

متطلبات ممارسة نشاط وكيل السفينة (دراسة مقارنة)

أ.م.د. ماهر محسن عبود²
كلية القانون / جامعة بابل

الباحث سجاد مجيد عبد علي ناهي¹
كلية القانون / جامعة بابل

تاريخ النشر: 2026/6/11

تاريخ قبول النشر: 2025/11/24

تاريخ استلام البحث: 2025/11/13

المستخلص: يعد وكيل السفينة أحد أشخاص الملاحة البحرية ويلعب دوراً بارزاً في عملية النقل البحري ، إذ لا بد من وجود شخص تكون له الدراية بكافة الأعراف السائدة في الميناء ، وعليه فإن وكيل السفينة لا يستطيع ممارسة نشاطه إلا بعد استيفائه جملة من الشروط ومن أهمها ، الخبرة والكفاءة المهنية ، وتقديم خطاب ضمان مصرفي ، وأن يكون حاصلاً على ترخيص من الجهة المختصة ، بالإضافة الى القيام بمجموعة من الإجراءات التي تطلبها هذه الجهة لمنح الترخيص .

الكلمات المفتاحية: وكيل السفينة، شروط ممارسة نشاط وكيل السفينة، إجراءات منح الترخيص لوكيل السفينة.

The Requirements for Practicing the Activity of a Ship Agent (A Comparative Study)

Sajad Majeed Abd Ali Nahi¹
University of Babylon/ College of Law

Asst. prof. Dr. Maher Mohsin Aboud²
University of Babylon/ College of Law

Abstract :The ship agent is considered one of the key figures in maritime navigation and plays a prominent role in the process of maritime transport. It is essential to have a person who is fully knowledgeable about all customs and practices prevailing in the port. Therefore, a ship agent may not engage in their activities without first fulfilling a set of requirements, the most important of which are professional experience and competence, the submission of a bank guarantee, and obtaining a license from the competent authority. In addition, the agent must complete a series of procedures required by that authority in order to obtain the license.

Keywords: ship agent, conditions for practicing the activity of a ship agent, procedures for granting a license to practice the activity of the agent.

المقدمة

أولاً - التعريف بموضوع البحث وأهميته

يعد موضوع وكيل السفينة من الموضوعات الجوهرية في القانون البحري لما له من دور كبير في أعمال الملاحة البحرية ونقل البضائع عن طريق الموانئ البحرية ، ويمثل النقل البحري أبرز أنواع الأنشطة البشرية والأكثر انتشاراً منذ القدم ، إذ يعد من أهم الوسائل في نقل الأشخاص والبضائع على اختلاف أنواعها ، وذلك لتكلفته المنخفضة مقارنة بوسائل النقل الأخرى ، فالقانون البحري هو قانون الملاحة البحرية ، وتعد السفينة الأداة الرئيسية لهذه الملاحة وبدونها لا تتحقق عملية النقل البحري ، وهي وسيلة لسيطرة الانسان على البحر ، وعليه فلا بد من تدخل مجموعة من الأشخاص في سبيل تحقيق أغراضها ، فبالإضافة الى أشخاص الملاحة البحرية تحتاج السفينة الى أشخاص آخرين يعملون على البر في الموانئ ومن هؤلاء الأشخاص وكيل السفينة ، والذي يؤدي خدمات لا غنى عنها للاستغلال البحري .

ونظراً لضخامة أحجام السفن وازدياد عدد الموانئ البحرية ، وارتفاع كميات البضائع المراد تسليمها وظهور الحاويات ، إضافة الى الوثائق الواجب توافرها وملؤها ، لذلك فقد تطلبت الحاجة الى وجود أشخاص يساعدون المجهز أو الناقل في القيام بالأعمال والأنشطة التجارية التي تقع على السفينة ، ولهذا عمدت شركات الملاحة البحرية الى إنشاء فروع لها في العديد من الموانئ تحل محل الريان في القيام بالمهام المعتادة على السفينة ، إلا أن إنشاء هذه الفروع يتطلب نفقات كبيرة ، إضافة الى العوائق والصعوبات التي تعترض طريق المجهزين في إنشاء فروع لهم في الدول الأجنبية ، ولذلك جرت العادة على أن يقوم الناقل أو المجهز باختيار شخص في كل ميناء يعهد إليه بعمليات تسليم البضاعة من الريان ، ويقوم بالمحافظة عليها وتسليمها الى أصحابها ، ويطلق على هذا الشخص وكيل السفينة أو أمين السفينة.

وتبرز أهمية دراسة هذا الموضوع من حيث كونه يسهم في تحديد الإطار القانوني لوكيل السفينة ، وبيان صفته القانونية ووضع الأسس التي تحكم طبيعة العلاقة التي تربط بينه وبين الموكل ، فضلاً عن تحديد حقوقه وواجباته

والمسؤولية المترتبة عليه تجاه أطراف عقد وكالة السفينة ، كما أن وضوح مركز وكيل السفينة سينعكس بصورة مباشرة على استقرار المعاملات البحرية ، ويساهم في حماية المراكز القانونية للأطراف كافة ، مما يقتضي دراسة قانونية مقارنة دقيقة للوصول الى تنظيم قانوني واضح يحقق تلك الأهداف .

ثانياً: مشكلة البحث

تتمثل مشكلة الدراسة الرئيسية بعدم وجود تنظيم قانوني خاص بوكيل السفينة في قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 ، وعليه نكون أمام نقص تشريعي في القانون العراقي يتعلق بألية عمل وكيل السفينة في الملاحة البحرية وما يتعلق بها ، فالملاحظ في قانون النقل العراقي أنه جاء خالياً من الإشارة الى وكيل السفينة وطبيعة عمله ، حيث لم يحظى بالاهتمام المناسب من قبل المشرع العراقي ، فقانون التجارة البحرية العثماني لعام 1863 النافذ لم يتناول موضوع وكيل السفينة ، بالإضافة الى قصور التشريعات الأخرى كقانون الوكالات البحرية رقم (56) لسنة 1985 المعدل ، والذي لم ينظم عقد وكيل السفينة بشكل مفصل ، حيث أحال أحكام الوكالات البحرية الى قانون النقل العراقي النافذ رقم (80) لسنة 1983 ، والذي بدوره أحال أحكامها الى القواعد العامة على الرغم من الدور المهم والبارز الذي يحظى به وكيل السفينة في التجارة البحرية الدولية بالنسبة للتشريعات العربية والأجنبية ، الأمر الذي يعكس رغبة المشرع في إعادة تنظيم الإطار القانوني لوكالة السفينة في قطاع النقل البحري من خلال تنظيم شروط وإجراءات ممارسة نشاطه .

ثالثاً: منهجية البحث

نعتمد في هذه الدراسة على المنهج التحليلي المقارن ، والذي يعتمد على دراسة النصوص القانونية وتحليلها ، من أجل الوصول الى النتائج العلمية ، ومحاولة الوقوف على مواطن القوة والضعف في النصوص القانونية المتعلقة بموضوع الدراسة ، لإيجاد الحلول التشريعية الملائمة مع التطور الحاصل في النقل البحري ، حيث ستمت المقارنة بين التشريع العراقي ويشمل ذلك قانون الوكالات البحرية رقم (56) لسنة 1985 المعدل ، والتطرق كذلك الى قانون تنظيم الوكالة التجارية رقم (79) لسنة 2017 ، وبعض التشريعات الأخرى التي ورد فيها الإشارة الى وكيل السفينة كتعليمات

الموائى والمرافئ رقم (1) لسنة 1998 ، وغيرها من القوانين العراقية الأخرى ذات العلاقة بموضوع الدراسة ، وبين
وقانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990 ، وقانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972 ،
والقانون البحري الإماراتي رقم (43) لسنة 2023 ، والقانون البحري العماني رقم (19) لسنة 2023 ، وقانون النقل
الفرنسي لسنة 2010 ، وما يرتبط بهذه التشريعات من التعليمات و اللوائح المنظمة لأعمال وكالة السفينة .

رابعاً: خطة البحث

لغرض الإحاطة بموضوع الدراسة من جميع الجوانب ، فإنه سيتم توزيع الخطة على مطلبين ، حيث سيكون المطلب
الأول لبحث (شروط ممارسة نشاط وكيل السفينة) ، والذي يكون على ثلاثة فروع ، سنتناول في الفرع الأول (شرط
الخبرة والكفاءة المهنية) ، أما الفرع الثاني فنخصصه لدراسة (شرط تقديم خطاب الضمان) ، وسنبين في الفرع
الثالث شرط الترخيص لممارسة نشاط وكيل السفينة ، وسنتطرق في المطلب الثاني الى (اجراءات منح الترخيص
لممارسة نشاط وكيل السفينة) ، إذ سنتولى تقسيمه على فرعين ، سنخصص الفرع الأول لدراسة (تقديم طلب
الترخيص) ، وسنبين في الفرع الثاني (دراسة الطلب والبت فيه) .

المطلب الأول

شروط ممارسة نشاط وكيل السفينة

أن القيام بأي عمل من الأعمال التجارية البحرية يتطلب توافر شروط معينة في من يمارس هذا العمل ، وقد تولت
التشريعات البحرية وضع الشروط المنظمة لها في القوانين والتعليمات الصادرة عنها ، ويعد عمل وكيل السفينة أحد
الأنشطة التجارية البحرية الذي أولته التشريعات المقارنة اهتماماً خاصاً ، حيث نصت على الشروط الواجب توافرها
في من يقوم به ، لكي يتمكن من تنفيذ أعماله بسهولة وانسيابية ، وعند استيفاء هذه الشروط يتوجب على الجهة
المختصة بعد التحقق من صحة الطلب والوثائق المرفقة به إصدار الأذن بممارسة أعمال وكالة السفينة [1]:
ص[113] ، ومن أهم هذه الشروط أن يكون وكيل السفينة متمتعاً بالخبرة والكفاءة المهنية لأداء عمله على النحو
المطلوب ، وإن يقدم خطاب ضمان مصرفي لضمان الوفاء بالتزاماته ، وإن يحصل على ترخيص من الجهة الإدارية

المختصة ، ولذلك سنقوم بتقسيم هذا المطلب على ثلاثة فروع ، سنسلط الضوء في الفرع الأول منه على شرط الخبرة والكفاءة المهنية اللازم توافرها في وكيل السفينة ، وسنخصص الفرع الثاني لدراسة شرط تقديم خطاب الضمان ، وسنبين في الفرع الثالث شرط الترخيص لممارسة نشاط وكيل السفينة وذلك على النحو الآتي :

الفرع الأول

الخبرة والكفاءة المهنية

يعد شرط الخبرة والكفاءة المهنية من الشروط المهمة التي يجب توافرها لممارسة أعمال وكالة السفينة ، حيث ألزمت التشريعات والقوانين البحرية على ضرورة توافر الخبرة لدى القائمين في هذا المجال ، أي يجب أن يكونوا من أصحاب الاختصاص أو إن يكونوا قد سبق وإن عملوا في وظائف تتشابه مع الخدمة التي يؤديها ، ويجب أن تتوافر فيهم الكفاءة والخبرة الفنية والإدارية [2: ص104] .

فعلى الصعيد التشريعي أشرط **المشروع العراقي** لمزاولة نشاط وكيل السفينة أن تكون الشركة المقدمة للطلب ذات اختصاص بحري ، وأن يكون المدير المفوض للشركة أو من يمثله حاصلاً على شهادة من إحدى الكليات البحرية كريان بحري أو رئيس مهندسين أو مهندس أو ضابط بحري ، ولا تقل خبرته عن ثمان سنوات بعد حصوله على الشهادة البحرية ، أو لديه خبرة بحرية متراكمة لا تقل عن عشر سنوات يتم تأييدها من إحدى الدوائر البحرية الرسمية وهي أكاديمية الخليج العربي للدراسات البحرية ، أو الشركة العامة للنقل البحري ، أو الشركة العامة لموانئ العراق ، أو شركة ناقلات النفط العراقية ، أو إحدى الشركات العربية المشتركة أو الأكاديميات العربية المشتركة [3] .

ونلاحظ أن اشتراط **المشروع العراقي** على أن تكون الشركة مختصة بحرياً ، وإن يكون المدير المفوض أو من يمثله حائزاً على شهادة بحرية معترف وخبرة عملية مناسبة ، إنما يعكس توجهاً تشريعياً يتناسب مع طبيعة العمل البحري وما يحتاجه من كفاءة وخبرة ، ولاسيما أن وكالة السفينة تضطلع بدور مهم في عمليات النقل البحري ، مما يستوجب توافر مؤهلات متخصصة تضمن سلامة أعمال الملاحة البحرية .

ونص المشرع المصري على هذا الشرط في الفقرة الأولى من المادة (8) من لائحة تنظيم مزاوله الأنشطة والأعمال المرتبطة بالنقل البحري ومقابل الانتفاع بها الصادرة بالقرار رقم (800) لسنة 2016 [4] ، والتي جاء فيها على (أن يتوافر لدى الوكيل الملاحي كيان إداري وفني على مستوى عالٍ من الخبرة المهنية ... وأن يستخدم الكوادر البشرية المؤهلة ، وأن يطبق وسائل التكنولوجيا ونظم المعلومات والاتصالات المتقدمة ، التي تمكنه من تنفيذ أنشطته بعناية وكفاءة)

ويتبين من خلال استقراء هذا النص أن المشرع قد أبدى حرصاً واضحاً على وجوب توافر الخبرة والكفاءة لدى وكيل السفينة ، وإن يستعين بالكوادر البشرية المؤهلة علمياً وعملياً لممارسة نشاطه بمهنية ، إلا أنه لم يحدد نوع الخبرة أو مدتها أو مجالها ، مما يفتح المجال أمام السلطة الإدارية المختصة لتقدير ما إذا كانت الخبرة المتوفرة كافية لمزاولة هذا النشاط ، نتيجة غياب المعايير الدقيقة في تحديدها ، كما أوجب المشرع على وكيل السفينة أن يستخدم عند مباشرة نشاطه أحدث وسائل التكنولوجيا ، وإن يطبق نظم المعلومات والاتصالات المتقدمة بما يضمن إداء عمله بدقة وعناية .

وأشار المشرع الأردني الى شرط الخبرة المطلوبة في وكيل السفينة بالنسبة للشخص المعنوي فقط ، وذلك في المادة (2/ج/9) من تعليمات مزاوله أعمال الوكالات البحرية ووسطاء الشحن البحري الأردنية لسنة 2003 ، والتي نصت على أن تتوافر لدى مدير الشركة خبرة في مجال النقل البحري أو الملاحة لا تقل مدتها عن (أربع سنوات إذا كان حاصلاً على الشهادة الجامعية الأولى ، وست سنوات إذا كان حاصلاً على شهادة دبلوم كلية مجتمع ، وثمان سنوات إذا كان حاصلاً على شهادة الدراسة الثانوية العامة) .

ويتضح من خلال هذا النص أن المشرع قد راعى الفروقات العلمية بين حملة الشهادات المختلفة ، بحيث كلما كان المؤهل العلمي أقل زادت مدة الخبرة المطلوبة ، وذلك لتعويض الفارق في التحصيل العلمي من خلال اكتساب الخبرة العلمية ، كما اشترط المشرع أن يكون المدير العام حاصلاً على دورة تدريبية معتمدة لا تقل مدتها عن عشرين ساعة

تدريبية في مجال أعمال وكالة السفن [5: المادة 9/ج/3] ، فيجب توافر المؤهلات المطلوبة لكل من يمارس هذا النشاط وفقاً للقواعد المنظمة لها [6: ص 44] .

أما **المشروع الإماراتي** فهو على خلاف المشروع العراقي والمصري لم يشير الى هذا الشرط ، ولم يحدد مدة زمنية معينة يكون الشخص فيها مؤهلاً لممارسة أعمال وكالة السفينة ، إذ لم يتطرق المشروع إليها ضمن الأحكام المنظمة لعمل وكيل السفينة الواردة في نطاق القانون البحري الإماراتي رقم (43) لسنة 2023 ، فقد جاءت أحكامه خالية من الإشارة إليها .

ونظم **المشروع العماني** شرط الخبرة الواجب توافره في وكيل السفينة بصورة صريحة في الفقرة الرابعة من المادة (6) من لائحة تنظيم عمل وكلاء السفن ووكلاء الحمولة الصادرة بالقرار رقم (89) لسنة 2020 ، والتي نصت على أن تتوافر (شهادة خبرة لا تقل عن (3) ثلاث سنوات لمدير العمليات أو مدير الشركة في أعمال وكيل السفينة ...) . ونلاحظ أن هذا النص ينحصر في الأشخاص المعنوية فقط دون الأشخاص الطبيعية ، حيث اشترط المشروع امتلاك حد أدنى من الخبرة العملية لدى مدير العمليات أو مدير شركة وكالة السفينة ، فيجب أن يكونوا ممن سبق لهم العمل في مجال وكالة السفن لمدة لا تقل عن ثلاث سنوات ، ويؤكد ذلك على اهتمام المشروع بضرورة تمتع الأشخاص القائمين بهذا النشاط بالكفاءة الفنية ، نظراً لما تتطلبه مهنة وكيل السفينة من دراية فنية ، وإلمام بالإجراءات والمعاملات البحرية المتعلقة بالنقل البحري .

أما **المشروع الفرنسي** فقد أشار الى هذا الشرط في المادة (L.5521.4) من قانون النقل الفرنسي لسنة 2010 ، والتي نصت على أنه (لا يجوز لأي شخص أن يمارس وظيفة ... الوكيل المكلف بأمن السفينة وسلامتها ، ما لم يستوفي شروط النزاهة الأخلاقية ، وما لم يثبت الكفاءة المهنية المطلوبة منه بحسب وظيفته) [7: المادة L.5521.4] . وتنفيذاً لهذا النص يجب أن يتوافر في وكيل السفينة التأهيل الفني والخبرة العملية المناسبة قبل السماح له بمزاولة نشاطه ، وذلك ضماناً لحسن أدائه للمهام الموكلة إليه .

الفرع الثاني

تقديم خطاب الضمان

أن خطاب الضمان له أهمية كبيرة في مزاولة وكيل السفينة لنشاطه لدى أغلب التشريعات ، ويعرف خطاب الضمان بأنه (تعهد صادر من البنك بناءً على طلب العميل ، يلتزم فيه البنك بدفع مبلغ معين أو قابل للتعيين بمجرد أول مطالبة من جانب المستفيد دون قيد أو شرط ، وهو ضمان يعادل التأمين النقدي) [8: ص37] . أي أن خطاب الضمان الذي يصدر عن البنك بناءً على الطلب المقدم من قبل الوكيل لمصلحة الجهة المختصة بمنح الترخيص ، والذي بموجبه يتعهد البنك بأن يدفع للأخيرة مبلغاً معيناً من المال خلال مدة محددة ، فهذا التعهد الصادر عن البنك تجاه الوكيل يمثل التزام في مواجهة الجهة المختصة بمنح الترخيص ، مما يجعل هذه الجهة مطمئنة عند تسلمها خطاب الضمان بأنها سوف تستلم نقوداً ، وبهذا فإن خطاب الضمان يحل محل النقود [9: ص344] .

ويضطلع خطاب الضمان بدور مهم وفعال في المعاملات المالية والتجارية بما يوفره من ائتمان خاص في العديد من مجالات الحياة كالمقاولات وأعمال التوريد ، لذا تقوم البنوك والمصارف التجارية بإصدار هذه الخطابات لصالح عملائها ضماناً لهم لدى الجهة الإدارية المختصة التي تتعاقد معهم للقيام بهذه الأعمال [10: ص108] ، غير أن الحاجة الى هذا الضمان لا تقتصر في حدود هذه المجالات فقط بل تتعداها الى أعمال وكالة السفينة ، لما ينطوي عليه هذا النشاط من تعدد الالتزامات وتنوع المخاطر عند تنفيذ الوكيل لالتزاماته .

ومن هذا المنطلق فقد ألزم المشرع العراقي الشركة التي ترغب بمزاولة أعمال وكالة السفينة بتقديم خطاب ضمان سنوي أو صك مصدق من مصرف عراقي حكومي أو أهلي معتمد رسمياً لأمر الشركة العامة للنقل البحري ، بمبلغ لا يقل عن (75,000,000) خمسة وسبعون مليون دينار حسن التنفيذ ، لتقديم خدمات الوكالة للبواخر و ضماناً للعوائد والأجور في حالة عدم التزام الشركة المرخصة بواجباتها والتزاماتها تجاه الشركة العامة للنقل البحري أو تجاه البواخر

الداخلية لحسابها ، ويحق للشركة العامة للنقل البحري مصادرة خطاب الضمان أو الصك المصدق واستقطاع المبالغ المترتبة جراء عدم التزام الشركة المرخصة ، على أن يتم تجديد خطاب الضمان بموجب الضوابط والتعليمات النافذة [11] .

ونرى أن اشتراط المشرع العراقي بأن تقدم شركة الوكالة خطاب ضمان ، إنما يهدف به الى ضمان جدية الشركة الراغبة بممارسة نشاط وكيل السفينة من جهة ، وتأمين التعويض عن الإضرار التي يمكن أن تنشأ نتيجة إخلال وكيل السفينة بالتزاماته الناشئة عن عقد الوكالة من جهة أخرى ، بالإضافة الى أن منح الشركة العامة للنقل البحري الحق في مصادرة خطاب الضمان واستقطاع مبالغ منه يعد وسيلة ضغط لضمان التزام وكيل السفينة المرخص بواجباته .

في حين نجد أن المشرع المصري قد تناول هذا الشرط في الفقرة الثالثة من المادة (8) من اللائحة التنظيمية الخاصة بمزاولة الأنشطة والأعمال المرتبطة بالنقل البحري ومقابلات الانتفاع بها الصادرة بالقرار رقم (800) لسنة 2016 ، حيث استلزم أن يقدم وكيل السفينة الذي يمارس أعمال الوكالة خطاب ضمان ، وذلك بنصها على أن (يقدم طالب الترخيص بمزاولة نشاط الوكالة الملاحية الى قطاع النقل البحري تأميناً بموجب خطاب ضمان بنكي غير مشروط ، ويستخدم في حالة عدم التزام الوكيل الملاحي بشروط الترخيص للوفاء بمديونيته قبل القطاع وهيئات الموانئ ، وذلك على النحو الآتي :- (أ) — (50) خمسين ألف جنيه مصري للتراخيص التي تمنح لخدمة اليخوت السياحية والسفن التي تصل حمولتها الكلية المسجلة حتى (1000) الف طن . (ب) — (150) مئة وخمسون ألف جنيه مصري للتراخيص التي تمنح لخدمة السفن التي تصل حمولتها الكلية المسجلة حتى (10000) عشرة الاف طن . (ج) — (250) مئتان وخمسون ألف جنيه مصري للتراخيص التي تمنح لخدمة السفن التي تصل حمولتها الكلية المسجلة حتى (25000) خمسة وعشرون ألف طن . (د) — (300) ثلاثمائة ألف جنيه مصري للتراخيص التي تمنح لخدمة السفن التي تزيد حمولتها على (25000) خمسة وعشرون ألف طن حمولة مفتوحة) . ونلاحظ من خلال هذا النص أن المشرع المصري قد حدد مقدار خطاب الضمان وفق القدرة التشغيلية للسفن التي يباشر فيها الوكيل خدماته بشكل تدريجي في قيمة التأمين البنكي ، وذلك بحسب حجم السفينة أو الحمولة الكلية المسجلة لها .

ونرى أن الغاية من ربط مقدار الضمان بحجم السفينة أو حمولتها هو لتحقيق التناسب بين حجم نشاط وكيل السفينة ومقدار الضمان ، فلا يجوز المساواة بين الوكيل الذي يقدم خدماته لليخوت الصغيرة ، وبين الوكيل الذي يتعامل مع السفن الكبيرة أو الناقلات التجارية العملاقة لوجود فارق من ناحية الالتزامات وحجم العمل الذي يقدمه وكيل السفينة ، كما أن مسؤوليته تتضاعف مع زيادة الحمولة نظراً لتعدد الأطراف والبضائع والخدمات المرتبطة بها .

وأشترط المشرع الأردني كذلك في المادة (9/ و) من تعليمات مزاولة أعمال الوكالات البحرية ووسطاء الشحن البحري الأردنية لسنة 2003 ، على وكيل السفينة (أن يقدم ما يثبت أنه قدم الكفالة البنكية المطلوبة من لمؤسسة الموانئ لتغطية كافة رسوم وبدلات خدمات الميناء والمصارف التي تنشأ عن إدارة أعمال الوكالة في الميناء ، وبالقائمة التي تطلبها مؤسسة الموانئ) . إذ أن تقديم خطاب الضمان المصرفي يعد شرطاً لازماً لممارسة نشاط وكيل السفينة ، وذلك للحفاظ على حقوق مؤسسة الموانئ ، باعتبارها الجهة الإدارية المسؤولة عن استيفاء الرسوم والبدلات المقررة على مزاولة أعمال وكالة السفينة في الميناء ، ولمؤسسة الموانئ الحق في تحديد قيمة الضمان وفقاً لما تراه مناسباً ، لتغطية كافة التزامات وكيل السفينة [12: ص241] . أما فيما يتعلق بالمشرع الإماراتي فلم نجد ما يشير الى شرط تقديم خطاب الضمان في التعليمات والقوانين البحرية المنظمة لعمل وكيل السفينة .

وإذا ما انتقلنا الى المشرع العماني نجد أنه قد أشار الى هذا الشرط في المادة (5) من لائحة تنظيم عمل وكلاء السفن ووكلاء الحمولة الصادرة بالقرار رقم (89) لسنة 2020 ، والتي نصت على (... أن يتم تقديم الضمان الذي تحدده أنظمة كل ميناء ، وإذا وقعت إدارة أكثر من ميناء تحت الجهة نفسها ، فيتم تقديم ضمان واحد لجميع تلك الموانئ) . ونلاحظ من خلال هذا النص أن المشرع وإن لم يشر بشكل صريح الى عبارة (خطاب ضمان) ، إلا أنه يفهم من خلال قراءة هذا النص على أن المقصود به هو خطاب ضمان مصرفي أو بنكي ، يقدم لصالح الجهة الإدارية المانحة للترخيص ، وعلى الرغم من أن هذا النص لم يحدد قيمة مبلغ خطاب الضمان ، إلا أن المشرع قد فوض الجهة الإدارية المختصة في الميناء صلاحية تحديده ، والاكتفاء بتقديم ضمان واحد إذا كانت إدارة أكثر من ميناء تخضع لجهة واحدة ، مما يقلل من الأعباء المالية التي تقع على عاتق طالب الترخيص [13: ص267] .

أما في التشريع الفرنسي فلم يشر المشرع بشكل صريح على وجوب تقديم خطاب الضمان المصرفي ، إلا أنه أشار في المادة (L.5123.1) من قانون النقل الفرنسي لسنة 2010 [7: المادة L.5123.1] ، الى ضرورة وجود تأمين كافي يغطي المسؤولية المدنية المهنية لمقدمي الخدمات البحرية عن الأعمال المتعلقة بممارسة نشاطهم ، وخصوصاً عند التعامل مع الأطراف البحرية أو السفن التي يمثلونها ، وعليه فيجب على وكيل السفينة أن يقدم تأمين كافي يغطي نشاطه وخدماته المقدمة للسفن في الميناء .

ويتضح من خلال ما تقدم أن اشتراط الجهة المانحة للترخيص بأن يقدم وكيل السفينة خطاب ضمان له دور مهم في توفير الحماية لها ، باعتباره وسيلة ضمان ائتمانية في حالة عدم قيام الوكيل بالتزاماته الناشئة عن عقد الوكالة ، ويعد في الوقت نفسه دليلاً على قدرة وكيل السفينة المالية ، والتي تمكنه من القيام بواجباته دون تأخير نتيجة نزاع مالي أو نتيجة إخلال بالالتزامات .

الفرع الثالث

شرط الترخيص لممارسة نشاط وكيل السفينة

يشترط في وكيل السفينة لممارسة أعمال الوكالة الحصول على ترخيص مسبق من قبل الجهات الرقابية المختصة بشؤون النقل البحري ، ويؤدي هذا الشرط الى تحقيق الرقابة الإدارية والتنظيمية للجهة المانحة للترخيص ، حيث يتيح لها الاشراف على عمل وكيل السفينة ، وضمان التزامه بالقوانين والتعليمات الخاصة بالملاحة البحرية وعدم مخالفتها [14: ص32] .

وعلى الرغم من أن تعليمات الموانئ والمرافئ البحرية العراقية لسنة 1998 ، عرفت وكيل السفينة بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يتولى أعمال وكالة السفينة في الميناء نيابة عن الموكل ، إلا أنه أكتفى بالإشارة الى ترخيص الشخص المعنوي فقط دون الشخص الطبيعي ، وهذا ما نص عليه المشرع العراقي في المادة (5) من قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم (18) لسنة 2019 ، والتي جاء فيها على أن (تتولى الهيئة البحرية العراقية المهام الآتية : أولاً - منح الإجازة للشركات البحرية المتخصصة وفقاً للقانون لممارسة العمل في أنشطة القطاع البحري ، بما فيها

المصادقة على تراخيص الخدمات البحرية وبما لا يتعارض مع قانون الوكالات البحرية رقم (56) لسنة 1985 والقوانين النافذة) . ويتضح من خلال هذا النص أن الجهة المختصة بمنح الترخيص هي الهيئة البحرية العراقية ، حيث تتولى هذه الهيئة تنظيم عمل الشركات التي تقوم بأعمال وكالة السفينة في نطاق النقل البحري وفقاً للشروط القانونية ، ويدخل هذا التنظيم في إطار الدور الرقابي الذي تمارسه الهيئة لضمان سلامة النشاط البحري والالتزام بالقوانين النافذة .

كما يشترط أن تكون الشركة مسجلة ومجازة رسمياً من وزارة التجارة ، وإن يكون المدير المفوض متمتعاً بالجنسية العراقية ، كما يجب أن تقدم الشركة كتاب براءة ذمة ، وتتعهد بالالتزام بالتعليمات والضوابط الصادرة عن النقل البحري [11] .

ونلاحظ من خلال موقف المشرع العراقي أن هناك قصوراً تشريعياً في تنظيم مسألة ترخيص وكيل السفينة فيما يتعلق بالشخص الطبيعي ، حيث اقتصر المشرع على الإشارة الى ترخيص الشخص المعنوي فقط ، دون أن يضع ضوابط محددة لترخيص الشخص الطبيعي ، في حين أن التعريف الوارد في تعليمات الموانئ العراقية يشمل كلا الشخصين الطبيعي والمعنوي ، وكان الأجدر بالمشرع أن يعالج هذه المسألة اسوةً بالشخص المعنوي ، وذلك لضمان التكامل التشريعي في تنظيم أعمال وكالة السفينة في نطاق النقل البحري ، وتوفير الحماية القانونية لأطراف البحرية ، وإيجاد نوع من التوازن في تحقيق مصالحهم [15: ص 430] .

وقد أشار المشرع المصري الى شروط الترخيص في المادة (8) من اللائحة التنظيمية الخاصة بمزاولة الأنشطة والأعمال المرتبطة بالنقل البحري ومقابلات الانتفاع بها الصادرة بالقرار رقم (800) لسنة 2016 ، حيث نصت على أنه (يشترط للترخيص بمزاولة نشاط الوكالة الملاحية في الموانئ ما يأتي : 1 — أن يتوافر لدى الوكيل الملاحي كيان إداري وفني ... ومقر دائم رئيسي للشركة في جمهورية مصر العربية ... 2 — ألا يقل راس المال المصدر عن المبالغ الآتية : أ — (100 الف جنيه مصري) للتراخيص التي تمنح لخدمة اليخوت السياحية والسفن التي تصل حمولتها الكلية المسجلة الى 1000 طن . ب — (500 الف جنيه مصري) للتراخيص التي تمنح لخدمة

السفن التي تصل حمولتها الكلية المسجلة حتى 10000 طن . ج - (1 مليون جنيه مصري) للتراخيص التي تمنح لخدمة السفن التي تصل حمولتها الكلية المسجلة حتى 25000 طن . د – (2 مليون جنيه مصري) للتراخيص التي تمنح لخدمة السفن التي تزيد حمولتها على 25000 طن (حمولة مفتوحة) . هـ – إلا تقل حصة الشريك المصري في رأس المال المشار إليه في البنود السابقة بالنسبة للشركات ذات رأس المال المشترك ، والتي تمارس نشاط الوكالة الملاحية كنشاط أصلي عن (51%) ، ويستثنى من هذا الشرط شركات النقل البحري التي تزاول نشاطاً استثمارياً حقيقياً في مصر بأن تمتلك سفينة على الأقل رافعة العلم المصري ، ولا تزاول نشاط الوكالة الملاحية إلا كنشاط فرعي لخدمة اغراضها ...) .

ويتضح من خلال هذا النص أن المشرع المصري تولى تنظيم هذا النشاط تنظيمًا دقيقاً للحصول على ترخيص لمزاولة عمل وكيل السفينة داخل الموانئ المصرية ، حيث أشار الى ضرورة أن يكون وكيل السفينة ذات كيان أداري فني فعلي قادر على مباشرة نشاطه بمهنية ، ويشترط أن يكون له مقر دائم داخل مصر لتعزيز قدرة الجهات الرقابية على متابعة نشاط وكيل السفينة بشكل مستمر . كما نظم هذا النص الحد الأدنى لرأس المال المطلوب للتراخيص وربطه بحمولة السفن التي سيقوم وكيل السفينة بخدمتها ، وهي مئة ألف جنيه مصري للسفن الصغيرة التي تصل حمولتها الى الف طن ، وخمسمائة الف جنيه للسفن التي تصل حمولتها الى عشرة الاف طن ، وواحد مليون جنيه للسفن التي تصل حمولتها الى خمسة وعشرون الف طن ، واثنان مليون جنيه للسفن ذات الحمولة المفتوحة التي تزيد عن خمسة وعشرون الف طن .

كما أشرت المشرع إلا تقل نسبة الشريك المصري عن (51%) في الشركات ذات رأس المال المشترك ، والتي تمارس نشاط وكالة السفينة كنشاط أصيل ، باستثناء الشركات الأجنبية التي تمارس نشاطاً استثمارياً حقيقياً ، حيث اشترط المشرع أن تمتلك على الأقل سفينة واحدة تحمل العلم المصري ، وإلا تزاول أعمال الوكالة إلا كنشاط فرعي داعم لأنشطتها الأساسية [16: المادة 8/هـ] ، والمشرع في هذا النص أشرت أن يكون وكيل السفينة شخصاً معنوياً ، أي

أنه لا يجوز للشخص الطبيعي ممارسة أعمال وكالة السفينة ، وعليه فلا بد لكل وكيل السفينة أن يكون حاصلاً على ترخيص بالعمل من الجهة المختصة [17: ص 294] .

أما المشرع الأردني فقد أشار الى هذا الشرط في المادة (6) من تعليمات مزاولة أعمال الوكالات البحرية ووسطاء الشحن البحري الأردنية لسنة 2003 ، حيث نصت على أن (تتم ممارسة أعمال الوكيل البحري ... من خلال ترخيص منفصل عن أية خدمات بحرية أخرى بما فيها أعمال الصيانة والمعاينات البحرية شريطة التقيد بأحكام قانون المنافسة غير المشروعة والأسرار التجارية رقم (15) لسنة 2000 ، وقانون المنافسة رقم (49) لسنة 2002 وأي تعديل يطرأ عليهما ...) . ويشير هذا النص الى أن أعمال وكالة السفينة تتم من خلال ترخيص مستقل عن باقي الخدمات البحرية كأعمال الصيانة والمعاينات البحرية ، ويعكس هذا التوجه رغبة المشرع في فصل الاختصاصات البحرية ، وذلك منعاً لتضارب المصالح ، وتنظيم الأعمال البحرية بطريقة أكثر فاعلية ، والالتزام بحماية المعلومات التجارية السرية ومنع استغلالها دون وجه حق ، بالإضافة الى منع الاحتكار والممارسات التي تخل بالمنافسة المشروعة في التجارة البحرية [18: ص 579] .

كما اشترط المشرع في وكيل السفينة أن يكون مسجلاً كشركة أو مؤسسة لدى مديرية مراقبة الشركات في وزارة الصناعة والتجارة ، ويجب أن لا يقل رأس المدفوع عن ثلاثين ألف ديناراً اردنياً ، وأن يكون للشركة أو المؤسسة مديراً عاماً متفرغاً للعمل ومتمتعاً بالجنسية الأردنية ، ويشترط أن لا يقل عدد الموظفين عن أربعة اشخاص بما فيهم المدير العام للشركة ، كما يجب أن يقدم ما يثبت تقديمه كفالة صادرة عن البنك الى شركة الموانئ البحرية في الميناء ، لسداد المصروفات الخاصة بإدارة أعمال وكالة السفينة ورسوم الخدمات في الميناء ، وأن يكون منتبهاً الى نقابة وكلاء الملاحة البحرية في الأردن ، والالتزام بالقوانين والتعليمات اللازمة لتسهيل حركة التجارة البحرية الدولية [5: المادة 9] .

أما في التشريع الإماراتي فقد أشار المشرع الى هذا الشرط في المادة (116) من القانون البحري الإماراتي رقم (43) لسنة 2023 ، حيث نصت على أنه (لا يجوز ممارسة عمل وكيل السفينة في الدولة ، إلا بموافقة الوزارة وترخيص من السلطة المختصة ...) . ويتضح من خلال هذا النص أن المشرع أوجب على وكيل السفينة أن

يحصل على موافقة وزارة الطاقة والبنية التحتية المختصة بشؤون النقل البحري في الدولة لممارسة نشاطه فيها ، بالإضافة الى الحصول على ترخيص من السلطة المختصة بالإشراف على الموانئ البحرية ، إلا أنه لم يشر الى الشروط المتعلقة بالحصول على هذا الترخيص ، وإنما اشترط فقط أن يكون وكيل السفينة مرخصاً في الدولة .

أما **المشرع العماني** فقد اشترط أيضاً أن يكون وكيل السفينة حاصلًا على ترخيص من الجهة المختصة لممارسة نشاطه ، وهذا ما اشارت إليه المادة (3) من لائحة تنظيم عمل وكلاء السفن ووكلاء الحمولة الصادرة بالقرار رقم (89) لسنة 2020 [19: المادة3] ، كما نصت المادة (5) من اللائحة نفسها على أن (يكون الترخيص صالحاً للاستخدام في جميع الموانئ ، شريطة أن يتم تقديم الضمان الذي تحدده أنظمة كل ميناء ، وإذا وقعت إدارة أكثر من ميناء تحت الجهة نفسها ، فيتم تقديم ضمان واحد لجميع تلك الموانئ) . ويتبين من خلال هذا النص أن الترخيص الذي يمنح لوكيل السفينة يكون صالحاً للاستخدام في جميع الموانئ ، وهذا يعني توحيد الترخيص وعدم تجزئته بحسب الميناء ، مما يسهل على الوكلاء القيام بأعمالهم دون الحاجة الى استخراج تراخيص متعددة لكل ميناء على حدة ، إلا أن المشرع قيد ذلك بشرط يتمثل بقيام وكيل السفينة بتقديم ضمان مالي يحدده النظام المعمول به في كل ميناء ، ويكون الضمان واحد في حالة خضوع عدة موانئ لإدارة واحدة وهو استثناء تنظيمي مبني على وحدة الجهة الادارية ، وبالتالي يؤدي الى تخفيف الأعباء المالية التي قد تترتب على الوكلاء في حال تقديم ضمانات متعددة ، وهذا النص يحقق نوعاً من المرونة الإدارية لدى الجهة المانحة للترخيص .

وأشار **المشرع الفرنسي** الى شرط الترخيص في المادة (L.5546.1.6) من قانون النقل الفرنسي لسنة 2010 ، والتي نصت على أن (تخضع شركات العمل البحري المنشأة في فرنسا للترخيص من السلطة الإدارية) [7: المادة L.5546.1.6] ، ويظهر من خلال هذا النص أن المشرع الفرنسي أحاط نشاط وكيل السفينة بنظام من الرقابة المسبقة ، يتمثل بوجود الحصول على ترخيص إداري مسبق قبل مزاولته نشاطه ، فلا يجوز لأي جهة أن تمارس أعمال وكالة السفينة إلا بعد الحصول على ترخيص من السلطة الإدارية المختصة ، والتي تتحقق بدورها من توافر جميع الشروط المطلوبة لممارسة المهنة بما يضمن سير أعمال الملاحة البحرية .

ويتبين من خلال ما تقدم أن شرط الحصول على الترخيص يعد أمر غاية في الأهمية ، فهو ليس إجراءً شكلياً فحسب ، بل هو بمثابة شهادة للوكيل بقدرته على ممارسة أعمال الوكالة في الموانئ ، كما أنه يكفل إخضاع وكيل السفينة لرقابة الجهة المختصة بمنح الترخيص للتحقق من توافر الشروط اللازمة للقيام بعمله .

المطلب الثاني

إجراءات منح الترخيص لوكيل السفينة

نظراً لأهمية الدور الذي يضطلع به وكيل السفينة في قطاع النقل البحري ، فقد حرصت العديد من التشريعات البحرية على تنظيم هذا النشاط عن طريق فرض نظام ترخيص مسبق على ممارسة نشاطه ، وذلك تحقيقاً لفرض الرقابة على هذا النشاط من قبل الدولة ، وضمان سلامة العمليات البحرية ، وتخضع إجراءات مزاوله هذا النشاط في الغالب لإشراف الجهة المختصة بشؤون النقل البحري في الميناء أو الهيئة البحرية بحسب القوانين والتعليمات المعمول بها في كل دولة ، وتتمثل هذه الإجراءات بمجموعة من المراحل ، تبدأ بتقديم طلب الترخيص من قبل الشخص الراغب بممارسة أعمال وكالة السفينة ، مروراً بمرحلة دراسة الطلب والتأكد من استيفائه للشروط المطلوبة من قبل الجهة المختصة بمنح الترخيص ، وانتهاءً بصور القرار إما بالموافقة على الطلب أو رفضه مع تسبب قرار الرفض ، وفقاً لما تقتضيه المصلحة العامة [20: ص333] .

وبناءً على ما تقدم سنقسم هذا المطلب على فرعين ، سنتناول في الفرع الأول تقديم طلب الترخيص ، أما الفرع الثاني فنخصصه لدراسة الطلب والبت فيه وكالاتي :

الفرع الأول

تقديم طلب الترخيص

يعد تقديم طلب الحصول على الترخيص الى الجهة الإدارية المختصة الخطوة الإجرائية الأولى للحصول على الإذن بممارسة نشاط وكيل السفينة ، وهو بمثابة الإقرار من طالب الترخيص برغبته في مزاوله هذا النشاط ، كما أن هذا

الطلب يعد وسيلة لتفعيل دور السلطة التقديرية للإدارة في قبول أو رفض منح الترخيص استناداً إلى المعايير المتوفرة في طالب الترخيص ، وعليه فلا بد من بيان الجهة التي يقدم إليها طلب الترخيص [21: ص 497] .

فقد أشرط **المشرع العراقي** أن يقدم طلب الترخيص إلى الشركة العامة للنقل البحري قسم الوكالات البحرية شعبة منح التراخيص ، حيث يجب على طالب الترخيص مراجعة الشركة العامة لموانئ العراق لغرض الحصول على استمارات الترخيص ، ويشترط أن تكون هذه الاستمارات موقعة من كل من المدير العام للشركة العامة لموانئ العراق ، ومدير عام الشركة العامة للنقل البحري ، ومدير عام دائرة العقود والتراخيص ، ومدير عام الهيئة البحرية العراقية العليا ، والتحقق من استيفاء جميع متطلبات منح الترخيص المطلوبة من قبل الجهة المانحة لها [11] .

ويلاحظ من خلال التنظيم الوارد أعلاه أن المشرع العراقي ألزم طالب الترخيص بمراجعة أكثر من جهة إدارية ، وتوقيع عدد من المدراء العامين في مختلف الدوائر المعنية ، فعلى الرغم من أن هذا الإجراء يهدف إلى تحقيق الرقابة على الجهات التي تمارس أعمال وكالة السفينة ، إلا أنه يفضي إلى التأخير في إجراءات منح الترخيص ، ويفسح المجال للتضارب في البيانات المطلوبة للترخيص بين الجهات المعنية ، ولهذا يرى الباحث أن من الأفضل توحيد جهة الاختصاص عن طريق إنشاء جهة بحرية مختصة تتولى استلام طلبات الترخيص دون الحاجة إلى تعدد التواقيع والموافقات الشكلية .

أما في **التشريع المصري** فإن طلب الترخيص يقدم من قبل الشركة أو المنشأة الفردية التي ترغب بمزاولة أعمال وكالة السفينة إلى هيئة الميناء المختصة أو إلى قطاع النقل البحري مرفقاً بنسخة من عقد تأسيس الشركة ، وعنوان المقر الرئيسي الدائم لها والذي يباشر فيه الوكيل نشاطه ، والمستندات التي تثبت صحة هذا العنوان كعقد إيجار موثق أو عقد الملكية لمقر الشركة أو ما يثبت تسجيل الشركة في السجل التجاري ، وذلك لتمكين الجهة المانحة للترخيص من التأكد من وجود مقر فعلي دائم لممارسة أعمال الوكالة ، مع بيان الممثل القانوني للشركة مرفقاً بمؤهلاته وخبراته لإثبات قدرته على تمثيل الشركة أمام الغير ، ونسخة من الهيكل التنظيمي للشركة يتضمن العناصر البشرية ودرجاتها الوظيفية ، بالإضافة إلى الخبرة السابقة للإدارة العليا للشركة لمباشرة نشاطها بكفاءة عالية ، وبيان بالمعدات التي

تمتلكها الشركة أو تحت حيازتها وتحديد مواصفاتها الفنية وتاريخ صنعها ومدى ملائمتها لتحقيق أغراض الوكالة ، وكذلك بيانات العمال والشركاء الأجانب في الشركة أن وجدوا مقترنة بالموافقات الأمنية الخاصة بهم ، وتقديم مستخرج رسمي من السجل التجاري لإثبات القيد القانوني للشركة ، والبطاقة الضريبية ومستندات التسجيل لدى مصلحة الضرائب المصرية تؤكد التزامها بواجباتها المالية ، وشهادة الإعفاء من ضريبة القيمة المضافة للأنشطة التي لها طابع تصديري ، وتقديم مستند بمساحة الأرض المطلوب الترخيص بها وموقعها في الميناء لغرض تخزين المعدات الثقيلة وصيانتها ، والرسومات الهندسية للمنشآت التي سيقوم بتنفيذها معتمدة من مكتب استشاري تعتمد هيئة الميناء ، الى جانب شهادات الصلاحية الفنية لكافة المعدات على أن تكون صادرة من جهة أشرف معتمدة مع ما يفيد أن هذه المعدات في حوزة الشركة ، ويتعين تقديم مستند يبين أساليب العمل التي ستتخذها الشركة في تشغيل معداتها وخطة الصيانة والإحلال ، وبيان أساليب مراقبة توكيد الجودة التي تتبعها الشركة على أن تخضع هذه الأساليب للمراجعة الدورية السنوية من قبل الجهة المختصة ، وطرق السلامة والصحة المهنية التي تتبعها الشركة أثناء عملها ومراقبتها سنوياً ، وصحيفة الحالة الجنائية للشركاء المتضامنين في شركات الأشخاص أو للممثل القانوني في شركات الأموال ، ويجب تقديم شهادة من مصلحة الجمارك تفيد بعدم الإدانة بحكم بات في إحدى جرائم التهرب الضريبي ، وإن يتعهد طالب الترخيص بتقديم كافة المعلومات المتعلقة بنشاط الشركة متى ما طلبت من قبل الجهات المختصة والأخطار بأي تغيير يطرأ عليها خلال مدة الترخيص ، والالتزام بجميع القوانين والقرارات المنظمة لعمل وكيل السفينة وما يطرأ عليها من تعديلات ، وأي بيانات أخرى يرى مقدم الطلب إضافتها لإبراز كفاءته وجديته في أداء مهامه [16: المادة 3] ، والتي تؤهلهم للعمل على متن السفينة بما يضمن سير أعمال الوكالة بسهولة ودون أي تعقيد [17: ص 282] .

أما بالنسبة للمشرع الأردني فيقدم طلب الترخيص الى الهيئة البحرية الاردنية ويكون الطلب مرفقاً بالمستندات المطلوبة ، حيث أشرت المشرع في المادة (10) من تعليمات مزاوله أعمال الوكالات البحرية ووسطاء الشحن البحري الأردنية لسنة 2003 ، أن يرفق طلب الترخيص بصورة مصدقة من عقد التأسيس يبين فيه أسماء الشركاء أو أسم صاحب الشركة أو المؤسسة والغاية من إنشائها وشهادة التسجيل ، وكذلك تقديم شهادة تبين أسماء الأشخاص المفوضين بإدارة

الشركة أو المؤسسة ، والمخول بالتوقيع عنها في الأمور الإدارية والمسائل المالية والقضائية ومصدقة من الوزارة المختصة ، وصورة مصدقة عن سند ملكية مكاتب شركة وكالة السفينة أو نسخة من عقد الايجار إذا كان المكتب مستأجراً ، كما يجب أن يقدم طالب الترخيص نسخة من رخصة ممارسة المهنة ، ونسخة من عقد كل موظف في الشركة مصدقة من قبل وزارة العمل تصدر عن طريق مؤسسة الضمان الاجتماعي ، وتشتمل على أسماء موظفي الشركة أو المؤسسة الذين خضعوا للضمان الاجتماعي ، ورقم وكيل السفينة لدى دائرة ضريبة الدخل ، وتقديم نسخة من الوثائق المتعلقة بخبرة ومؤهلات المدير العام لوكيل السفينة ، بالإضافة الى تقديم صورة مصدقة من الكفالة الصادرة عن البنك الى مؤسسة الموانئ لتغطية جميع الرسوم الخاصة بخدمات الميناء والمصاريف الناشئة عن إدارة أعمال وكالة السفينة في الموانئ ، ونسخة من شهادة أنتساب وكيل السفينة الى نقابة وكلاء الملاحة البحرية [5]:
المادة [10] .

وفيما يتعلق بالتشريع الإماراتي فقد اكتفى المشرع بما جاء في نص المادة (116) من القانون البحري الإماراتي رقم (43) لسنة 2023 ، دون أن يتناول بنص صريح آلية تقديم طلب الترخيص الى الجهة المختصة ، حيث أحال الإجراءات المتعلقة بممارسة نشاط وكيل السفينة الى اللائحة التنفيذية لهذا القانون ، ولا يعد ذلك قصوراً في القانون بقدر ما يعد توجهاً تشريعياً يتمثل في إحالة التفاصيل الإجرائية الى اللائحة التنفيذية ، وهذا الاجراء يحقق المرونة التشريعية والإدارية عن طريق تمكين الجهة التنفيذية المختصة من وضع القواعد الإجرائية المناسبة مع الواقع العملي دون الحاجة الى تعديل القانون الأساسي [21: ص 498] .

أما في التشريع العماني فإن طلب الترخيص يقدم الى المديرية العامة للشؤون البحرية في وزارة النقل ، وفق النموذج المعد لذلك من قبل السلطة البحرية المختصة ، ويجب أن يكون طلب الترخيص مرفقاً بالمستندات المطلوبة ، وهذا ما أشارت إليه المادة (6) من اللائحة التنظيمية لعمل وكلاء السفن ووكلاء الحمولة الصادرة بالقرار رقم (89) لسنة 2020 ، والتي نصت على أنه (يجب أن يقدم طلب الحصول على الترخيص الى السلطة البحرية على النموذج المعد لهذا الغرض مرفقاً به نسخ من المستندات الآتية : 1 - أوراق السجل التجاري المتضمنة مزاوله نشاط وكيل

السفينة . 2 - وثيقة التامين من المسؤولية لوكيل السفينة أو وكيل الحمولة بتغطية لا تقل عن (50,000) خمسين الف ريال عماني ، وذلك لمدة (3) ثلاث سنوات . 3 - هوية مدير العمليات أو مدير الشركة وفقاً للسجل التجاري . 4 - شهادة خبرة لا تقل عن (3) ثلاث سنوات لمدير العمليات أو مدير الشركة في أعمال وكيل السفينة . 5 - ما يفيد سداد الرسوم المقررة) .

ويتضح من خلال هذا النص أن الجهة التي يقدم إليها طلب الترخيص هي مديرية الشؤون البحرية في وزارة النقل والاتصالات ، ويشترط أن يكون الطلب مرفقاً بالأوراق والمستندات المطلوبة ، ومنها الأوراق المقيدة في السجل التجاري والمعد خصيصاً لأغراض أعمال وكالة السفينة ، ونسخة من وثيقة التامين عن المسؤولية لوكيل السفينة بمبلغ لا يقل عن خمسين الف ريال عماني لمدة ثلاث سنوات ، بالإضافة الى تقديم نسخة من هوية مدير العمليات أو مدير شركة الوكالة ، وأن يقدم شهادة خبرة في مجال عمله لا تقل عن ثلاث سنوات لمدير العمليات أو مدير الشركة ، وتقديم ما يثبت سداد الرسوم المقررة عليه الى الجهة المختصة .

أما في التشريع الفرنسي فقد نصت المادة (A.5332.701) من المرسوم الخاص بتنظيم أمن الموانئ الصادر في 2025/5/22 [22] ، على أن (كل شخص معنوي يرغب في تقديم الأعمال المتعلقة بسلامة السفن والبضائع والعاملين والمرافق المينائية أن يعد ملفاً يتضمن كافة المعلومات والوثائق المطلوبة للجهة المانحة للترخيص والتي تنقلها الى وزير النقل عن طريق البريد الإلكتروني) [22: المادة A.5332.700] . ويرسخ المشرع الفرنسي في هذا النص مبدأ التنظيم والإثبات في تقديم طلب الترخيص ، أي أنه ليس مجرد عملاً شكلياً فحسب ، بل يعد إجراء إداري منظم وفقاً لقواعد شكلية محددة مسبقاً في القوانين أو اللوائح النافذة ، فيشترط أن يقدم طلب الترخيص بصورة ملف يتضمن جميع المعلومات والبيانات المتعلقة بطلب الترخيص والتي تثبت استيفاءه للشروط القانونية والمهنية الى الجهة المختصة ، وذلك للتأكد من كفاءته المهنية وقدرته المادية قبل منح الترخيص .

الفرع الثاني

دراسة الطلب والبت فيه

بعد تقديم طلب الترخيص الى الجهة الإدارية المختصة للنظر فيه تبدأ بعد ذلك مرحلة دراسة الطلب ، وعلى وفق التشريع العراقي تتولى الشركة العامة للنقل البحري دراسة طلب الترخيص ، حيث أشار المشرع الى أن المدة المحددة لإنجاز الخدمة هي ثلاثين يوم عمل ، إلا أنه لم يبين صراحة فيما إذا كانت هذه المدة هي مدة دراسة الطلب فقط ، ام أنها تشمل كافة مراحل التقديم والدراسة والمصادقة على طلب الترخيص وإصدار القرار ، كما أنه لم يشر الى تاريخ بدء احتساب مدة الترخيص ، هل تبدأ من تاريخ تقديم الطلب ؟ ام من تاريخ استكمال متطلبات الترخيص ؟ ذلك أن غياب تحديد هذه المدة قد يؤدي الى التأخير في البت في طلب الترخيص أو تأجيله لعدم وجود مستند قانوني يثبت بدء المدة وانتهائها ، كما أن غياب تحديد بدء المدة يجعل التظلم الصادر نتيجة التأخير قابلاً للرفض ، نظراً لعدم تحديد مدتها ، ومن ثم يفقد مقدم الطلب فعالية التظلم كوسيلة حماية [23: ص1695] .

ولهذا نقترح على المشرع العراقي أن يبدأ احتساب مدة دراسة الطلب خلال ثلاثين يوماً من تاريخ تقديم الطلب لدى شعبة منح التراخيص في الشركة العامة للنقل البحري ، بشرط أن يكون الطلب مستوفياً لجميع البيانات والمعلومات المطلوبة من الجهة المختصة بمنح الترخيص .

وبعد التحقق من توافر الشروط المطلوبة في طالب الترخيص يتم منح الترخيص المطلوب ، وتكون مدة الترخيص سنة واحدة ، تبدأ من تاريخ المصادقة عليها من قبل الجهات المخولة قانوناً ، وقابله للتجديد باتفاق الطرفين ، وتجدر الإشارة الى أن المشرع العراقي لم ينص على حالة رفض طلب الترخيص أو الى الحق في التظلم من قرار الرفض [24] .

وكان الأفضل بالمشرع أن ينظم حالة رفض طلب الترخيص بنص صريح ، ومنح طالب الترخيص الحق في التظلم من قرار الرفض خلال مدة يحددها القانون لذلك .

أما في التشريع المصري فإن المشرع لم يشر الى المدة التي يتم فيها دراسة الطلب ، أما بالنسبة للجهة المرخصة في البت في طلب الترخيص فهي مجلس إدارة هيئة الميناء المختص أو اللجنة الدائمة للتراخيص في قطاع النقل البحري والمشكلة للنظر في طلب الترخيص ، فتتولى هذه اللجنة دراسة الطلب والتحقق من صحة البيانات المقدمة من قبل طالب الترخيص ، وبعد ذلك تصدر أمراً بقبول الطلب أو رفضه بالاستناد الى توافر الشروط المطلوبة في طالب الترخيص من عدمها ، وهذا ما أشارت إليه المادة (3/ف4) من لائحة تنظيم مزاولة الأنشطة والأعمال المرتبطة بالنقل البحري ومقابلات الانتفاع بها الصادرة بالقرار رقم (800) لسنة 2016 ، حيث نصت على أنه (بعد استيفاء كافة المستندات والشروط العامة والخاصة لمنح الترخيص يتم العرض على اللجنة الدائمة للتراخيص بقطاع النقل البحري أو مجلس إدارة هيئة الميناء المختص) . أما في حالة رفض طلب الترخيص أو تجديده أو إيقافه أو إلغائه فيجوز التظلم من قرار اللجنة المختصة ، وذلك بناءً على طلب يقدم من قبل طالب الترخيص الى هيئة الميناء المختصة (اللجنة الدائمة للتراخيص) بقطاع النقل البحري خلال مدة (15) خمسة عشر يوماً من تاريخ إخطاره بقرار الرفض مرفقاً بالمستندات المطلوبة ، ويجب على هذه اللجنة البت في طلب التظلم خلال مدة (30) ثلاثين يوماً من تاريخ استلام الطلب ، ويسقط الحق في التظلم عند عدم مراعاة المدة المحددة ، وهذا ما نصت عليه المادة (3/ف13) من اللائحة المذكورة ، والتي جاء فيها على أن (لصاحب الشأن التظلم من القرار الصادر برفض طلب منح الترخيص أو تجديده أو إيقافه أو إلغائه خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ إعلانه أو العلم به ، على أن يرفق بالتظلم المستندات المؤيدة له ، وعلى هيئة الميناء المختصة / اللجنة الدائمة للتراخيص بقطاع النقل البحري حسب الأحوال فحص التظلم والبت فيه خلال شهر من تاريخ وروده) [16: المادة 3/ف13] . ومدة الترخيص خمس سنوات قابلة للتجديد لأكثر من مرة متى ما توافرت الشروط المطلوبة في طالب الترخيص ، ويكون الترخيص صالحاً للعمل به في جميع الموانئ المصرية ، وهذا ما أشارت إليه الفقرة السابعة من المادة (8) من لائحة الشروط والضوابط الخاصة بنشاط الوكالة الملاحية ومقابل الانتفاع بالترخيص لسنة 2016 [16: المادة 8/ف سابعاً] .

أما في التشريع الأردني فلم يشر المشرع الى المدة التي يتم فيها دراسة طلب الترخيص ، أما الجهة المرخصة بدراسة الطلب فهي الهيئة البحرية الأردنية ، حيث تقوم هذه الهيئة بدراسة طلب الترخيص لإصدار أمر بالموافقة عليه عند استيفاء الشروط المطلوبة ، ففي حالة الموافقة على طلب الترخيص تقوم الهيئة البحرية بأرسال الموافقة عن طريق الفاكس أو البريد الالكتروني ، وهذا ما أشارت إليه المادة (10/ب) من تعليمات مزاوله أعمال الوكالات البحرية ووسطاء الشحن البحري الأردنية لسنة 2003 بنصها على أن (يحول طلب التسجيل الى الهيئة لدراسته وإصدار الموافقة المبدئية ، وتسليم طالب الترخيص نموذج شروط الترخيص لغايات استكمال إجراءات تسجيله ، ويجوز للسلطة أن ترسل نموذج الترخيص ، وتصدر الموافقة المبدئية بواسطة الفاكس أو البريد الالكتروني) .

وتكون الرخصة الصادرة من قبل الهيئة البحرية بالموافقة على مزاوله أعمال الوكالة الملاحية لمدة سنة واحدة ، ويجوز لطالب الترخيص تجديدها سنوياً بعد دفع الرسوم المقررة لها وفق التعليمات واللوائح الصادرة عن الهيئة ، وهذا ما أشارت إليه المادة (10/و) من التعليمات المذكورة والتي نصت على أن (تقوم الهيئة البحرية بإصدار رخصة مزاوله العمل للوكيل البحري ووسيط الشحن البحري لمدة سنة واحدة بعد دفع الرسوم السنوية المقررة لمنح رخصة مزاوله العمل ، يتم تجديدها سنوياً بعد قيام اللجنة بأجراء الكشف على الوكيل البحري والتأكد من التزامه بهذه التعليمات) [5: المادة 10/و] .

ولم يتعرض المشرع الإماراتي الى الجهة التي تتولى دراسة طلب الترخيص ، أو الى المدة التي يتم خلالها دراسة الطلب والبت فيه ، ومن ثم يتعين الرجوع الى اللائحة التنفيذية للقانون البحري الإماراتي في هذا الصدد ، إذ لم يغفل المشرع الإماراتي عن تنظيمها ، وذلك استناداً لما أشارت إليه المادة (116) من القانون البحري الإماراتي رقم (43) لسنة 2023 سالفة الذكر .

أما في التشريع العماني فأن الجهة التي تقوم بدراسة طلب الترخيص هي المديرية العامة للشؤون البحرية ، وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ تقديمه ، وفي حال انتهاء المدة المحددة لدراسة الطلب دون البت فيه فيعد ذلك رفضاً للطلب ، ويجوز لطالب الترخيص التظلم من قرار الرفض ، عن طريق تقديم طلب الى وزير النقل خلال مدة ستين

يوماً من تاريخ تبليغه بقرار الرفض ، ومدة البت في طلب التظلم هي ثلاثين يوماً من تاريخ تقديمه ، فإذا انتهت المدة دون الرد على طلب التظلم ، فيعد ذلك رفضاً للطلب ، كون قرار الرفض جاء موافقاً للقانون [19: المادة 7] .
ويكون الترخيص لمدة ثلاث سنوات قابلاً للتجديد مدة أخرى عند توافر الشروط المطلوبة بناءً على طلب يقدمه طالب الترخيص قبل ثلاثين يوماً من انتهاء الترخيص السابق ، وهذا ما أشارت إليه المادة (8) من لائحة تنظيم عمل وكلاء السفن ووكلاء الحمولة الصادرة بالقرار رقم (89) لسنة 2020 [19: المادة 8] ، والغاية من جعل الترخيص لمدة معينة هو تمكين الجهة الإدارية المختصة بمنح الترخيص من التدخل في فترات لاحقة للتأكد من توافر الشروط التي نصت عليها القوانين والتعليمات [20: ص 343] .

أما المشرع الفرنسي فقد نص في المادة (A.5332.702) من المرسوم الخاص بتنظيم أمن الموانئ لسنة 2025 على أن (يشرف الوزير المختص على دراسة ملف طلب الترخيص أو تجديده ، و يقيم قبوله من الناحية الشكلية بالنظر الى توافقه واكتماله ومدى ملاءمة الوثائق والمثبتات المقدمة بمقتضى المادة (A.5332.700)) [22: المادة A.5332.702] . ونلاحظ من خلال هذا النص أن المشرع الفرنسي قد أعتمد نهجاً دقيقاً في معالجة طلبات الترخيص ، حيث أناط بوزير النقل صلاحية دراسة الطلب بما يشمل التحقق من اكتمال الوثائق ومطابقتها للمعايير المطلوبة ، ونرى أن منح السلطة التقديرية للوزير المختص بفحص الطلب إنما يدل على أهمية هذا النشاط وضرورة تنظيمه بما يسهم في كفاءة الخدمات المقدمة داخلها ، وهذه المرحلة تسبق قرار منح الترخيص أو رفضه ، والذي يستند الى توافر المؤهلات المطلوبة في طالب الترخيص أو عدم توافرها فيه .

الخاتمة

بعد الانتهاء من إتمام البحث بعون الله والموسوم ب (متطلبات ممارسة نشاط وكيل السفينة) دراسة مقارنة ، توصلنا الى مجموعة من النتائج والمقترحات وعلى النحو الآتي :

أولاً: الاستنتاجات

1. يجب أن تتوافر في وكيل السفينة الشروط اللازمة للقيام بأعمال الوكالة في الموانئ ، إذ ينبغي أن يكون الوكيل متمتعاً بالخبرة المهنية الكافية في أعمال وكالة السفينة ، وإن يقدم خطاب ضمان بنكي بما يكفل تنفيذ التزاماته الموكلة إليه بموجب عقد الوكالة ، كما يجب أن يكون وكيل السفينة حاصلاً على ترخيص بالعمل من الجهة المختصة لمزاولة نشاطه .
2. أن موقف المشرع العراقي جاء قاصراً في تنظيم مسألة ترخيص وكيل السفينة فيما يتعلق بالشخص الطبيعي ، حيث اقتصر المشرع على الإشارة الى ترخيص الشخص المعنوي فقط ، دون أن يضع ضوابط محددة لترخيص الشخص الطبيعي ، في حين أن التعريف الوارد في تعليمات الموانئ العراقية يشمل كلا الشخصين الطبيعي والمعنوي .
3. أن غياب تحديد المدة التي يتم خلالها دراسة طلب الترخيص في التشريع العراقي وبعض التشريعات المقارنة قد يؤدي الى التأخير في البت فيه أو تأجيله لعدم وجود مستند قانوني يثبت بدء المدة وانتهائها ، كما أن غياب تحديد بدء المدة يجعل التظلم الصادر نتيجة التأخير قابلاً للرفض ، نظراً لعدم تحديد مدتها ، ومن ثم يفقد مقدم الطلب فعالية التظلم كوسيلة حماية .
4. أن الغاية من فرض هذه الشروط والإجراءات على طالب الترخيص هو لتحقيق انتظام خدمات وكالة السفينة المقدمة للسفن والناقلات البحرية ، وضمان استقرار أعمال الملاحة البحرية ، وفرض رقابة الدولة على هذا النشاط .

ثانياً: المقترحات

1. ندعوا المشرع العراقي الى تنظيم نصوص خاصة تنظم آلية عمل وكيل السفينة في قانون النقل العراقي ، وتشتمل هذه النصوص على نطاق عمله وشروط ترخيصه ، وكذلك تحديد التزاماته ومسؤولياته تجاه الموكل والغير ، إذ كان الاجدر بالمشرع أن ينص في هذا القانون على أعمال وكالة السفينة كما نص فيه على الوكالة بالعمولة بالنقل والوكالة في النقل.
2. رأينا أن المشرع العراقي ألزم طالب الترخيص بمراجعة أكثر من جهة إدارية ، وتوقيع عدد من المدراء العاميين في مختلف الدوائر المعنية ، وهذا الإجراء يفرضي الى التأخير في منح الترخيص ، ويفسح المجال للتضارب في البيانات المطلوبة للترخيص بين هذه الجهات ، ولهذا نقترح على المشرع العراقي توحيد الجهة المختصة بمنح الترخيص عن طريق إنشاء جهة إدارية بحرية مختصة تتولى استلام طلبات الترخيص دون الحاجة الى تعدد التواقيع والموافقات الشكلية .
3. نقترح على المشرع العراقي أن يبدأ احتساب مدة دراسة الطلب خلال ثلاثين يوماً من تاريخ تقديم الطلب لدى شعبة منح التراخيص في الشركة العامة للنقل البحري ، بشرط أن يكون الطلب مستوفياً لجميع البيانات والمعلومات المطلوبة من الجهة المختصة بمنح الترخيص .
4. نقترح على المشرع العراقي أن ينظم حالة رفض طلب الترخيص بنص صريح ، ومنح طالب الترخيص الحق في التظلم من قرار الرفض خلال مدة يحددها القانون لذلك .

المصادر

- [1] كمال ناصر برهم ، الوكلاء البحريون ، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1981.
- [2] ديار حطاب قاسم ، ريان السفينة بين السلطات والمسؤوليات ، بحث منشور في مجلة دراسات البصرة ، تصدر عن كلية القانون ، جامعة البصرة ، بلا ذكر مجلد ، العدد 50 ، 2023.
- [3] صدرت هذه الشروط عن وزارة النقل والمواصلات بحسب التحويل الممنوح للوزير بموجب المادة (5) من قانون الوكالات البحرية رقم (56) لسنة 1985 – المصدر – مراجعة شخصية الى الشركة العامة للنقل البحري / البصرة ومقابلة السيد عدي فرج عزيز – رئيس قسم الوكالات البحرية في الشركة - تاريخ الزيارة 2025/4/13.
- [4] نشر هذا القرار في جريدة الوقائع المصرية بالعدد (282) في 2016/12/15.
- [5] تعليمات مزاولة أعمال الوكالات البحرية ووسطاء الشحن البحري الأردنية لسنة 2003.
- [6] د. هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، القاهرة ، 1997.
- [7] ينظر المادة (L.5521-4) قانون النقل الفرنسي الصادر في 2010/12/29.
- [8] Ph Simler Cautionnement et Garantie Autonomes, 3 eme ed Litec Paris , 2000 .
- [9] د. علي جمال الدين عوض ، عمليات البنوك من الوجهة القانونية ، المكتبة القانونية ، القاهرة ، 1993.
- [10] د. بدر سعد العتيبي ، التنظيم القانوني لخطابات الضمان في مجال المناقصات العامة ، بحث منشور في مجلة كلية القانون الكويتية العالمية ، تصدر عن كلية القانون الكويتية العالمية ، بلا ذكر مجلد ، العدد 2 ، 2020.
- [11] ضوابط منح تراخيص الوكالات البحرية منشور على موقع بوابة أور الإلكترونية الآتي : <https://ur.gov.iq/index/show-eservice> - تاريخ الزيارة 2025/9/3.
- [12] د. مهيمن إسماعيل كاظم ، خطاب الضمان المصرفي في القانون العراقي ، بحث منشور في مجلة الفارابي للعلوم الإنسانية ، تصدر عن كلية الفارابي الجامعة ، المجلد 3 ، العدد 3 ، 2024.
- [13] مرتجى داود سلمان ، فاعلية خطاب الضمان في التزام المصرف تجاه المستفيد ، بحث منشور في مجلة دراسات البصرة ، تصدر عن كلية القانون ، جامعة البصرة ، بلا ذكر مجلد ، العدد 58 ، 2025.
- [14] حسن سلمان نجيب ، المركز القانوني لمجهز السفينة القاطرة ، دراسة مقارنة ، رسالة ماجستير ، كلية القانون ، جامعة بابل ، 2021.

- [15] د. فرياد شكر حسين ، المركز القانوني لتابعي الناقل في عقود النقل البحري للبضائع في اتفاقية روتردام ، بحث منشور في مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية ، تصدر عن كلية القانون والعلوم السياسية ، جامعة كركوك ، المجلد 14 ، العدد 52 ، 2025.
- [16] اللائحة التنظيمية الخاصة بمزاولة الأنشطة والأعمال المرتبطة بالنقل البحري ومقابلات الانتفاع بها الصادرة بالقرار رقم (800) لسنة 2016.
- [17] د. رائد صيوان عطوان ، المركز القانوني للعامل البحري ، بحث منشور في مجلة القانون للدراسات والبحوث القانونية ، تصدر عن كلية القانون ، جامعة ذي قار ، بلا ذكر مجلد ، العدد 15 ، 2017.
- [18] د. فاطمة جلال عبدالله ، الحماية المدنية من الممارسات الاحتكارية الضارة بالمنافسة ، بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية ، تصدر عن كلية الحقوق ، جامعة مدينة السادات ، مصر ، المجلد 9 ، العدد 1 ، 2023.
- [19] لائحة تنظيم عمل وكلاء السفن ووكلاء الحمولة الصادرة بالقرار رقم (89) لسنة 2020.
- [20] د. عدنان باقي لطيف ، مفترضات الترخيص بمزاولة النشاط السياحي في العراق ، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والسياسية ، تصدر عن كلية الحقوق ، جامعة بسعيدة ، الجزائر ، المجلد 2 ، العدد 15 ، 2020.
- [21] د. رشا محمد جعفر ، ايناس محمد شريف ، السلطة المختصة بالتراخيص الإدارية ، بحث منشور في مجلة كلية القانون ، تصدر عن كلية القانون ، جامعة بغداد ، المجلد 36 ، الجزء الثالث ، العدد خاص ، 2021.
- [22] المرسوم الخاص بتنظيم أمن الموانئ لسنة 2025 منشور على الموقع الإلكتروني الآتي : — <https://www.legifrance.gouv> — تاريخ الزيارة 2025/10/7.
- [23] سارة هامل ، فارس أبو حديد ، الترخيص الإداري كآلية لحماية الساحل في التشريع الجزائري ، بحث منشور في مجلة الحقوق والحريات ، تصدر عن كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة بسكرة ، الجزائر ، المجلد 10 ، العدد 1 ، 2022.
- [24] المصدر - مراجعة شخصية الى مدير قسم الوكالات البحرية في الشركة العامة للنقل البحري/البصرة السيد (عدي فرج عزيز) بتاريخ 2025/4/13.