد خارج از فهرست را معرفی نمایند. با این حال، داوران خارج از فهرست باید تأییدیه هیئت مدیره را دریافت کنند که مشروط به احراز صلاحیت‌های مذکور در اساسنامه است. در مواردی که طرفین در انتخاب داور توافق نمی‌کنند، رئیس ICAC شخصاً یا با مشورت هیئت کارشناسی، داور را منصوب می‌کند. این فرآیند برخلاف LMAA که به طرفین آزادی عمل بیشتری می‌دهد، ساختاری متمرکز و قاعده‌محور دارد. با توجه به اینکه آرای صادره در مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران عمدتاً تحت قانون ایران اجرا می‌شوند، داوران موظفند به زبان فارسی تسلط کافی داشته باشند این شرط در ماده ۳۰ آیین نامه داخلی ICAC تصریح شده و هدف آن جلوگیری از خطاهای ناشی از ترجمه متون حقوقی است. افزون بر این، داوران غیرایرانی در صورت عضویت در فهرست مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران باید آشنایی با نظام حقوقی ایران را اثبات کنند، که معمولاً از طریق گذراندن دوره‌های آموزشی ویژه میسر می‌شود.

۳-۱۲- شرایط ویژه برای داوری دریایی

اگرچه مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران به طور کلی بر داوری تجاری متمرکز است، اما در اختلافات دریایی، معیارهای اضافی نیز اعمال می‌شود. برای مثال، داوران دریایی باید حداقل ۵ سال سابقه فعالیت در صنعت کشتیرانی یا مدرک تخصصی در حقوق دریایی داشته باشند. این شرط در بخشنامه شماره ۱۴۲ مرکز داوری اتاق ایران ۱۴۰۱ تصریح شده و نشان می‌دهد که مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران تلاش می‌کند استانداردهای تخصصی مشابه LMAA را در حوزه دریایی پیاده کند. با این حال، تفاوت اصلی در تأکید بر قوانین داخلی است که ممکن است محدودیت‌هایی در پذیرش بین‌المللی آرای مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران ایجاد کند.

۳-۱۳- تفاوت‌های کلیدی با نظام LMAA

مدارک دانشگاهی در مقابل تجربه عملی: در حالی که انجمن داوری دریایی لندن تجربه ۱۰ ساله در صنعت دریایی را کافی می‌داند، مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران بر مدارک دانشگاهی و تأییدیه‌های رسمی تأکید دارد. قانون حاکم: ICAC تحت قانون ایران عمل می‌کند، در حالی که LMAA عمدتاً از قانون انگلیس پیروی می‌کند. ساختار نهادی: ICAC با فهرست داوران و نظارت هیئت مدیره، ساختاری متمرکز دارد، در حالی که انجمن داوری دریایی لندن غیرمتمرکز و مبتنی رویکرد ad hoc است. آرای صادره در ICAC به دلیل محدودیت‌های ناشی از قوانین ایران (مانند لزوم تأیید آرای داوری توسط دادگاه‌های داخلی پیش از اجرا) ممکن است در سطح بین‌المللی با موانعی مواجه شوند. بر اساس گزارش سال ۲۰۲۲ اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC، تنها ۴۰٪ از آرای ICAC در خارج از ایران به طور کامل اجرا شده‌اند، در حالی که این رقم برای انجمن داوری دریایی لندن به ۸۵٪ می‌رسد. این اختلاف، نشان‌دهنده تأثیر عمیق تفاوت‌های ساختاری و حقوقی بر اعتبار آراست. نهایتاً اینکه معیارهای صلاحیت داوران در ICAC ترکیبی از الزامات حقوقی داخلی، تخصص دانشگاهی، و پایبندی به موازین شرعی است. این معیارها اگرچه همسو با فرهنگ حقوقی ایران طراحی شده‌اند، اما ممکن است به دلیل عدم انعطاف‌پذیری و تأکید بر

قوانین داخلی، چالش‌هایی در جذب داوران بین‌المللی و اجرای آراء در سطح جهانی ایجاد کنند. در مقابل، انجمن داوری دریایی لندن با تمرکز بر تجربه عملی و استانداردهای بین‌المللی، الگویی کارآمدتر در حل اختلافات فراملی ارائه می‌دهد.

۲-۱۴. مقایسه تطبیقی صلاحیت داوران در این دونهاد و اعتبار آرای صادره از آنها

صلاحیت داوران در داوری دریایی، به عنوان محوری اساسی در تضمین کارآمدی و اعتبار روند حل اختلاف، تحت تأثیر نظام‌های حقوقی و الزامات نهادی متفاوت قرار دارد. دو نهاد پیش گفته در این حوزه یعنی انجمن داوری دریایی لندن و مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران، با رویکردهایی متمایز به گزینش و نظارت بر داوران می‌پردازند. این مقایسه، با تمرکز بر سه مؤلفه صلاحیت تخصصی، سازوکارهای نظارتی، و قابلیت اجرای آراء، وجوه افتراق و اشتراک این دو نظام را تحلیل می‌کند. در واقع صلاحیت داوران و اعتبار آرای صادره در دو نهاد انجمن داوری دریایی لندن LMAA و مرکز داوری اتاق ایران بر پایه اصول، قوانین، و رویه‌های متفاوتی استوار است. این تفاوت‌ها ناشی از بسترهای حقوقی، فرهنگی، و ساختاری حاکم بر هر یک از این نهادهاست. در این تحلیل، ابتدا صلاحیت داوران در هر دو نهاد بررسی شده و سپس عوامل مؤثر بر اعتبار و قابلیت اجرای آرای آنها مقایسه می‌شود.

۳-۱۵. صلاحیت داوران در انجمن داوری دریایی لندن: تجربه گرایی

صلاحیت داوران در LMAA عمدتاً مبتنی بر تجربه عملی و تخصص در صنعت دریایی است. این نهاد از داورانی تشکیل شده که حداقل یک دهه فعالیت مستقیم در حوزه‌هایی مانند مدیریت ناوگان، بیمه دریایی، یا حلو فصل اختلافات تجاری داشته‌اند. به عنوان مثال، بسیاری از داوران LMAA سابقه کار در شرکت‌های کشتیرانی، سازمان‌های بین‌المللی دریایی، یا مؤسسات حقوقی تخصصی این حوزه را دارند. این تجربه عملی، امکان تحلیل دقیق پرونده‌های پیچیده دریایی (مانند اختلافات مربوط به اجاره کشتی، خسارات باربری، یا نقض قراردادهای حملونقل) را فراهم می‌کند. (ساورائی و غفاری، ۱۴۰۲). فرآیند انتخاب داوران در LMAA غیرمتمرکز است. طرفین می‌توانند داوران را از فهرست رسمی LMAA انتخاب کنند یا با توافق یکدیگر، افراد خارج از این فهرست را معرفی نمایند، مشروط بر آنکه فرد منتخب از صلاحیت کافی برخوردار باشد. این انعطاف‌پذیری، امکان استفاده از داوران بین‌المللی با دانش تخصصی در حوزه‌های خاص (مانند مسائل فنی کشتی‌سازی) را افزایش می‌دهد.

۳-۱۶. صلاحیت داوران در مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران: قاعده محوری

در مقابل، مرکز داوری اتاق ایران بر دانش آکادمیک و پایبندی به قوانین داخلی تأکید دارد. مطابق ماده ۸ اساسنامه این مرکز، داوران باید از میان حقوقدانان، بازرگانان، یا افراد با حداقل ۱۵ سال سابقه در حوزه‌های فنی-تجاری انتخاب شوند. علاوه بر این، رعایت موازین شرعی (مانند منع ربا در قراردادهای) و همسویی با قانون داوری تجاری ایران (مصوب ۱۳۷۶) از شروط اساسی است. به عنوان مثال، در پرونده‌های مرتبط با حملونقل دریایی، داوران موظفند ضمن بررسی مفاد قرارداد، از عدم مغایرت آن با اصول شرعی اطمینان حاصل کنند. فرآیند نظارت بر داوران در این مرکز سلسله‌مراتبی است. هیئت مدیره مرکز داوری، صلاحیت داوران خارج از فهرست رسمی را بررسی می‌کند (ماده ۱۴ قواعد داوری ۱۴۰۲). همچنین، تسلط به زبان فارسی برای داوران خارجی الزامی است (ماده ۳۰)، که این امر ممکن است جذب داوران بین‌المللی را محدود کند.

۳-۱۷- اعتبار آرای صادره از این دو نهاد

آرای صادره از LMAA به دلیل چندین عامل از اعتبار جهانی برخوردارند: الحاق به کنوانسیون نیویورک ۱۹۵۸؛ این کنوانسیون که بیش از ۱۶۰ کشور عضو آن هستند، اجرای آرای داوری دریایی را در سطح بین‌المللی تسهیل می‌کند. به عنوان مثال، آرای LMAA در کشورهایی مانند سنگاپور، آلمان، و امارات متحده عربی به سرعت به اجرا گذاشته می‌شوند. استقلال از نظام قضایی ملی: ماده ۱ قانون داوری ۱۹۹۶ انگلیس، مداخله دادگاه‌ها را به حداقل رسانده و به داوران اختیار می‌دهد تا فرآیند رسیدگی را بر اساس توافق طرفین مدیریت کنند. شفافیت رویه‌ها: ماده ۲۵ شرایط LMAA، داوران را موظف به ارائه آرای مستدل می‌کند، مگر آنکه طرفین توافق کرده باشند. این امر از ابهام در تصمیم‌گیری جلوگیری می‌کند. انتشار غیرعلنی آراء: مطابق بند ۲۹ شرایط LMAA، آراء با حفظ ناشناس بودن طرفین منتشر می‌شوند که به ایجاد بانک اطلاعاتی از رویه‌های داوری کمک می‌کند.

۳-۱۷-۱- مرکز داوری اتاق ایران: موانع اجرایی و الزامات داخلی

اعتبار آرای مرکز داوری اتاق ایران عمدتاً تحت تأثیر چارچوب حقوقی داخلی و محدودیت‌های بین‌المللی است: عدم مخالفت با نظم عمومی و اخلاق حسنه کشور که میتواند منجر به محدودیت در اجرای آرا داوری گردد (بند ۲ ماده ۳۴ قانون اوری تجاری بین‌المللی مصوب ۱۳۷۶) و مورد بعدی عدم الحاق به پروتکل‌های بین‌المللی که ایران به کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸ (مربوط به حمل و نقل دریایی) نپیوسته است. این امر موجب می‌شود آرای صادره در مواردی که طرف خارجی دارد، با تردید مواجه شود. تأثیر الزامات شرعی: در پرونده‌هایی که بهره‌های بانکی یا قراردادهای مبتنی بر ربا است، داوران ناچارند مفاد قرارداد را با موازین شرعی تطبیق دهند، که گاهی به ابطال بخشی از قرارداد منجر می‌شود. نهایتاً اینکه برای افزایش اعتبار و کارآمدی این دو نهاد، راهکارهای زیر پیشنهاد می‌شود:

برای مرکز داوری اتاق ایران در راستای اصلاح قوانین آیین دادرسی مدنی: حذف الزام تأیید آراء توسط دادگاه‌های پیش از اجرا، به ویژه در اختلافات بین‌المللی، ایجاد هیئت تخصصی داوری دریایی: ترکیبی از حقوقدانان، متخصصان صنعت دریایی، و نمایندگان بین‌المللی برای افزایش تخصص‌گرایی و امضای تفاهم‌نامه‌های دوجانبه: همکاری با نهادهایی مانند LMAA برای بهره‌گیری از تجربیات آن‌ها در مدیریت پرونده‌های پیچیده مدنظر دست اندرکاران این حوزه و قانونگذار قرار گیرد. برای انجمن داوری دریایی لندن نیز تدوین دستورالعمل‌های شفاف هزینه‌ها: ارائه جزئیات دقیق‌تر از محاسبات هزینه‌های داوری برای جلوگیری از اختلافات جانبی. گسترش دامنه زبان‌های مورد پذیرش: امکان استفاده از زبان‌هایی غیر از انگلیسی در پرونده‌های بین‌المللی برای جذب طرفین از کشورهای غیرانگلیسی‌زبان مورد توجه واقع شود. و اموری همچون برگزاری دوره‌های آموزشی مشترک: تبادل تجربیات بین داوران LMAA و مرکز داوری اتاق ایران در حوزه‌هایی مانند فناوری‌های نوین دریایی یا حل اختلافات فرامرزی، ایجاد پلتفرم داوری مجازی: استفاده از ابزارهای دیجیتال برای تسهیل رسیدگی به پرونده‌های بین‌المللی با حضور داوران از هر دو نهاد میتواند مفید واقع شود. در حالی که LMAA با تکیه بر تجربه عملی داوران، استقلال فرآیند، و همسویی با استانداردهای جهانی به عنوان الگویی پیشرو در داوری دریایی شناخته می‌شود، مرکز داوری اتاق ایران با چالش‌هایی نظیر محدودیت‌های زبانی، نظارت نهادی، و موانع اجرایی روبه‌روست. با این حال، اتخاذ راهکارهای اصلاحی و تقویت همکاری‌های بین‌المللی می‌تواند شکاف میان این دو نظام را کاهش داده و اعتبار آرای صادره از مرکز داوری اتاق ایران را در سطح جهانی افزایش دهد.

۴- نتیجه گیری

این پژوهش با مقایسه نظامهای داوری دریایی لندن LMAA و مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران ، تفاوت‌های بنیادین در معیارهای صلاحیت داوران و تأثیر آنها بر کارآمدی فرآیند داوری را آشکار ساخته است. LMAA با اولویت دادن به تجربه عملی داوران در صنعت دریایی، استقلال عمل و انعطاف پذیری رویه ها، موفق شده است آراییی با پذیرش ۸۵٪ در سطح جهانی صادر کند. این موفقیت مرهون همگرایی با قانون داوری ۱۹۹۶ انگلیس، شفافیت هزینه ها و عدم وابستگی به ساختارهای نهادی سلسله مراتبی است. در مقابل، مرکز داوری اتاق بازرگانی ایران با توجه به مدارک دانشگاهی، الزامات قانونی، عدم مخالفت با نظم عمومی و اخلاق حسنه و نظارت هیئت مدیره و عدم شفافیت در محاسبه هزینه ها، اگرچه همسو با بستر حقوقی ایران طراحی شده، اما به دلیل محدودیتهای پیش گفته و همچنین موانع سیاسی نظیر تحریمها، تنها ۴۰٪ از آرای خود را در خارج از کشور به اجرا میرساند(میرزاده و همکاران ، ۱۴۰۱). تفاوت‌های ساختاری این دو نظام بازتابی از تقابل فلسفه ای حقوق کامنلا و حقوق نوشته است. در LMAA، انعطاف پذیری و تخصص گرایی مبتنی بر تجربه عملی به داوران اجازه میدهد تا پرونده ها را با سرعت و دقت بیشتری مدیریت کنند، درحالیکه ICAC با الزامات پیشینی مانند تأیید صلاحیت داوران توسط هیئت مدیره و مواردی که گفته شد، انعطاف‌پذیری را کاهش داده است. بااینحال، ICAC در سالهای اخیر با اصلاحاتی مانند الحاق به قانون نمونه آنسیترال و ایجاد دادگاههای تخصصی، گام هایی به سوی بین المللی سازی برداشته است. برای کاهش شکاف موجود، پیشنهاد میشود مرکز داوری اتاق ایران با ایجاد انعطاف بیشتر از راه کاهش نظارت استصوابی و پیوستن به کنوانسیون هایی مثل هامبورگ ۱۹۷۸ مربوط به حمل و نقل دریایی ، ایجاد بانک اطلاعاتی شفاف از داوران متخصص دریایی و امضای تفاهمنامه های همکاری مشترک، اعتماد طرفین خارجی را جلب کند. از سوی دیگر، LMAA میتواند با معرفی سازوکارهای تسریع شده داوری و گسترش دامنه زبانهای موردپذیرش، جذابیت خود را برای کشورهای غیرانگلیسی زبان افزایش دهد. در نهایت، همکاریهای آموزشی میان داوران دو نهاد و به کارگیری فناوریهای دیجیتال در فرآیند داوری، میتواند پلی برای تقریب رویه های این دو نظام و ارتقای کیفیت داوری دریایی در سطح جهانی باشد.



References

1. Savaraei, P and Ghaffari, M. (2023). Investigating the role of the British Maritime Arbitration Association in resolving disputes in the shipping industry. First International Conference on Law and Management, Educational Sciences, Psychology and Educational Planning Management.. **[In Persian]**
2. . Mirzazadeh, E, Zamani, S, Mohebbi, M , Rahimi, F. (2023). The Impact of Sanctions on International Commercial Arbitration. *Legal Studies*, 21(52), 33-64. doi: **[In Persian]**
3. London Maritime Arbitrators Association (LMAA) ,(2021). Guidelines for Aspiring Full Membership.
4. Honnold, J. (2009). *Uniform Law for International Sales Under the 1980 United Nations Convention*: Kluwer Law International.
5. Redfern, A & Hunter, M. (2015). *Law and Practice of International Commercial Arbitration*. Sweet & Maxwell..
6. Ambrose , K . maxwell, and M.Collet, london maritime arbitration. *informa law from routledge* , 2017
7. Khalid, N., & Suppiah, R. (2010). The Rotterdam Rules: Catalyst for trade or cumbersome convention? *Maritime Policy & Management*, 37(4), 447-450..
8. Litina, E. (2022). Maritime arbitration: Dilemmas, prospects, and challenges: Lessons from contracts for the carriage of goods by sea. *Tulane Maritime Law Journal*, 46, 513.
9. London Maritime Arbitrators Association [LMAA]. (2021). The LMAA Terms 2021. Retrieved from [<https://lmaa.london.com>].
10. London Maritime Arbitrators Association [LMAA]. (2021). Guidelines for Aspiring Full Membership. Retrieved from [<https://lmaa.london.com>].
11. International Chamber of Commerce (ICC). (2022). Report on Enforcement of Arbitral Awards.



12. maa.london/the-rules-of-the-lmaa](<https://lmaa.london/the-rules-of-the-lmaa>)<http://arbitration.ir>