



Egyptian Businessmen's Association
جمعية رجال الأعمال المصريين

القاهرة ٣٠ ديسمبر ٢٠٢٠

السيد الأستاذ / السيد كمال نجم
وكيل أول وزارة - رئيس مصلحة الجمارك المصرية

تحية طيبة وبعد ،،،

بالإشارة إلى إجتماع لجنة الإستيراد والجمارك بجمعية رجال الاعمال المصريين الذي عُقد مؤخراً (الأربعاء الموافق ٢٥ نوفمبر ٢٠٢٠) وبحضور الأستاذ/شحات الغتوري - رئيس الإدارة المركزية لشئون مكتبكم ، فإننا نتوجه لسيادتكم بخالص الشكر والتقدير لحسن تمثيل مصالحكم الموقرة خلال هذا اللقاء الهام والمثمر الذي لاقى إستحسان جميع المشاركين به لما لمسوه من التفاعل البناء والإيجابي من جانبكم مع المقترحات والنقاط التي تم إستعراضها باللقاء من قبل السادة أعضاء الجمعية ، وذلك حول:

” قانون الجمارك الجديد رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ “ وتأثيره المتوقع على القطاعات الإقتصادية المختلفة

وبناءً على ما تم الإتفاق عليه نتشرف بأن نرفق لسيادتكم كافة الملاحظات والتوصيات التي تم إستعراضها والإشارة إليها خلال اللقاء بشأن **قانون الجمارك الجديد رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠**، والتي نأمل ان نكون قد وفقنا في عرضها على سيادتكم ، راجين وضعها بعين الإعتبار عند وضع اللائحة التنفيذية للقانون ، وذلك بما يسهم في رفع معدلات التنمية الإقتصادية للدولة.

راجين في المزيد من التعاون مع سيادتكم ،،،
وتفضلوا بقبول فائق الإحترام والتقدير ،،،

عضو مجلس الإدارة ورئيس لجنة النقل

أ.عادل اللمي

رئيس لجنة الإستيراد والجمارك

م. خالد حمزة

٢١ شارع شارل ديغول □ برج النيل الإداري □ الجيزة - تليفون: ٣٥٢٣٠٢٠ □ ٣٥٢٣٦٠٣٠ □ ٥٣٨٤٦٠٤/٠١٠٠ □ ٥٣٨٤٦٠٥/٠١٠٠

فاكس: ٣٥٧٣٢٥٨ □ ٣٥٧٣٣٨٥٥ □ ٣٥٦٨١٠١٤ - بريد إلكتروني: committees@eba.org.eg



توصيات بشأن قانون الجمارك الجديد رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠**مقدمة من: جمعية رجال الأعمال المصريين****المادة الأولى ٨ و ٩**

تنص المادة على السماح لموظف الجمارك بدخول مقر التوكيل الملاحي والاطلاع على الاوراق والسجلات والوثائق والمستندات المتعلقة بالعمليات الجمركية والداله على مصدر البضائع

- عمليا الخطوط الملاحيه ليس لها علاقه باجراءات الجمارك المتعلقة بالصادرات او الواردات . وبذلك لا داعى لاحتفاظ الوكيل الملاحي بايه مستندات تخص شحنات الصادر او الوارد , حيث أن :

إجراءات الصادر: الجمارك هي من تقوم بفحص البضائع المصدرة وكمياتها بحضور الشاحن او مندوبه والتوكيل الملاحي لا يقوم الا باصدار بوالص الشحن بناءً على الاوراق الجمركيه , وبعدها يتقدم المصدر بأصل البوالص لإجراء عملية التصدير, إذأ عمليه التصدير إجمالاً تتم تحت رقابه الجمارك وبمعرفتها منذ بدايتها الى وضع السيل الجمركي بمعرفتها.

اجراءات الوارد : يتقدم التوكيل الملاحي بالمنافيسات الخاص بالوارد لادارة الجمارك , واصدار اذن التسليم للمستورد او مندوبه الذى يتقدم به للجمارك للافراج عن الشحنة الوارده حيث يتم الكشف والفحص عن طريق الجمارك وليس التوكيل الملاحي , وان الجمارك لديها نسخ من كافة المستندات المتعلقة بعملية الاستيراد والمستورد والمستخلص (المنافيسات الاصلى , اذن التسليم الاصلى , الفاتوره الاصليه للبضاعه , وشهادة المنشأ الاصليه , بيانات المستورد ورقم رخصته , وكذلك بيانات المستخلص) اى ان كل العمليه بين الجمارك والمصدر والمستورد فقط دون تدخل الوكيل الملاحي ...

لذا لاداعى لموظف الجمرك بالتفتيش على الشركات الملاحيه .

الماده رقم ٢٥:

ويكون الناقل مسئولاً عن كل فقد او نقص او تبديل فى البضائع ...
طبقاً للإجراءات المتبعه تنتهى مسؤليه الناقل البحرى عند تفريغ الحاويه من السفين وتصبح تحت مسؤليه شركة تداول الحاويات داخل الدائرة الجمركية او الشركة الخازنة , حيث ان شركة تداول الحاويات تتسلم جميع الحاويات المفرغه او المشحونه وعليها السيل الجمركى والسيل الملاحي , وبالتالي ففى حالة عدم وجود السيول او حدوث نقص فى البضاعه او تلف فكل المسؤليه تقع على عاتق **شركة تداول الحاويات** , والتي تحصل مبالغ محددة لتأمين وحراسه الحاويات وما بها من بضائع, فما هى مسؤلية الناقل عن فقد او نقص او تلف البضائع ؟

**** ملحوظة : التيسر الأمر فى هذه المادة حول مسؤلية الشركة الناقلة وشركة تداول الحاويات .**

المادة رقم ٣٩:

فيما يخص الفقرة الأولى والثانية والخاصة بإجراءات تقديم المستندات الخاصة بالبضائع للمصلحة قبل شحنها

- المفهوم أنه سيتم تنفيذ هذه المادة بعد تجهيز مصلحة الجمارك بالمنصة الآلية التي تربط جميع المنافذ الجمركية.
- تطبيق هذه المادة يعتبر مخالفاً للاتفاقيات الدولية بالغاء "To Order" وكذلك مخالفاً للقانون البحري المصري مادة رقم ٢٠٣
- هذه الآلية هي المتبعة بما تقوم به الولايات المتحدة الأمريكية منذ أكثر ٢٠ سنة حيث يقوم المستورد و الخط الملاحي بتسجيل البضائع و الرسائل و الحصول علي الموافقة من الجمارك قبل عملية الشحن ب ٢٤ ساعة، في هذه الحالة نتفادي عدم وجود مستورد فعلى او ان البضاعة مخالفه لا يمكن استقبالها في مصر , وكذلك ننهي مشكلة المهمل من قبل ان تبدأ وكذا علاقة الوكيل الملاحي او مرحل البضائع سواء بطلب الإعدام او العجز او الزيادة.

المادة (٤٦)

لماذا تلزام الناقل بتحمل تكلفة الإعدام وإعادة التصدير للحاويات والبضائع، حيث أنه طبقاً لقانون الجمارك الجديد رقم ٢٠٧ لن يتم الشحن الا بعد تقدم المستورد الي الجمارك برقم المتعاملين الخاص به والفاتورة المبدئية وبيان الأصناف بالتفصيل وبناء عليه يتم الدراسة وإعطاء رقم كودي ، ولا يتم شحن البضاعة من جمرك الإرسال الا بموجب هذا الرقم وهنا تتبادر الأسئلة التالية:

- المستورد معلوم مقدما لمصلحة الجمارك ولم يتم الشحن الا بناء علي رقم كودي من مصلحة الجمارك - لماذا يقحم الناقل بالمسئولية عن الإعدام أو إعادة التصدير؟؟؟ خاصة وأن المتبع عالمياً أن يطلب المصدر في بلد الشحن حاوية للتحميل فارغه ويتم تحميلها بمعرفة المصدر وفي حضور الجمارك وتسلم للناقل بسيل ملاحي، ومسئولية المالك هي الحفاظ علي السيل فقط ، وعالمياً لا توجد أي مسئوليته علي الناقل .

- طبقاً للإجراء المطلوب في قانون الجمارك الجديد أصبح الكحول غير موجود فالمستورد تاجر فعلي له رقم متعاملين وحاصل علي كود من المصلحة قبل الشحن فلماذا يلقي قانون الجمارك بالمسئولية علي الناقل للإعدام او إعادة التصدير؟

- طبقاً للأعراف العالمية هناك بضائع يتم بيعها بموجب أسعار البورصة مثال ذلك سفن البترول والغلال والسكر واللحوم والقمح، والأسلوب المتبع عالمياً تكون السفن محمله واثناء رحلتها يتم ربط الشحنة لاي ميناء ويصدر الامر بتحويل الشحنة الي إحدى الموانئ المصرية ، فكيف سيتم معالجه هذه الحالات في قانون الجمارك مع مراعاة الآتي:

- من الممكن أن تكون السفينة أمام السواحل المصرية وتم ربط الشحنة وبذلك سيصدر المنافستو والبوليصة في زمن أقل من ٤٨ ساعة المفروضة بالقانون !!!
- تم اعداد البوليصة والبضاعة محملة علي متن السفينة ومن ثم لم تتبع الإجراءات طبقا لقانون الجمارك رقم ٢٠٧ ولم يتقدم المستورد برقم المتعاملين الي مصلحة الجمارك للحصول علي الكود المطلوب للشحن !!!
- لابد من الاخذ في الاعتبار بأن البوليصة الواحدة لحمولة سفينة كامله أي ما يعادل أكثر من ٢٠٠٠ حاويه والتي يقيدھا القانون بالإجراءات المذكورة بالمواد من ٣٩ الي ٤٦

تمت المناقشة مع معالي الوزير وقد أضاف الساده أعضاء مجلس إدارة الجمعية الكثير من التوضيحات ، وأفاد معالي الوزير بضرورة دراسة هذه النقاط عند وضع اللائحة التنفيذية للقانون

المادة (٤٧):

الإعفاء من تطبيق المادة ٤٧ من قانون الجمارك رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠ فيما يخص تقديم قوائم الشحن لجميع وسائل الشحن التالية (السفن – الطائرات – وسائل النقل البري) والقادمة على سبيل المثال وليس الحصر من جميع الموانئ المصرية وموانئ البحر الأحمر (جده – بور سودان – العقبة) وموانئ البحر المتوسط (تركيا – قبرص – بيروت – سوريا – إسرائيل - اليونان – مالطا – إيطاليا) وموانئ البحر الأدرياتيكي والتي لا يتجاوز زمن الرحلة ٧٢ ساعة على أن يتم تقديم قائمة الشحن إلى الجمارك خلال ٢٤ ساعة من وصول وسيلة الشحن.

المادة (٤٨):

يلتزم الناقل او ربانة السفن وقبل وصول وسيلة النقل بثمان وأربعون ساعة. يتم الإعفاء من تقديم قائمة الشحن قبل مغادرة وسيلة الشحن والإبقاء على تقديمها خلال ٧٢ ساعة من سفر وسيلة الشحن وذلك تشجيعاً للصادر المحلي ونظراً لأن معظم الصادرات المصرية من الفواكه والخضروات الطازجة والتي تصل إلى موانئ الشحن قبل مغادرة وسيلة الشحن بوقت قصير للحفاظ على جودة السلع وقدرتها التنافسية في الأسواق العالمية.

- هل هي ٤٨ ساعة لتقديم منافيسست الوارد ؟ وهل ينطبق ذلك على الشحنات الواردة من الموانئ التي تقل مدة الابحار إلى الموانئ المصرية عن ٤٨ ساعة والتي يتعذر بها اصدار قوائم الشحن قبل سفر الباخرة من ميناء الشحن ؟
- البواخر الفيدر بين الموانئ المصرية والتي يكون الزمن بين ميناء الترانزيت وميناء التفريغ أقل من ١٢ ساعة.
- في حالة الصادر يوجد استحالة لتنفيذه هذا الأمر , حيث أن المصدرين يقومون بالشحن مباشرة من خطوط الانتاج حتى ميعاد وصل الباخرة ولا يستطيعون معرفة البيان الفعلي الا بعد انتهاء خطوط الانتاج من العمل والتحميل ودخول الميناء اثناء تشغيل البواخر.

- نقترح ان يتم العمل بنفس نصوص القانون القديم ولائحته التنفيذية .
- هل تحتاج إدارة الجمارك لمنافيسات البضاعة الموجودة على الباخرة (لن تفرغ في مصر ولم تحمل من مصر)؟
- نقترح إصدار منشور الحاقا للمنشورات السابقه بعد اصدار القانون يوضح به كل البنود التي تم وقف العمل بها لحين اصدار اللائحه التنفيذية لقانون ٢٠٧ ل ٢٠٢٠ , وايضا الايضاح التام للعبارة الواردة في نص المنشورات (بما لا يتعارض مع هذا القانون – طالما لا يتعارض مع هذا القانون) , حيث ان تلك العبارة غير واضحة حين الاخذ بالعمل للمنشورات الصادره وكيفية تطبيقها ومقارنتها بنصوص القانون الجديد.

ماده رقم (٥٣) :

نشاط التخليص الجمركي: تلاحظ في قانون الجمارك الجديد فرض عقوبات علي المستخلصين ، لذلك نطلب تحديد وتعريف وتوصيف المستخلص وحقوقه ومسئولياته ليتم التعامل بموجبها. كذلك التأمين النقدي ، فجميع الجهات تأخذ التأمين بموجب خطاب ضمان فلماذا تطلب مصلحة الجمارك تأمين نقدي ؟ نطلب أن يكون بموجب خطاب ضمان أسوة بالأنشطة الأخرى.

الماده رقم ٧١:

أولاً:- إعادة النظر في تخفيض مبلغ الغرامة المقررة ٣٠٠٠٠ جنيه في حالة المخالفة نظراً لما قد يترتب عليه من أضرار جسيمة على العاملين بالخطوط الملاحية ووكلاء الشحن والمسؤولين عن إرسال قوائم الشحن إلى الجمارك والتي قد تصل في بعض الأحيان إلى الاستغناء عن الموظف وفقده لعمله نظراً لعدم قدرته على تحمل مبلغ الغرامة وذلك لعدم منطقية مبلغ الغرامة المفروضة مع الدخل الشهري للموظف في حالة حدوث ثمة أخطاء مادية غير مقصودة أثناء عملية إرسال قوائم الشحن إلى الجمارك.

ثانياً :- تحديد ما هي الأخطاء المادية الواردة في قائمة الشحن والتي يمكن تعديلها قبل القيد بدفتر ٤٦ دون أن يعد ذلك مخالفه جمركية تستوجب تحصيل غرامة بشأنها مع النص عليها صراحةً وذلك منعاً للاجتهاد الشخصي من الساده موظفي الجمارك في تفسير التعليمات الواردة إليهم حسب فهمهم ورؤيتهم الخاصة للقانون والتي قد تختلف من موظف لآخر.

ثالثاً :- إن مسؤولية تخزين البضائع والحاويات هي بالأساس مسئولية محطات الحاويات ، فهي من يقوم بعملية شحن وتفريغ البضائع والحاويات من السفن وإيداعها بساحات

التخزين المختلفة داخل الدائرة الجمركية وهي أيضاً على علم بطبيعة المشمول الموجود بداخل كل حاوية. لذلك فليس من المنطق أن تقوم محطة الحاويات بتخزين الحاويات بساحات تخزين خاطئة ثم يتم مطالبة الخط الملاحي بتحمل مبلغ الغرامة المترتب على خطأ التخزين.

رابعاً:- التأكيد على أن الغرامة المقررة طبقاً لنص المادة ٧١ من قانون الجمارك لسنة ٢٠٢٠ هي لقائمة الشحن ككل وإن تعددت بها المخالفات وليست الغرامة لكل بوليصة على حده.

خامساً:- تحديد المدة الزمنية المقررة لإرسال الملاحق لقائمة الشحن دون أن يعد ذلك مخالفه جمركيه تستوجب غرامه.

سادساً:- متابعة توحيد تطبيق المنشورات الداخلية بنفس الأسلوب على جميع الجمارك، ومتابعة العمل بها داخل جميع المنافذ الجمركية بنفس الكيفية (حيث أننا نعاني من تطبيق بعض أحكام القانون بشكل مختلف داخل المنافذ الجمركية المختلفة بموانئ (بورسعيد - دمياط - الإسكندرية - العين السخنة) ويرجع ذلك إلى اجتهاد كل موظف في فهم وتفسير القوانين من منظوره الخاص.

سابعاً:- طرود قطع غيار السفن برسوم الترانزيت لتسليمها الى السفن بضائع عابره سيعاد تصديرها

- غرامة مخالفة المنافستو لها لا تتناسب مع حجم وتكلفة الطرود وكذلك تعديل وجهة الطرد من ميناء لأخر للحاق بالسفينة ومن ثم هذه الغرامات ستكون طارده للنشاط لذلك نطلب اعفائها من مخالفة المنافستو وغرامات تغيير الوجهة
- عدم اعتبار الأخطاء في (فواتيرها . . . مثلا) من قبيل التهرب الجمركي طبقا لنص المادة رقم ١٢١ من قانون الجمارك وتطبيق الفتوي الصادرة من الإدارة المركزية للشئون القانونية من قبيل مخالفة المادة ١١٨ فقرة أخيرة من قانون الجمارك حال توافر شروطها
- تمديد فترة التخزين لطرود قطع غيار السفن لدي الجمارك نظرا لطول الرحلات للسفن

المادة (٧٣)

- حالات النقص والزيادة غير المبرره وطلب سداد غرامه تعادل نصف الرسوم الجمركية، حيث أنه تم طلب :
- طالما الاختام سليمة وأن الحالة الظاهرية للحاوية سليمة فلا تكون هناك مخالفه



Egyptian Businessmen's Association
جمعية رجال الأعمال المصريين

- في حالات العجز كيف يتم تحصيل غرامه برسوم جمركيه علي بضائع لم ترد الي البلاد حيث تم شرح الموضوع باستفاضة ووعد معالي الوزير بالدراسة

المادة (٨٠)

وقف التعامل مع المتهمين بقضايا تهريب، يخالف المبدأ القانوني الذي ينص علي أن المتهم برئ حتي تثبت ادانته، حيث تم التأكيد علي طلب ذلك اثناء المناقشة مع معالي الوزير حيث أفاد سيادته بأنه لا يوجد إيقاف لأي متهم الا بقرار نيابة بناء علي طلب من وزير المالية أو من رئيس المصلحة وتفويض من الوزير.

٢١ شارع شارل ديغول □ برج النيل الإداري □ الجيزة - تليفون: ٣٥٧٢٣٠٢٠ □ ٣٥٧٣٦٠٣٠ □ ٠١٠٠/٥٣٨٤٦٠٤ □ ٠١٠٠/٥٣٨٤٦٠٥

فاكس: ٣٥٧٣٧٢٥٨ □ ٣٥٧٢٣٨٥٥ □ ٣٥٦٨١٠١٤ - بريد إلكتروني: committees@eba.org.eg

