

# نافذة الملاحة

## يونيو 2021

## العدد الثاني عشر



غرفة ملاحة الاسكندرية

www.acs.org.eg

الأمين العام / وليد بدر

رئيس مجلس الإدارة / محمد مصيلحي

## المالية تقرر تأجيل التطبيق الإلزامي للتسجيل المسبق

### للسفنات الجمركية إلى أكتوبر المقبل



الدكتور محمد معيط



الاستاذ السفنات الفتوري



### STAR SHINE SHIPPING & LOGISTICS

Optimal Logistics Solutions

الاجم المتعلق للسفن والخدمات اللوجستية

- Shipping Agency
- Freight for Warder
- Customs Clearance
- Trucking & Train
- Lashing & Unlashing
- Sanitation Vessel & Containers






ننجدن حولي - نقل - تخليص - وكالة ملاحة



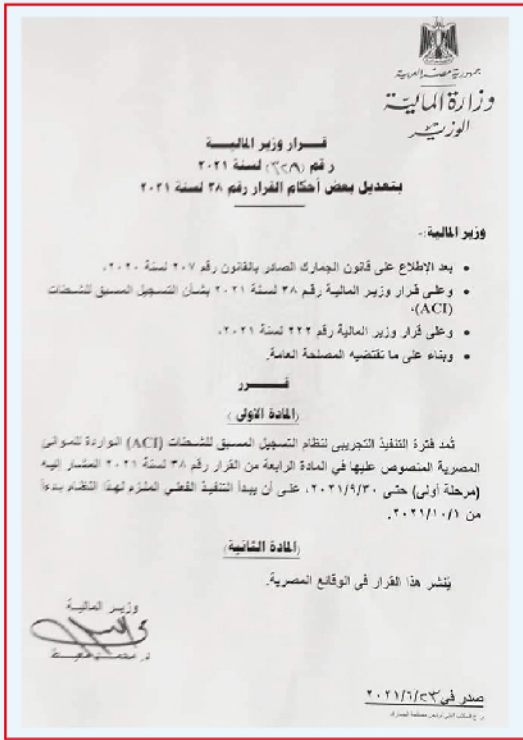
01004105855  
 01212250510  
 22 El Ghorfa El Togarea St.,  
 El Raml Station, Alexandria  
 +2 03 48 47 172  
 www.sssc-eg.com

أصدر الدكتور محمد معيط وزير المالية، قرارًا بتأجيل التطبيق الإلزامي لنظام التسجيل المسبق للسفنات «ACI» بالموانئ البحرية إلى الأول من أكتوبر المقبل، واستمرار التشغيل التجريبي للمنظومة حتى نهاية سبتمبر المقبل، الذي كان مقرراً في الأول من يوليو المقبل، وذلك لمنح المستوردين ووكلائهم من المستخلصين الجمركيين والشركات المصدرة لمصر والشركات العالمية متعددة الجنسيات فرصة أخيرة للتسجيل على المنظومة الجديدة، وإجراء المزيد من التجارب.

وذكر بيان للوزارة صدر مؤخرًا، أن هذا القرار يأتي استجابة لطلب مجتمع الأعمال بما في ذلك عدد من الغرف التجارية، والمستوردين والمصنعين المصريين، وعدد من شركات التصدير الأجنبية والشركات العالمية متعددة الجنسيات، بمد مهلة التشغيل التجريبي لنظام التسجيل المسبق للسفنات «ACI» بالموانئ البحرية التي انطلقت منذ أبريل الماضي؛ حتى يتمكنوا من الانضمام للمنظومة، ويتم التوافق بين المستوردين والمصدرين الأجانب، والاستفادة من التيسيرات التي يتيحها هذا النظام؛ خاصة في ظل استمرار تأثير جائحة «كورونا» على سلاسل الإمداد والتوريد العالمية.

وأشار الوزير، إلى حرصه على إتاحة فترة زمنية أطول لكل الشركات والمصدرين الأجانب لاستكمال جاهزيتهم للتعامل على المنظومة الجديدة؛ بما يضمن أعلى درجات الحوكمة للواردات السلعية للموانئ المصرية، والالتزام بمعايير الجودة للسلع المستوردة للمواطن المصري والقضاء على السلع المغشوشة ومجهولة المصدر والهوية.





وأوضح أن المنظومة جاهزة فنياً بدليل الإحصائيات التي تتزايد بمعدل متسارع يوميًا خلال فترة التشغيل التجريبي من أول أبريل الماضي وحتى 20 يونيو 2021، حيث بلغ إجمالي الحسابات الإلكترونية للمتعاملين المصريين مع الجمارك 9955 حسابًا منها 7735 حسابًا معتمدًا و 2220 حسابًا يجري استكمال بياناتها من جانب المتعاملين، بينما بلغ إجمالي عدد شهادات ACI على المنظومة 8156 منها 5257 شهادة صدرت بأرقام ACI، و 2899 شهادة ACI يجري استكمال بياناتها من جانب المتعاملين.

وبلغ عدد الشركات المشتركة في المشروع التجريبي 1488 شركة، واقترب عدد المصدرين الأجانب الذين سجلوا على المنظومة من 16 ألفًا، وتصفح 1.5 مليون البوابة الإلكترونية (نافذة).

ودعا الوزير، المستوردين ووكلائهم من المستخلصين الجمركيين، إلى الإسراع بالانضمام إلى التسجيل المسبق للشحنات «ACI»، فلن يكون هناك مهلة أخرى بعد نهاية سبتمبر المقبل، ولن يتم السماح بدخول أى بضائع يتم شحنها من الخارج اعتبارًا من الأول من أكتوبر المقبل إلى الموانئ البحرية المصرية إلا من خلال نظام التسجيل المسبق للشحنات. ومن جانبه قال الشحات غتوري، رئيس مصلحة الجمارك، إنه ينبغي على المستوردين سرعة الانضمام إلى نظام التسجيل المسبق للشحنات، من خلال إنشاء حساب إلكتروني على المنصة الإلكترونية «نافذة»، وإصدار التوقيع الإلكتروني من خلال شركتي «مصر المقاصة» أو «إيجي تراست»، وإدراج بيانات المصدر الأجنبي على منصة «تبادل البيانات المؤمنة» عبر تكنولوجيا «Blockchain»، وتقديم طلب الحصول على الرقم التعريفي للشحنة الذي تستمر صلاحيته لمدة ثلاثة أشهر، بحيث ترد مصلحة الجمارك في 48 ساعة على هذا الطلب.

وتابع، في حالة القبول يتم آليًا إرسال بريد إلكتروني برقم تعريف الشحنة «ACID» إلى المصدر الأجنبي، وإخطار المستورد المصري من خلال الحساب الخاص به على الموقع الإلكتروني لمنصة «نافذة»، ثم يقوم المصدر بإرسال بيانات الشحنة إلكترونيًا، ويتولى المستورد مراجعتها واعتمادها عبر منصة «نافذة»، ثم يمكن بدء إجراءات التخليص المسبق للشحنات إن رغب المستورد في ذلك.

## ■ ميرسك لاين تمنح جائزة «النجم» لشركة أركاس مصر

حصلت شركة Arkas Egypt على جائزة «Star» من شركة Maersk Line لقيامها بالإدارة الآمنة والسريعة والناجحة في تغييرات طاقم شركة ميرسك للت شحن (Maersk) على نطاق واسع في مصر



والخبرة التي أظهرها فيما يتعلق بترتيب مسار آمن لتغيير الطاقم خلال الوقت المحدد على الرغم من الظروف الصعبة للغاية.

وفي حفل توزيع الجوائز، قال تون بييري، الرئيس التنفيذي لشركة Maersk Egypt: «بالنيابة عن Maersk Line، نود أن نعرب عن عميق امتناننا وتقديرنا للتنفيذ الاحترافي لتغييرات طاقم Maersk Egypt في مصر، لقد أثرت مساعد مجموعة أركاس مصر حرفيًا في حياة الآلاف من الأشخاص التابعين لميرسك، ونتمنى لكم ولشركتكم الموقرة كل التوفيق».

وحسب شركة ميرسك للشحن فإنه بالرغم من ظروف وتدايعات فيروس كورونا المستجد لعام 2020، فقد استطاعت شركة Arkas Egypt بالقيام بواحدة من أكبر عمليات النقل ضمن نطاق " مشروع تغيير الطاقم واسع النطاق " والتابع لشركة Maersk Line " في 15 يومًا فقط من خلال العمل بالتنسيق مع جميع السلطات لإجلاء 510 بحار في موانئ مصر المختلفة، الذين طلبوا العودة الفورية إلى الوطن حيث تم تمديد عقودهم منذ فترة طويلة بسبب ظروف وتدايعات فيروس كورونا المستجد. وأكدت " ميرسك " أنه تم تقدير العمل الاحترافي الذي قدمته شركة ( Arkas Egypt ) في مشروع تغيير الطاقم واسع النطاق وبذلك تستحق الشركة جائزة النجم " STAR " .

وقد تم تسليم الجائزة إلى محمد مصيلحي، الرئيس التنفيذي لشركة أركاس مصر، من قبل عمر غربو، العضو المنتدب لمجموعة ميرسك في سيلاند، ومحمد خطاب، مسنول وكالة السفن ومدير فرع بورسعيد في خط ميرسك، نيابة عن شركة ميرسك للشحن.

وأعرب ممثلو شركة ميرسك للشحن عن تقديرهم لفريق (Arkas Egypt) الذي حصل على جائزة «Star» بسبب الجهود الرائعة



## «ميناء الإسكندرية»

## تبدأ تطبيق الحد الأقصى للسحب المباشر من سفن الفحم



بدأت هيئة ميناء الإسكندرية تنفيذ قرار عدم تجاوز كميات السحب المباشر للبضائع المفرغة من سفن الفحم بميناء الدخيلة عن 25% من حمولة السفينة.

وقامت الهيئة بالزام شركات الشحن والتفريغ العاملة في نشاطى الحبوب والفحم بتخزين 75% داخل ميناء الدخيلة، على ألا يتجاوز معدل السحب المباشر «لخارج الميناء» 25% من المعدل اليومي المقرر للشحن والتفريغ، وذلك بعد أن كان يتم تطبيقه على الحبوب والغلال فقط.

وتقدمت عدة شركات تعمل في نشاط تداول الفحم على رأسها " شركة سيسكو ترانس للشحن والتفريغ " ، بالمطالبة بعدم تنفيذ القرار على نشاط الفحم، خاصة أن مخازن الفحم داخل الميناء لا تكفى لتخزين الكميات المستوردة من الفحم.

وفي هذا الصدد عقدت لجنة الشحن والتفريغ بغرفة ملاحه الإسكندرية اجتماعا مؤخرا لمناقشة عددا من الموضوعات الخاصة بشركات الشحن والتفريغ، حيث أكدت الشركات أنها اتفقت مع هيئة الميناء قبل إصدار القرار على تنفيذه فقط على سفن الحبوب التي تدخل ميناء الدخيلة، وليس جميع البضائع التي تدخل الميناء، خاصة أن الساحات التخزينية لا تكفى لجميع عمليات التخزين لجميع أنواع البضائع. وكانت هيئة ميناء الإسكندرية قد قررت مؤخرا، أنه في حالة تجاوز النسبة المقررة للسحب المباشر 25% تكون فئة التحاسب 10 جنيهات لكل طن زيادة عن تلك النسبة.

يذكر أن هيئة الميناء قامت خلال الأشهر الأخيرة بعقد اجتماعات مع ممثلى غرفة ملاحه الإسكندرية، لبحث أسباب عزوف الشركات عن تخزين الحبوب داخل الميناء، وهو ما أدى إلى خسائر فادحة لأصحاب تراخيص التخزين، وتراجع إيرادات التخزين للميناء.

وتستهدف هيئة الميناء زيادة الاعتماد على التخزين داخل الميناء وعدم الاعتماد بالكلية على الإيداعات الخارجية.

من جهته، أشار أحمد شوقى، رئيس شعبة الشحن والتفريغ بغرفة ملاحه الإسكندرية، أن الاتفاق كان مع هيئة الميناء على تطبيق القرار فقط على نشاط الغلال والحبوب، خاصة أن

المنصوص عليها فى المادة الثالثة من القرار رقم 403 لسنة 2021 وهى عشرة جنيهات عن كل طن زيادة، مع مراعاة الزيادة السنوية 7% طبقا للقرار الوزارى رقم 800 لسنة 2016.

وأكدت الهيئة أنه فى جميع الأحوال يجب ألا تزد كميات السحب المباشر عن 25% من المعدل اليومي.

وفى حال الالتزام بالإجراءات المشار إليها، لن يتم تطبيق البند 44 من القرار رقم 2647 لسنة 2019 وتعديلاته بشأن تحصيل نفقات إعادة الشيء لأصله، دون إخلال بحق الهيئة فى تطبيق باقى بنود القرار المشار إليه عن أى مخالفات أخرى واردة به. وفى حال عدم اتباع الإجراءات المشار إليها فى البند «3» والخاص بتجاوز النسبة بطلب مسبب للهيئة، وعدم تقديم طلب للموافقة على السحب المباشر سواء عن نسبة الـ 25% أو الكميات الزائدة عن تلك النسبة، أو أية مخالفة أخرى لضوابط السحب المباشر، ففى هذه الحالة تطبق على الشركة القائمة بالشحن والتفريغ والتخزين أحكام القرار رقم 2647 لسنة 2019 وتعديلاته.

هناك ساعات تخزينية كبيرة بميناء الدخيلة يمكنها استقبال تلك البضائع، إلا أنه تم تطبيق القرار على الفحم، والذي لا يمكن أن يتم تخزينه بتلك الكميات داخل الميناء.

وأوضح أنه سيتم رفع مذكرة لهيئة الميناء بعدم تطبيق القرار على بضائع الفحم خلال الفترة المقبلة، فى ظل شكوى الشركات العاملة فى هذا النشاط من تطبيق القرار.

وأصدرت هيئة ميناء الإسكندرية مذكرة تفسيرية للقرار 403 لسنة 2021 بشأن الحد الأقصى لكميات السحب المباشر بميناء الدخيلة وزيادة فئة التحاسب عنها.

وأكدت الميناء أن تلتزم الشركة القائمة بالشحن والتفريغ والتخزين بتقديم طلب السحب المباشر إجمالى الحمولة الكلية للسفينة ونسبة الـ 25% التى ترغب فى سحبها سحبا مباشرا، وعدد البوالص الخاصة بتلك النسبة، مع التأكيد على تقديم هذا الطلب قبل 48 ساعة على الأقل من تاريخ تراكى السفينة، وذلك طبقا للقواعد المعمول بها.

كما يتم تعهد معتمد من الشركة بالتزامها بكافة بنود القرار 403، وفى حالة رغبة الشركة فى تجاوز نسبة الـ 25% المشار إليها، تتقدم بطلب مسبب إلى الهيئة، موضحا به الكمية المراد سحبها سحبا مباشرا بالزيادة عن النسبة المذكورة، وفى حالة موافقة الهيئة على الطلب يتم تطبيق فئة التحاسب





## قطاع النقل البحري ينهي أزمة الرفت والتعيين



اللواء بحري / رضا اسماعيل

اتفق قطاع النقل  
البحري مع إدارة الحجر  
الصحي التابعة لوزارة  
الصحة على حل أزمة  
تحليل "PCR" الخاص  
بالبحارة وأطقم السفن  
التي تدخل ميناء  
الإسكندرية

يأتى ذلك على خلفية تقدم عدد من الجهات على رأسها غرف الملاحه وشركات التوكيلات الملاحية، لحل تلك الأزمة التي تسببت في تأخيرات عديدة للسفن خلال الفترة الأخيرة. وأكد خطاب للواء رضا إسماعيل لغرفة ملاحه الإسكندرية، اتباع عدد من الإجراءات حيال المعوقات التي تعوق البحارة القادمين إلى ميناء الإسكندرية أثناء أخذ مسحات PCR لأطقم السفن خلال عمليات الرفت والتعيين. وأوضح رئيس قطاع النقل البحري، عبر خطابه للسوق الملاحية، أنه تم التنسيق مع رئيس قطاع الطب الوقائي بوزارة الصحة، بتنفيذ آليات تنظيم إجراءات تحليل PCR لأطقم البحارة أثناء عمليات الرفت والتعيين. وأضاف إسماعيل أنه تم الاتفاق على قيام أفراد الحجر الصحي بميناء الإسكندرية بأخذ مسحات "PCR" لأطقم البحارة، على أن تقوم مستشفى حميات الإسكندرية بإجراء التحاليل لتلك المسحات وإظهار النتائج. كما تم تعيين منسق من الحجر الصحي بالإسكندرية، بهدف التنسيق والتواصل مع التوكيلات الملاحية في شأن قيام التوكيل الملاحى بالإبلاغ عن عدد الأفراد الذين سيتم أخذ عدد مسحات لهم قبل 48

ساعة من الوصول وتحصيل الرسوم المقررة لإجراء المسحات. وتضمنت الإجراءات إدراج توصية تنظيم عملية رفت البحارة، أسوة بما يتم بالموانئ البحرية المصرية الأخرى، وإرسالها إلى مديرية الشؤون الصحية بالإسكندرية. وكانت قد تقدمت شركات التوكيلات الملاحية العاملة بميناء الإسكندرية، بمذكرة لقطاع النقل البحري، طالبت فيها بضرورة تطبيق الإجراءات المتبعة في الموانئ المصرية خلال تنفيذ تحليل "PCR" لأطقم البحارة التي يتم لهم عمليات رفت وتعيين. وذكرت التوكيلات الملاحية، أن الإجراءات المتبعة بميناء الإسكندرية أدت إلى المزيد من التأخيرات للعديد من السفن بسبب زيادة فترة دورة الإجراءات المتبعة، وذلك بخلاف ما يتم بباقي الموانئ المصرية. وقررت إدارة الحجر الصحي خلال العام الماضى قرارا بشأن تغيير طاقم السفن، على أن يقوم التوكيل الملاحى للسفينة بالإبلاغ قبل وصول السفينة بنحو 72 ساعة إلى أحد الموانئ المصرية بعدد البحارة المراد نزولهم لعمل مسحات «PCR» لهم.



التموينية بوزارة التموين والتجارة الداخلية، وذلك عبر سفنها بحمولات في كل رحلة تصل إلى 60 ألف طن . وطلبت الشركة مؤخرًا من هيئة السلع التموينية رفع ما يتم نقله ليصل إلى 70 ألف طن بدلًا من 60 ألفًا حاليًا . ووضعت الشركة خطة لإحلال مراكبها تشمل بيع 7 مراكب بنهاية 2023، وشراء 7 أخرى، بتكلفة إجمالية تصل إلى 189 مليون دولار. ويصل رأس مال شركة الملاحه الوطنية إلى 375 مليون دولار، ويتوزع بواقع 56% للشركة القابضة للنقل البحري والبري، و 39.9% للبنك الأهلي، والباقي قطاع خاص وبعض البنوك.



## الملاحه الوطنية تضم سفينة جديدة لأسطولها بتكلفة ٢٠ مليون دولار

أضافت الشركة الوطنية للملاحه «التابعة لقطاع الأعمال العام» سفينة جديدة لأسطولها خلال الأيام الأخيرة تعمل في نشاط الحبوب، بتكلفة تصل إلى 20 مليون دولار بتمويل ذاتي . وأكدت الشركة أن تلك الخطوة تأتي بعد توجيه وزير قطاع الأعمال الدكتور هشام توفيق بزيادة أسطول الشركة للمساهمة في زيادة إيراداتها، والتحول من الخسائر إلى الربحية. وحققت الشركة عام 2020 أرباحًا تصل إلى 17 مليون دولار، مقارنة مع 5.4 مليون دولار، خلال العام قبل الماضى 2019 . وتمتلك الشركة حاليًا 13 سفينة، 12 منها تعمل في الصب الجاف «نقل الحبوب» . وينقسم أسطول الشركة إلى 6 سفن، تم بناؤها في تسعينيات القرن الماضى، و6 أخرى تم شراؤها عبر قرض من البنك الأهلي في عام 2010، وارتفعت نسبة مساهمته بالشركة من 4% لتصل إلى قرابة 39.9% . وتعد شركة الملاحه الوطنية الناقل الرئيسى لشحنات هيئة السلع









## ميناء الإسكندرية يتفاوض مع «CMA- CGM» الفرنسية لإنشاء مناطق لوجستية



بحرية تصل إلى 2500 متر، وستبلغ طاقتها الاستيعابية حوالي 1.5 مليون حاوية مكافئة، مما سيمهد الطريق للمجموعة لاستقبال سفنها ذات الطاقة الاستيعابية الأكبر، وهو ما سيمثل حلولا إضافية للمصدرين والمستوردين المصريين، فضلا عن تجارة الترانزيت.





Your Reliable Partner

<b>ALEXANDRIA:</b> 3, Youssef Aoudah St., El Messallah Ramleh Station Tel: (+2 03) 4860500, 4858500 Fax: (+203) 4869680	<b>CAIRO:</b> 27, El Hejaz St., Heliopolis, Tel: (+2 02) 24558888 Tel: (+2 02) 2290221 Fax: (+2 02) 24558887	<b>SUEZ:</b> 4, El Madina El Menawara B. El Fenarat St. Tel/Fax: (+2 062) 3198822
<b>PORT SAID:</b> 77, El Gomhona St., El Salam Lower In Front Of El Salam Mosque Tel: (+2 066) 3236180, 3236183 Fax: (+2 066) 3236597	<b>DAMIETTA:</b> Investment Building, 1st Floor, Damietta Port Tel: (+2 057) 2290221 Fax: (+2 057) 2291221	

E-mail: arkas-egypt@arkas-egypt.com

www.arkas.com.tr

تتفاوض هيئة ميناء الإسكندرية مع شركة «CMA – CGM» الفرنسية، والمالكة لثالث أكبر خط ملاحى عالمي، على إنشاء وتشغيل منطقتين لوجستيتين بنطاق الميناء.

وكشفت تقارير صحفية مؤخرا، عن أنه جرى التنسيق بين الجانبين لإنشاء وتشغيل المنطقتين، والمتوقع أن تقعا على مساحة تزيد على 20 فدانا، والمعروفة بـ«أرض نجع إسو والألمونيوم» والتي تم ضمها لنطاق هيئة الميناء مؤخرا.

وتعد تلك المنطقة، والتي من المتوقع أن تقوم بإنشائها وتشغيلها مجموعة «CMA- CGM»، ضمن المناطق اللوجستية التي تستهدف هيئة ميناء الإسكندرية تنفيذها، لزيادة السعة التخزينية للميناء.

وتقع تلك الأراضي بنطاق حي غرب الإسكندرية، بالقرب من ترعة النوبارية، ويقيم بها أكثر من ألفي أسرة في مناطق عشوائية، وتم دفع ما يزيد على مليار جنيه كتعويضات لأصحاب تلك الأراضي، ليتم بعد ذلك ضم المساحة إلى الميناء، والاستفادة من شبكة الطرق القريبة من الطريق الساحلى الدولى.

وأعلنت شركة CMA – CGM فى نهاية يناير الماضى أنها وقعت مذكرة تفاهم مع وزارة النقل لإدارة وتشغيل المحطة متعددة الأغراض بميناء الإسكندرية، والتي يتم إنشاؤها على الأرصفة من 55 إلى 62. وكان رودولف سعادة، رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي لمجموعة CMA – CGM، قد التقى بالرئيس عبد الفتاح السيسى ورئيس الوزراء مصطفى مدبولى ووزير النقل الفريق كامل الوزير، وخلال الاجتماع أبدت السلطات المصرية رغبتها فى الدخول بشراكة استراتيجية طويلة الأجل مع المجموعة لتشغيل وإدارة المحطة الجديدة للرصيف 55، متعدد الأغراض بميناء الإسكندرية.

ومن المقرر أن تبدأ العمليات بالمحطة الجديدة فى عام 2022، وتبلغ مساحة المحطة الجديدة 560 ألف متر مربع مع وجود أرصفة بواجهة





## رجال الأعمال بالإسكندرية تبحث مع وفد الأمم المتحدة البرامج التمويلية للتدريب المهني



المهندس مروان السماك

شركات ومصانع القطاع الخاص في تنفيذ البرنامج، و تم تدريب 32 عامل خياطة - 20 فني سيارات - 17 فني تبريد وتكييف - 5 نجارة علي برامج جاهزية العمل والتدريب المهني داخل ورش المركز طبقا للجدارات التي تم اختيارها من الشركات، و يتم حالياً تسكين المتدربين بالشركات والمصانع لاستكمال فترة التدريب.

استقبلت الإدارة التنفيذية لمركز التدريب والتشغيل المهني بغيط العنب، التابع لجمعية رجال الأعمال بالإسكندرية، وفداً من الأمم المتحدة مؤخرًا، يرأسه المنسق المقيم للأمم المتحدة ومسئول الشركات بين القطاع العام والخاص، بالإضافة إلى مسئول التمويل والتنمية.

استهدف اللقاء دراسة سبل التعاون المختلفة من خلال البرامج التمويلية للامم المتحدة الموجهة إلى مجال التدريب والتشغيل المهني في مصر.

وقال المهندس مروان السماك رئيس اللجنة التنفيذية لمركز التدريب: نسعي للشراكة الدائمة مع مؤسسات العمل المدنى وجهات التمويل المختلفة سواء المحلية او الدولية.. ويجري ذلك من خلال قسم تطوير الاعمال بالتعاون مع قسم العلاقات الخارجية لجمعية رجال الاعمال الاسكندرية، للتنسيق لدعوة الوفود والجهات المختلفة للتعرف على أنشطة المركز ودورة الريادى فى تطوير وتحديث منظومة التدريب والتشغيل المهني فى مصر.

وكشف رئيس اللجنة أن الوفد الأمريكي، وممثلي المركز اتفقوا على اهمية تعزيز القيمة المضافة لمركز التدريب والتشغيل المهني بغيط العنب التابع لجمعية رجال الأعمال بالإسكندرية، لما يلعبه المركز من دور فعال بهذا المجال، فيما نوه السماك، إلي أن الوفد أشاد بالتجهيزات ونظم التشغيل والبرامج المتنوعة والتي سيتم السعي للتعاون مع المركز فيها خلال المشروعات الممولة الفترة القادمة.

وأعلن مركز التدريب والتشغيل المهني بغيط العنب، التابع لجمعية رجال أعمال الإسكندرية، عن تعاون مشترك بين المركز ومنظمة العمل الدولية في تنفيذ برنامج التمهين (التدريب على رأس العمل)، بالتعاون مع مشروع آفاق مصر، حيث يستهدف البرنامج تدريب 120 وباحثة عن عمل من المصريين واللاجنين على مدار عام 2021.

وصرح مروان السماك، رئيس اللجنة التنفيذية للمركز، أن التدريب يأتي في مجالات الملابس الجاهزة، وميكانيكا وكهرباء السيارات، والتبريد والتكييف، وبعض المهن ذاتية التوظيف مثل النجارة والسباكة وتركيب وصيانة الدش.

وأكد أنه يتم ربط الباحثين عن العمل بالفرص المتاحة بقطاعات الأعمال وذلك من خلال مركز، الذي يقوم بتوصيف الفرص التدريبية بالشركات واستهداف الباحثين عن عمل وعمل الاختبارات اللازمة لتوصيف الجداريات الفنية لديهم ثم يتم ترشيحهم بالفرص المناسبة بعد تدريب الباحثين عن العمل، بالإضافة إلى التدريب المهني الأساسي بالعمل الذي يتم إلحاقهم به.

وكشف رئيس اللجنة التنفيذية في مركز التدريب والتشغيل المهني بغيط العنب، أن هناك تعاون مع ما يقارب من 20 شركة ومصنع من



ANNIVERSARY  
OF MSC EGYPT



**A STABLE PARTNER  
FOR YOUR BUSINESS**



Hotline: 19673

msc.com



## ميناء الإسكندرية يصدر مذكرة تفسيرية بخصوص قرار معدلات الشحن والتفريغ لسفن الحبوب



الربان طارق تناهين



### أصدر الربان طارق تناهين رئيس هيئة ميناء الإسكندرية مذكرة تفسيرية للقرار الصادر مؤخرًا بخصوص رفع معدلات الشحن والتفريغ بالنسبة للحبوب فقط رقم ٤٠٣ لسنة ٢٠٢١

المعدل اليومي. وفي حال الالتزام بالاجراءات المشار اليها، لن يتم تطبيق البند 44 من القرار رقم 2647 لسنة 2019 وتعديلاته بشأن تحصيل نفقات إعادة الشئ لأصله، دون إخلال بحق الهيئة في تطبيق باقي بنود القرار المشار إليه عن أي مخالفات أخرى وارده به.

وفي حال عدم اتباع الاجراءات المشار اليه في البند " 3 " والخاص بتجاوز النسبة بطلب مسبب للهيئة، وعدم تقديم طلب للموافقة على السحب المباشر سواء عن نسبة الـ 25% أو الكميات الزائدة عن تلك النسبة، أو أية مخالفة أخرى لضوابط السحب المباشر، ففي هذه الحالة تطبق على الشركة القائمة بالشحن والتفريغ والتخزين أحكام القرار رقم 2647 لسنة 2019 وتعديلاته.

ونص القرار رقم 403 لسنة 2021 تنفيذ حد أدنى للتداول " الشحن والتفريغ " للسفن التي تصل حمولتها الى 10 آلاف طن الى 4000 طن للعنبر يوميا، وذلك بعد أن كانت 3500 طن وفقا لقرار الهيئة رقم 632 لسنة 2020 وهو آخر قرار تم اتخاذه بهذا الخصوص.

كما تم رفع معدل التداول بالنسبة للسفن ذات حمولة من 10 - 20 ألف طن ليصل معدلات الشحن والتفريغ بها 6 آلاف طن / عنبر / يوم ، وذلك بعد أن كانت 5500 طن للعنبر يوميا.

ونص القرار على أن يتم تحقيق معدلات بالنسبة للسفن التي تزيد عن 20 - 35 ألف طن الى 8 الاف طن للعنبر يوميا، وذلك بعد ان

أساس إجمالي الحمولة الكلية للسفينة وليس على اساس العنابر.

وضربت هيئة الميناء مثلا بأنه إذا كانت سفينة بحمولة 50 ألف طن والحد الأدنى للتفريغ اليومي 9 آلاف طن / يوم.

وبالنسبة للقرار رقم 403 لسنة 2021 فأكدت الميناء على أن تلتزم الشركة القائمة بالشحن والتفريغ والتخزين بتقديم طلب السحب المباشر إجمالي الحمولة الكلية للسفينة ونسبة الـ 25% التي ترغب في سحبها سحبا مباشرا، وعدد البوالص الخاصة بتلك النسبة، مع التأكيد على تقديم هذا الطلب قبل 48 ساعة على الأقل من تاريخ تراكي السفينة، وذلك طبقا للقواعد المعمول بها.

كما يتم تعهد معتمد من الشركة بالتزامها بكافة بنود القرارين رقمي 403 و 404 لسنة 2021 سالف الذكر، وفي حالة رغبة الشركة في تجاوز نسبة الـ 25% المشار إليها، تتقدم بطلب مسبب إلى الهيئة موضحا به الكمية المراد سحبها سحبا مباشرا بالزيادة عن النسبة المذكورة، وفي حالة موافقة الهيئة على الطلب يتم تطبيق فئة التحاسب المنصوص عليها في المادة الثالثة من القرار رقم 403 لسنة 2021 وهي عشرة جنيهاً عن كل طن زيادة، مع مراعاة الزيادة السنوية 7% طبقا للقرار الوزاري رقم 800 لسنة 2016.

وأكدت الهيئة على أنه في جميع الأحوال يجب ألا تزيد كميات السحب المباشر عن 25% من

من جهته أشار أحمد شوقي رئيس شعبة الشحن والتفريغ بغرفة ملاحه الاسكندرية، أنه لم يتم اختبار القرار حتى الآن، بالرغم من تحفظ عددا من الشركات العاملة بنشاط الشحن والتفريغ على آلية تنفيذ القرار.

وأوضح أنه سيتم عقد اجتماع بين كافة الشركات العاملة في نشاط الحبوب لعمل مذكرة بالمشكلات التي ظهرت مع التطبيق، خاصة بالنسبة لقضية السحب المباشر، أما رفع معدلات الشحن والتفريغ فتعد نسبة الزيادة مقبولة.

وأضاف أن هيئة الميناء أصدرت ما يوصف بأنه مذكرة تفسيرية لتطبيق القرار حتى لا يكون هناك ما يسمى بالـ " لبس " لدى الشركات عند التطبيق.

ونصت المذكرة أنه صدر القرار رقم 403 لسنة 2021 بشأن الحد الاقصى لكميات السحب المباشر بميناء الدخيلة وزيادة فئة التحاسب عنها، والقرار 404 لسنة 2021 بشأن تعديلات معدلات شحن وتفريغ سفن الحبوب بميناء الدخيلة أيضا.

وأكدت هيئة الميناء أنه بناء على التساؤلات المقدمة من شركات الشحن والتفريغ حول آلية تطبيق القرارين وحتى يتم ايضاح القرارات وكيفية تطبيقها منعا لحدوث لبس أو غموض.

وذهبت الهيئة الى أنه يراعى بالنسبة للمعدلات الجديدة في القرار 404 لسنة 2021 فإن آلية التطبيق هي أن يتم التحاسب على



## آليات جديدة لدخول الشاحنات إلى ميناء الإسكندرية



### عقدت هيئة ميناء الإسكندرية اجتماعا مؤجرا مع مكاتب وشركات النقل البري مؤخرا لبحث آليات دخول الشاحنات بالميناء خلال الفترة المقبلة

وفي هذا الصدد أشار وائل قنواي المتحدث باسم أصحاب مكاتب الشاحنات، إلى أنه حضر الاجتماع رئيس هيئة ميناء الإسكندرية، الربان طارق شاهين، والدكتور محمد عبيد المدير الفني للإدارة الإلكترونية بالميناء. وتابع أنه تم الاتفاق مع تنفيذ قرار خروج السيارات بعد تعتيق الحاويات الفارغة، على أن يكون الدخول مرة واحدة، وبعد التعتيق يتم التحميل مع عمل العودة من علي الميزان بعد تحميل الوارد. وأضاف أنه تم الاتفاق على أنه لن يتم إثبات السيارة من غير أن تكون حاصلة على أمر عمل من احدى شركات النقل المعتمدة، ومختوم من تلك الشركة، ومقيد به رقم 46 الخاص بالشهادة (رقم الشهادة كامل 14 رقم). كما أنه يرجع إلى بعض التأخير في إجراءات وأوضح المتحدث باسم أصحاب مكاتب الجمارك مثل الفحص والكشف عن السلع والشاحنات أنه تم الاتفاق أيضا على أن يكون إثبات السيارة يكون بصور الرخص، أما في

كانت 7 آلاف طن، كما تم رفع معدلات التداول بالنسبة للسفن التي تصل من 35 – 55 ألف طن إلى 9 آلاف طن للعبير يوميا بعد ان كانت 8 الاف طن للعبير يوميا.

وبالنسبة لسفن الأكساب “ علف الحيوانات”، وكسب الصويا، والجيلاتين، فنص القرار الجديد على أن يصل معدلات التداول بها إلى 5 آلاف طن للعبير الواحد يوميا، بعد أن كانت 4500 طن في قرار الهيئة العام الماضي. ونصت المادة الثانية من القرار على أنه في حالة عدم الالتزام بالمعدلات التي أقرها القرار يتم توجيه انذار أول إلى شركة الشحن والتفريغ، وفي حالة التكرار يتم توجيه انذار انذار ثان، وإذا تكررت المخالفة للمرة الثالثة، يتم خروج السفينة إلى منطقة المخطاف الخارجي، ولا يسمح بتراكي السفينة مجددا الا بعد تقديم طلب تراكي جديد وفقا للإجراءات المقررة بتعليمات تشغيل الميناء.

كما نص القرار على زيادة نسبة 50% من فئات التحاسب المقررة للسحب المباشر، مع مراعاة الزيادة السنوية لتلك الفئات، وذلك بالنسبة للبضائع المفرغة بميناء الدخيلة فقط. كما لزم القرار عدم تجاوز كميات السحب المباشر للبضائع المفرغة من السفن بميناء الدخيلة عن 25% من حمولة السفينة، وبما لا يتجاوز 25% من المعدل اليومي المقرر للشحن والتفريغ، على أن يلتزم أصحاب الشأن بتخزين باقي الشحنة الواردة بالمخازن داخل الميناء.

ونص القرار على أنه في حالة تجاوز النسبة المقررة للسحب المباشر “ 25% “ تكون فئة التحاسب 10 جنيهات لكل طن زيادة عن تلك النسبة.

يذكر أن هيئة الميناء قامت خلال الأشهر الأخيرة بعقد اجتماعات مع ممثلي غرف الملاحه، لبحث أسباب عزوف الشركات عن تخزين الحبوب داخل الميناء، وهو ما أدى إلى خسائر فادحة لأصحاب تراخيص التخزين، وتراجع إيرادات التخزين للميناء، وحسب مصادر بالهيئة، فقد تم رفع مذكرة لوزير النقل الفريق كامل الوزير لإستصدار القرار الحالي، والذي من شأنه زيادة الاعتماد على التخزين داخل الميناء وعدم الاعتماد بالكلية على الأيداعات الخارجية.



## بدء أعمال التكريك

# بمشروع ازدواج القناة الجاري بالبحيرات المرة الصغرى



الفريق أسامة ربيع

شهد الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، خلال مايو الماضي، بدء أعمال التكريك بموقع مشروع ازدواج القناة الجاري تنفيذه بالكيلو متر 122 ترقيم قناة بالبحيرات المرة الصغرى، بواسطة كراكات الهيئة ضمن مشروع تطوير المدخل الجنوبي بالمجرى الملاحي للقناة.

يأتي ذلك تنفيذا لتوجيهات الرئيس عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية، بالبدء الفوري في تنفيذ مشروع التطوير المقترح ووضع جدول زمني للانتهاء من تنفيذه في أقرب وقت ممكن. وخلال جولته التفقدية بموقع العمل وبرفقته عدد من أعضاء مجلس إدارة الهيئة، والقائمين على المشروع، وجه الفريق أسامة ربيع بالتنسيق بين كافة إدارات الهيئة والعمل على التوازي في كافة متطلبات المشروع وتحديد آليات العمل وما تتطلبه من وضع حلول بديلة لكافة التحديات الخاصة بالمشروع بما يمكن معه الانتهاء من تنفيذه خلال وقت قياسي.

وتابع الفريق ربيع أعمال التكريك التي تتم بواسطة الكراكة "العاشر من رمضان" لتجهيز موقع العمل بما يسمح لكراكات الهيئة بالعمل بكامل طاقتها، كما أطلع على كميات التكريك المتوقع إزالتها يوميا، حيث بدأت الكراكة مشهور أعمال التكريك بالموقع خلال الفواصل الملاحية تمهيدا لعملها بكامل طاقتها أثناء عبور السفن، ومن المقرر أن يتبعها انضمام الكراكة "الصيديق" للعمل بالمشروع خلال الشهر الجاري.

وأكد الفريق ربيع على أن مشروع التطوير المقترح يعد استكمالاً لجهود تطوير المجرى الملاحي التي بدأت مع افتتاح قناة السويس الجديدة، لافتا إلى أن العمل بالمشروع سيتم على عدة مراحل على أن تشمل المرحلة الأولى تنفيذ مشروع ازدواج القناة بالبحيرات المرة الصغرى، مؤكدا أهمية مشروع الازدواج الجاري تنفيذه في رفع كفاءة القناة وتقليل زمن عبور السفن العابرة، علاوة على زيادة عامل الأمان الملاحي في المنطقة الجنوبية عبر زيادة مناطق الازدواج في هذه المنطقة بما يعادل نسبة 25% من مسافة الـ 40 كيلو متر التي لا يوجد بها ازدواج في المجرى الملاحي لقناة السويس في منطقة الجنوب.



Finmar Shipping Co. (S.A.E)

Head Office: 3 Fernand Addah St., El-Messalah,  
Ramleh Station, Alexandria, Egypt.  
TEL: (+203) 4861239 - 4873078 - 4873951  
4872500 - 4869800 - 4855700  
FAX: (+203) 4847266 - 4855365 - 4855800  
Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Damietta

www.finmarshipping.com.eg



# «ديمي» البلجيكية تتعاقد مع «نتيناها ربر» الصينية لتكريك محطة أبو قير



**تعاقدت** الشركة الهندسية للموانئ الصينية «نتيناها ربر» مع التحالف «ديمي» البلجيكي للقيام بأعمال التكريك الخاصة بمحطة الحاويات بميناء أبو قير

على مشروع قرار بشأن إنشاء منطقة حرة خاصة باسم شركة أبو قير لمحطات الحاويات «ش.م.ج» داخل الميناء. ووفقاً للقرار فإن المنطقة الجمركية الجديدة لميناء أبو قير تقع على مساحة 597 ألف متر مربع، ومن المقرر أن تختص بمزاولة نشاط تصميم وإنشاء وإدارة وتشغيل محطة حاويات بميناء أبو قير بالإسكندرية، بما في ذلك تقديم كل الخدمات المرتبطة بهذا الغرض دون تخزين الحاويات بنظام المستودعات الجمركية. وفي سبتمبر الماضي استقبل الرئيس عبد الفتاح السيسي لوك لويس، المدير العام لشركة «ديمي» البلجيكية لأعمال التكريك، وعددًا من كبار المسؤولين بالشركة، لبحث مشروع توسعة وتطوير ميناء خليج أبو قير بشكل شامل.

وكان الاجتماع بهدف الاتفاق مع شركة «ديمي»، والتي تعد أكبر شركة في أوروبا في بناء الموانئ، على القيام بأعمال تكريك الميناء، وهو الاتفاق الذي يأتي بالتكامل مع الاتفاق الأخير مع شركة «هاتشيسون» الصينية لإقامة أكبر محطة تداول حاويات بالمنطقة في ميناء أبو قير بسعة تداول 2 مليون حاوية سنوياً.

قال السيد حلمي، مدير توكيل نيكستشوت، ووكيل شركة ديمي البلجيكية، إن الأخيرة تعاقدت على القيام بأعمال التكريك لكامل أعمال محطة الحاويات بميناء أبو قير، والتي من المقرر أن تنتهي خلال عامين من الآن.

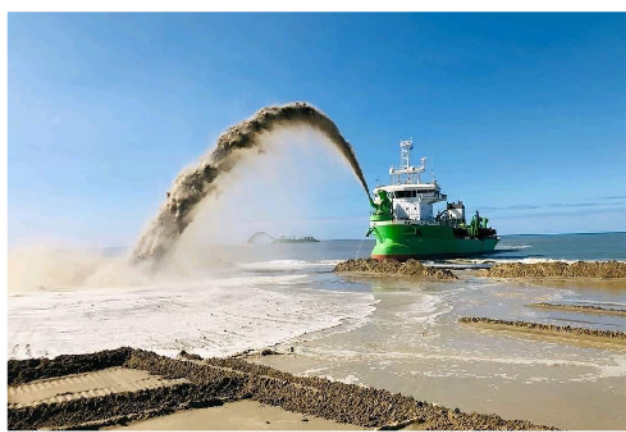
وأضاف أنه تم التعاقد مع مجموعة «شيناها ربر» الصينية، لكونها المقاول الرئيسي لإنشاء محطة الحاويات التي يتم إنشاؤها بالميناء، والتي من المقرر أن تديرها شركة هاتشيسون الصينية، ومن المتوقع أن تصل طاقتها إلى 2 مليون حاوية، لتكون من أهم المحطات بمنطقة حوض البحر المتوسط.

ولفت إلى أنه بهذا التعاقد تكون «ديمي» القائمة بأعمال التكريك في كل منطقة ميناء أبو قير الجديد، بتكلفة تتخطى الـ300 مليون دولار، مشيراً إلى أن الميناء من المتوقع أن يشهد استقبال أكبر كراكة ماصة في العالم خلال الأشهر القليلة المقبلة، والمعروفة بـ«سبارتاكوس». ولفت إلى أن الكراكة سبارتاكوس «Spartacus» تعد الأضخم في العالم حيث تصل قدرتها الإجمالية إلى 44180 كيلوات، كما أنها لا يوجد مثيل لها من حيث معدلات الإنتاج وقوة الضخ وقدرتها على قطع المواد الصلبة، بالإضافة إلى مجموعة كبيرة من الحفارات SHD ذات القادوس الماص ذي الأحجام المختلفة.

وتم البدء في تكريك خليج وميناء أبو قير في فبراير الماضي، ويتضمن المشروع استصلاح 1000 هكتار من الأراضي الجديدة، وتعميق قناة اقتراب الميناء إلى 23 متراً، وتجريف حوض الدوارن إلى 22 متراً.

كما أنه من المقرر أن يتم تكريك حجم ضخم يزيد على 150 مليون متر مكعب، وكذلك تنفيذ الأعمال البحرية، بما في ذلك 6800 متر من جدران الرصيف للأرصفة الجديدة، وحواجز أمواج بطول 8800 متر، وأعمال تحسين التربة.

يذكر أن ميناء أبو قير حصل مؤخراً على موافقة مجلس الوزراء





ولكن نجوزى أوكونجو مدير عام المنظمة يرى أن تزايد أعداد التطعيمات التي تجاوزت المليار جرعة حتى الآن تعد أفضل مؤشر على الانتعاش الاقتصادي العالمي ومشيرا بأنها تساعد على عودة حجم التجارة العالمية إلى مستويات ما قبل الجائحة، غير أن حدوث حالات إغلاق وتزايد الإصابات بالعدوى ولاسيما في الهند والبرازيل قد تقلص الارتفاع المتوقع هذا العام بحوالى 2%.

وجاء في تقرير منظمة WTO الصادر مؤخرا أن الناتج المحلي العالمي انكمش 3.8% فى عام الوباء، ولكنها تتوقع استعادة نموه هذا العام ليرتفع إلى أكثر من 5%، ولكن بشرط استمرار فتح الأسواق الدولية ومواصلة التطعيمات باللقاحات اللازمة لمكافحة الفيروس حتى يتحقق التعافى القوى والمستدام للاقتصادات المتقدمة والناشئة.

ومن المؤشرات التي ظهرت مؤخرا وتدل على تعافى الاقتصاد العالمي إعلان العديد من المراكز البحثية أن أسعار معظم السلع الأولية صعدت خلال الربع الأول من العام الحالى لتسجل أعلى من مستوياتها قبل انتشار فيروس كورونا العام الماضى بقيادة السلع الأولية الغذائية وانتعاش الاقتصاد العالمي.

وواصلت أسعار المعادن الأولية اتجاهها الصعودى خلال الثالث شهور الأولى من العام الجارى وتجاوزت مستوياتها التي كانت عليها قبل الجائحة، مع تزايد قوة الطلب من الصين والتعافى العالمي الحالى وتعطل الإمدادات لبعض المعادن.

كما ارتفعت أسعار النفط الخام فى وقت قياسي مقارنة بالمستويات المتدنية التي وصلت إليها أثناء الجائحة خلال العام الماضى بسبب ضعف الطلب وإغلاق المصانع وتجميد رحلات الطيران وتوقف وسائل المواصلات العامة للحد من نفشى العدوى وبقاء الناس فى بيوتهم، غير أن الطلب على البترول شهد زيادة تدريجية منذ بداية هذا العام مع توزيع اللقاحات اللازمة لمكافحة فيروس كورونا ليتوقع المحللون استمرار ارتفاع أسعار البترول أوعلى الأقل اقترابها من 70 دولار للبرميل طوال الشهور القادمة والبدء فى تقليص القيود على السفر لاسيما فى الدول المتقدمة.

وزادت أسعار السلع الزراعية خلال الربع الماضى بنسبة 20% عما كانت عليه منذ عام لتسجل أعلى مستوى لها منذ سبع سنوات، نتيجة نقص الإمدادات فى بعض السلع الغذائية خاصة الذرة وفول الصويا وقوة الطلب على

وساعد الطلب القوى من الأسواق العالمية بداية من السلع الغذائية إلى الأدوات الطبية وحتى سيارات تيسلا الكهربائية من خلال التجارة الأونلاين إلى ارتفاع معدلات الشحن على خطوط الناقلات البحرية التي تملكها شركة ميرسك وتنتقل 20% من الحاويات العالمية.

وذكرت وكالة بلومبرج أن أسعار أسهم شركة ميرسك قفزت 42% العام الماضى وحوالى 14% هذا العام حتى نهاية أبريل بسبب انتشار فيروس كورونا الذى أدى إلى تزايد الطلب العالمى على الشحن لتوصيل المنتجات الاستهلاكية بأسرع مايمكن مع حالات الإغلاق وبقاء الناس فى البيوت للحد من العدوى بمرض كوفيد 19 الذى أصاب حوالى 152 مليون حالة وأودى بحياة 3.2 مليون ضحية فى العالم حتى الآن.

وأعلنت ميرسك من خلال نتائجها المالية الكاملة للربع الأول من هذا العام أنها تتوقع ارتفاع الطلب العالمى على الشحن البحرى من 5% إلى 7% هذا العام، مع استمرار تفاقم العدوى من فيروس كورونا بالمقارنة بما يقرب من متوسط 3-5% خلال السنوات السابقة.

وترى ميرسك التي تتخذ من العاصمة الدانمركية كوبنهاجن مقرا لها أن أرباحها قبل خصم الضرائب تواصل الارتفاع مع نهاية العام الجارى إلى 10 مليارات دولار مع صعود الطلب على خدماتها وارتفاع أسعار الشحن بالمقارنة مع مايزيد عن 8 مليارات دولار فى عام الوباء ومع متوسط 5.3 مليار دولار فى السنوات السابقة.

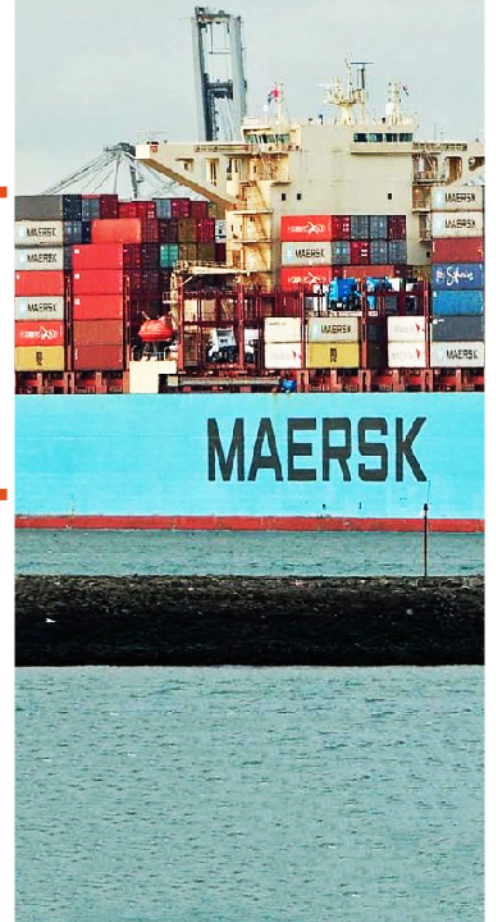
وكانت أسعار شحن الحاويات قفزت بأكثر من الضعف فى 2020 بسبب زيادة الطلب المتزايد على السلع الاستهلاكية خلال الوباء الذى أدى لاستمرار ارتفاع الأسعار، مع نمو أحجام الصادرات من الصين إلى الولايات المتحدة وحدث اختناقات فى سلسلة التوريد والمتوقع بقائها حتى نهاية الربع الرابع من العام الحالى.

وتتوقع أيضا منظمة التجارة العالمية «WTO» ارتفاع حجم التجارة العالمى بحوالى 8% خلال 2021 لتسجل أعلى مستوى منذ 2010 بفضل الانتعاش القوى فى اقتصادات بعض الدول كالصين والولايات المتحدة، ولكنها حذرت من أن ظهور موجات من العدوى من كوفيد19 وطفرات من الفيروس تهدد هذا التعافى بعد أن انكمشت التجارة العالمية بنسبة 5.3% فى عام الوباء بسبب انتشار فيروس كورونا الذى جمد أنشطة اقتصادية عديدة فى الدول المتقدمة والنامية لأسابيع طويلة.

## «ميرسك»

تتوقع صعود أرباحها 80% خلال 2021 بعد تزايد الطلب على منتجاتها خلال «عام الوباء»

تتوقع ميرسك الدانمركية أكبر شركة خطوط شحن بحرى فى العالم ارتفاع أرباحها قبل الفوائد والضرائب بحوالى 80% هذا العام بفضل الطلب القوى على خدماتها وانتعاش التجارة الإلكترونية وتزايد طلب المستهلك على جميع المنتجات أثناء عام الوباء وحتى الآن.





أنها وصلت إلى أكثر من مليار جرة على مستوى العالم وفي ازدياد مستمر مما أدى لارتفاع أسعار السلع الأولية غير أن مدة استمرار الانتعاش الاقتصادي غير مؤكدة إلى حد كبير بسبب الإرتفاع المستمر في حالات الإصابة بالفيروس.

قضايا الأمن الغذائي والتغذية الصحية التي كانت قائمة حتى قبل الوباء ولذلك يتعين على الحكومات معالجة المصادر الأساسية لانعدام الأمن الغذائي. ورغم أن النمو العالمي أقوى مما كان متوقعا حتى الآن وأن حملات التطعيم جارية لدرجة

الأعلاف من جهة الصين وانخفاض قيمة الدولار الأمريكي. ومن المتوقع أن تستقر أسعار السلع الزراعية العام القادم بعد زيادتها المرتقبة هذا العام بنسبة 13% لضخامة حجم الإنتاج الأمريكي من هذه السلع، مما يساعد على استقرار أسواق السلع الغذائية العالمية غير أن ذلك يعتمد كثيرا على ما يتحقق من تقدم في احتواء جائحة فيروس كورونا، وعلى تدابير دعم السياسات في الاقتصادات المتقدمة وعلى قرارات الإنتاج في البلدان الرئيسية المنتجة للسلع الأولية. ورغم أن أسواق السلع الأولية الغذائية تتمتع بمعرض جيد على مستوى العالم إلا أن جائحة كورونا أثرت بشدة على العمالة وأسواق الغذاء محليا في جميع أنحاء العالم، مما أدى إلى خفض الدخل وتعطيل سلاسل التوريد، وتكثيف



## المنظمة البحرية العالمية «IMO» تصدر دليلاً لملاك السفن بشأن الحد من انبعاثات السفن

أعلنت المنظمة البحرية الدولية (IMO) تعليمات جديدة بخصوص تقليل انبعاثات الغازات بالموانئ والسفن، وذلك عبر إصدار دليل رقم 1 لسنة 2021، والذي أشارت إلى أن ذلك يأتي بهدف الحد من انبعاثات السفن التي تسمى "غازات الاحتباس الحراري"

الإجراء بالتنظيم الاستراتيجي لتقليل الأوقات التي تكون فيها السفينة في الميناء.

فيما ذهب الإجراء السادس في الدليل بتحسين توافق السفن إلى الرصيف من خلال تحسين البيانات الرئيسية للميناء، حيث يتم الحصول على بيانات حول قيود حجم الموانئ والأرصعة بواسطة نظام معلوماتي (AIS) حيث يعد نظام AIS إلزامياً بموجب اتفاقية سولاس "SOLAS" والذي يتيح تزويد السفن بمعلومات قيمة حول الموانئ.

أما الإجراء السابع فيتضمن تمكين تحسين الوزن الثقيل للسفن من خلال بيانات الميناء الرئيسية المحسنة، بحيث يتم تحسين بيانات "Port Master" الخاصة بالمد والجزر وعمق المياه وكثافة المياه لتحسين قدرة الوزن الساكن للسفن، بحيث تحصل السفن على تلك المعلومات المتعلقة بمسار المياه العميقة والممر المائي وطول الرصيف وحوض الدوران للميناء قبل الدخول إلى الميناء.

وشمل الإجراء الثامن والأخير تحسين السرعة بين وقت رسو السفينة وبدء أعمال الشحن والتفريغ، التي من شأنها تعمل على تقليل مكوث السفينة بالميناء.

وحسبما أعلنته المنظمة البحرية العالمية، فإن الدليل يحتوي على 8 إجراءات يتم تنفيذها بسهولة التدابير، منها تسهيل التثبيت في الموانئ، بهدف تقليل وقت السفينة في الموانئ، حيث يتم عمل الإصلاحات الخاصة بمحرك السفينة الرئيسي في وقت واحد مع عمليات شحن وتفريغ البضائع.

وتضمن الإجراء الثاني تسهيل تنظيف الهيكل والمروحة في نفس وقت شحن وتفريغ البضائع، على الرغم من أن العديد من الموانئ لا تسمح بتنظيف هيكل السفينة في الميناء لمنع انتقال الأنواع الغازية. كما تضمن الدليل إمكانية تسهيل العمليات المتزامنة في الموانئ، بحيث يتم أكثر من عملية خلال عمليات الشحن والتفريغ، ومنها عمليات التزويد بالوقود، وتنظيف الخزانات، وتجديد مخازن السفن، وهي عمليات من شأنها أن تقلل من الوقت الذي يقضيه في الميناء وتقلل من انبعاثات غازات الدفيئة المقابلة.

ونص دليل المنظمة البحرية العالمية، على ضرورة تطبيق منظومة التخليص المسبق الجمركي للبضائع، التي تهدف إلى القضاء على وقت انتظار التخليص في الميناء.

أما الإجراء الخامس وفقاً لدليل المنظمة فيتضمن تحسين تخطيط السفن التي تدخل على أرصفة متعددة في ميناء واحد، ويتضمن هذا





## «الجمارك»

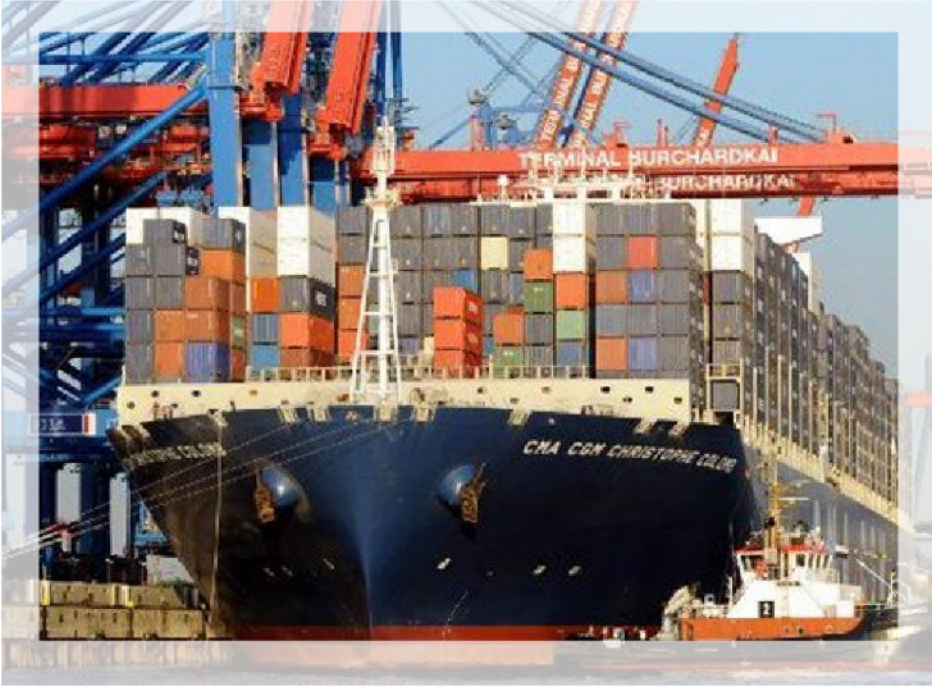
# تطالب بسرعة الانضمام لمنظومة «التسجيل المسبق»



- تطلبت مصلحة الجمارك العاملين في التجارة الخارجية بتطبيق القرار 222 لسنة 2021 الخاص بنظام التسجيل المسبق.
- وأكدت المصلحة في تعليمات تم توزيعها على المستوردين والمستخلصين، أن رقم قيد المصدر الأجنبي ورقم قيد المستورد المصري والقيد المبدئي للشحنة (ACID) سيكون إلزاميا لتفعيل الحجزات وعلى جميع المستندات للشحنات التي سوف تصل الموانئ البحرية المصرية اعتبارا من 1 أكتوبر المقبل.
- وطالبت باتخاذ اللازم نحو سرعة تسجيل المصدر الأجنبي وإنشاء حساب لشركات التخليص والاستيراد على موقع نافذة والذي تديره الشركة المصرية لتكنولوجيا المعلومات (MTS).
- وفي السياق نفسه أشارت الدكتورة نجوى شحاته مدير عام الإدارة العامة لمكتب رئيس قطاع النظم والإجراءات بمصلحة الجمارك إلى أنه تم إعداد منشور جمركي نص على كافة الإجراءات الخاصة بنظام التسجيل المسبق والذي سيتم تنفيذه إلزاميا أول أكتوبر المقبل .
- وأضافت أن هذا المنشور يأتي للقضاء على اللغظ الذي نشب بعد صدور قرارات من قبل وزارة المالية بخصوص النظام الجديد، والذي سيتم تنفيذه في النقل البحري فقط، على أن يشمل النقل البري والجوى في مرحلة لاحقة.
- من جانبه، طالب محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، بإعادة النظر في تسجيل البضائع الترانزيت، خاصة أن هناك كثيرا من البضائع ترد عبر موانئ قريبة من مصر في وقت قصير، في حين أن القرارات والتعليمات طالبت بضرورة التسجيل قبل وصولها بـ 48 ساعة، بالإضافة إلى البضائع التي ترد بنظام «to order»، والتي تحتاج إلى إعادة نظر مرة أخرى.
- وأشار إلى أن البضائع التي ترد بنظام «to order» مثل الحبوب يتم شحنها باسم المصدر، ويتم تغيير المستورد عندما يتم بيعها قبل دخولها الميناء بساعات، وهي من الصعب أن تنطبق عليها القرارات الصادرة في هذا الشأن.
- وتابع أن تطبيق هذا النظام سيضمن تسيير تداول المستندات بطريقة إلكترونية وعدم الاعتماد على النظام الورقي، وهو ما سيعمل على تحسين تصنيف مصر في المؤشرات اللوجستية العالمية.
- من ناحية أخرى، أرسلت شركات التوكيلات الملاحية عددا من الاستفسارات الخاصة بمنظومة التسجيل المسبق، والتي تم إرسالها لمصلحة الجمارك مؤخرا.
- وتضمنت تلك الاستفسارات دورة الإجراءات التي سيقوم بها الوكيل الملاحى داخل منظومة
- التسجيل المسبق، وآلية معرفة الخط الملاحى ووكلائه بالخارج برقم التسجيل المسبق «ACID» .
- وردت مصلحة الجمارك بأنه وفقا لأحكام القرارين الوزاريين رقمى 38 و 222 لسنة 2021 بشأن آليات التسجيل المسبق للشحنات أخذًا في الاعتبار ما تم بشأن التوافق عليه بين مصلحة الجمارك والشركة المنفذة (MTS) بشأن الدورة الاجرائية فى هذا الخصوص، يلتزم الناقل أو ربابنة السفن أو وكلائهم الملاحيون أو من يمثلونهم بتقديم المعلومات والمستندات وقوائم الشحن الخاصة بالبضائع المشحونة إلى الموانئ داخل البلاد إلكترونيا إلى مصلحة الجمارك، على أن يتم إدراج رقم القيد الجمركى المبدئى (ACID) بمستندات الشحن الخاصة بالبضائع وكذا أرقام تعريف أطراف بوليصة الشحن.
- وتساءلت التوكيلات الملاحية حول المستند الدال على صحة رقم (ACID) وما هى الضمانات لعدم تقديم المصدرين لرقم غير صحيح لعدم تكرار ما تعانیه الخطوط الملاحية من تقديم الشاحنين لأسماء وعناوين وهمية.
- وردت مصلحة الجمارك بأن القرار الوزارى رقم 222 لسنة 2021 نص على أن يلتزم الناقل أو من يمثله بإرسال قائمة تضم جميع الشحنات المزعم تصديرها إلى مصر بصورة







لتطبيق منظومة «ACI» وفقاً للضوابط والإجراءات المقررة. وأشار إلى أنه يُشترط للقيد الجمركي للشحنات الواردة إلى البلاد بنظام التسجيل المسبق «ACI» أن يتقدم المستورد أو صاحب البضاعة، أو وكيله من المستخلصين الجمركيين بالفاتورة الخاصة بالبضاعة بشكل إلكتروني متضمنة التوقيع الإلكتروني. كما يُشترط أن تكون هذه الفاتورة مسجلاً بها رقم التسجيل الضريبي للمستورد ورقم تسجيل المصدر الأجنبي «المورد»، ورقم القيد الجمركي المبدئي للشحنة «ACI»، وبند التعريفية الجمركية، والكود القياسي للصنف، موضحاً أنه يتم السماح بتعديل بيانات الشحنة بعد إصدار رقم القيد الجمركي المبدئي فيما عدا بيانات طرفي التعامل التجاري «المستورد أو صاحب البضاعة - المصدر الأجنبي»، وذلك قبل الشحن، مع مراعاة إعادة تقييم كل بيانات الملف وفقاً لمعايير نظم المخاطر الأولية لعناصر الشحنة، والقيود الرقابية والاستيرادية المدرجة بتذييلات التعريفية الجمركية المتكاملة السارية.

وأكدت مصلحة الجمارك أن الإدارة المركزية للسياسات والإجراءات بوضع تصور لإجراءات إدراج الرقم «ACI» في حالات البوالص المجمعة. وأكد مسئولو مصلحة الجمارك أنه سيتم استثناء عدد من البضائع خلال المرحلة الأولى من التنفيذ ومنها الأمتعة الشخصية، بالإضافة إلى البضائع الواردة لصالح وزارة الدفاع، علاوة على تجارة الترانزيت غير المباشر إلى دول الجوار فإنه لا يسرى بشأنه تطبيق منظومة التسجيل المسبق للشحنات. يذكر أن منظومة التسجيل المسبق للشحنات (ACI) نظام جمركي جديد طبقاً للمادة 39 من قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020، وقرار وزير المالية رقم 38 لسنة 2021، والذي يعتمد على إتاحة بيانات ومستندات الشحنة (الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن النهائية أو المبدئية) قبل الشحن بـ 48 ساعة على الأقل لرصد أي خطر على البلاد من خلال نظام إدارة المخاطر. كان الدكتور محمد معيط وزير المالية، أكد أن 250 شركة مستوردة انضمت إلى النظام الجمركي للتسجيل المسبق للشحنات «ACI» خلال شهر منذ انطلاقه تجريبياً في أول أبريل الماضي، حيث سجلت ألف معاملة جمركية عبر الموانئ البحرية قبل الشحن من بلد التصدير، بينما سجل 4400 مصدر أجنبي على المنصة الدولية المؤمنة لتبادل البيانات التي تعمل بتقنية «Blockchain»؛ تمهيداً

الإلكترونية خلال مدة لا تتجاوز 24 ساعة وقت مغادرة السفينة بميناء التصدير على أن تتضمن بيانات كل شحنة رقم بوليصة ورقم تعريف المصدر ورقم تعريف المستورد، وذلك حتى يتسنى للناقل التحقق من صحة أرقام (ACI) وذلك قبل عملية الشحن، على أن يتم التحقق من سلامة جميع البيانات وإرسال نتيجة التحقق (بالإيجاب أو السلب) إليها إلى الناقل أو من يمثله.

وفيما تساءلت التوكيلات الملاحية حول من تقع مسؤولية إعادة التصدير في حالة عدم ذكر الرقم في بوليصة الشحن على الوكيل الملاحى في حين أن مسؤولية تقديمه للخط الملاحى هي مسؤولية الشاحن والمستورد؟ أكدت المصلحة أن المادة 29 من قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 نصت على أن يلتزم الناقل أو ربانته السفن وقادة الطائرات ووسائل النقل الأخرى أو وكلائهم الملاحيون ومن يمثلونهم بإدراج هذا الرقم بمستندات الشحن الخاصة بالبضائع الواردة للبلاد وفي حالة عدم إدراجه بمستندات الشحن يتم إعادة شحن هذه البضاعة إلى خارج البلاد دون تفريغها داخل الموانئ والمنافذ المصرية على نفقة الناقل أو من يمثله.

وبينما طلبت التوكيلات الملاحية معرفة مدة تنفيذ إجراءات التعامل مع شركات وكلاء الشحن (مرحلي البضائع) وكيفية تسجيل «ACI» ردت مصلحة الجمارك بأن هذا الأمر يحتاج إلى معالجة خاصة تنظم التعامل لعملاء وكلاء الشحن، وتم توجيه الإدارة المركزية للسياسات والإجراءات الجمركية لوضع تصور لكيفية التعامل معهم عند التسجيل المسبق للشحنات.

وبخصوص إجراءات التعامل مع بوليصة الشحن «T0 order» في ظل التسجيل المسبق والتي يكون معظمها بضائع حبوب، أكدت مصلحة الجمارك أن قانون الجمارك نص على وجود التزام قانوني بذكر جميع البيانات التفصيلية لقوائم والشحن وفقاً للمادة 46 من القانون وبالتالي فلا مجال للتعامل مع بوليصة الشحن «T0 order» إلا في الحالات التي يقرها القانوني البحري إن وجدت.

وحول المسئول عن إدراج رقم «ACI» في البوالص المجمعة والتي يكون المستوردون فيها أكثر من شركة في شحنة واحدة، وهل سيكون الوكيل الملاحى أو وكيل الشاحنين،





## كامل الوزير لـ «وزراء النقل العرب»:

### نناقش قضايا في تحديات غير مسبوقه فرضها كورونا



المهندس كامل الوزير

أكد وزير النقل المصري، كامل الوزير إن الدورة 66 للمكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب تناقش قضايا في تحديات غير مسبوقه فرضها فيروس كورونا.

جاء ذلك كلمة باجتماع الدورة 66 للمكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب الذي استضافه فرع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري اليوم الخميس بالقرية الذكية، وتم عن بعد.

وترأس اجتماعات المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب الفريق مهندس كامل الوزير – وزير النقل بجمهورية مصر العربية وبحضور السفير الدكتور كمال حسن على الأمين العام المساعد رئيس قطاع الشؤون الاقتصادية بجامعة الدول العربية.

وذلك بحضور الدكتورة دينا الظاهر – مدير إدارة النقل والسياحة بجامعة الدول العربية والاستاذ الدكتور اسماعيل عبدالغفار اسماعيل فرج رئيس رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري وبمشاركة عبر تقنية الفيديو كونفرانس وزراء النقل في السعودية والامارات.

وكذلك كبار مسئولى وزارات النقل في البحرين وجيبوتي وفلسطين وتونس والجزائر ولبيبا أعضاء المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب ورؤساء ومدراء المنظمات والاتحادات العربية المعنية بالنقل البرى والبحرى ، عبر تقنية الفيديو كونفرانس.

وفي بداية الاجتماع نقل وزير النقل المصري كل تقدير ومودة الشعب المصري الذى يعتز دوماً بانتماه لأمته العربية والعمل على تقدمها ورفعتها.

وأعرب عن تقديره الكبير لأصحاب وزراء النقل العرب ورؤساء وأعضاء الوفود على المشاركة فى أعمال هذه الدورة عن بعد ومناقشة الموضوعات والقضايا المعروضة فى ظل ظروف صعبة وتحديات غير مسبوقه فرضها خطر فيروس كورونا المستجد الذي كانت له تداعياته على حياة البشر وكافة مناحي الحياة الاقتصادية والاجتماعية، تلك التحديات التى فرضت تكاتف الجميع محلياً ودولياً من أجل التغلب على تأثيراتها.

كما توجه الوزير بالشكر الجزيل للأمين العام للجامعة العربية والسيد الأمين المساعد للشؤون الاقتصادية على الاعداد الجيد لإجتماع اليوم وكذلك اللجان الفنية للنقل البرى والبحرى والمتعدد الوسائط المعنية بدراسة الموضوعات المطروحة على جدول الأعمال للوصول للنتائج المرجوة.

من جانبه قال السفير كمال حسن على الأمين العام المساعد للشؤون الاقتصادية بجامعة الدول العربية ان هذه الدورة تنعقد فى ظروف استثنائية عانى فيها قطاع النقل مثل جميع القطاعات الاقتصادية عناء كثيرا واكثر القطاعات تأثراً بهذا الوباء وقد تأثر كثيرا على مستوى النقل البحرى والبرى والجوى والسكى .

وأعرب علي عن أمله فى الوصول لتوصيات وقرارات تغطى كل بنود مشروع جدول الاعمال وتفيد جميع البلدان العربية.

واضاف "علي" أنه من المقرر أن يتم رفع التوصيات الصادرة عن الدورة (66) للمكتب التنفيذي للمجلس إلى الدورة القادمة لمجلس وزراء النقل العرب (أكتوبر: 2021) للنظر فى اعتمادها والعمل بموجبها.

وبدورها قالت الدكتورة دينا الظاهر مدير إدارة النقل والسياحة بجامعة الدول العربية أن المكتب التنفيذي فى دورته الحالية ، يناقش عدداً من الموضوعات التى تساهم فى تفعيل العمل العربى المشترك وذات العلاقة بقطاع النقل العربى بأشكاله المختلفة: بري - بحري - جوي .

ففى مجال النقل البرى : تتم مناقشة بعض التعديلات فى اتفاقية تنظيم النقل بالعبور "الترانزيت" بين الدول العربية المعدلة، ومقترح مقدم من جمهورية مصر العربية للنظر فى إنشاء منصة إلكترونية عربية للنقل البرى على الطرق بين الدول العربية تخدم أطراف العملية التجارية.

وفي مجال النقل البحرى : ينظر المكتب فى الصيغة النهائية لمشروع اتفاقية تنظيم النقل البحرى للركاب والبضائع بين الدول العربية، تمهيداً لرفعها إلى مجلس وزراء النقل العرب للنظر فى اعتمادها.

واضافت الظاهر : كما ناقش المكتب التنفيذي عدد من الدراسات والشروط المرجعية المقدمة من الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ومن اهمها دراسة استرشادية بشأن مقترح لإقامة التجمعات البحرية الوطنية فى الدول العربية، والنظر فى اعتماد مسودة الشروط المرجعية لدراسة إنشاء آلية عربية مشتركة لدعم صناعة إصلاح وبناء السفن فى الدول العربية، وكذلك مسودة الشروط المرجعية لإنشاء قاعدة بيانات تخدم هذه الصناعة.

وفي مجال النقل الجوى ناقش المكتب التنفيذي مقترح مقدم من المنظمة العربية للطيران المدني والاتحاد العربى للنقل الجوى والاتحاد الدولى للنقل الجوى (آياتا) بشأن مقاربة مشتركة لمجلس وزراء النقل العرب مع مجلس وزراء الصحة العرب لدعم إعادة إطلاق وتعافي قطاع النقل الجوى العربى أسوة بما هو متبع فى الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبى وقرار مجلس وزراء الصحة العرب فى هذا الشأن.

وبدوره قال الأستاذ الدكتور اسماعيل عبد الغفار إسماعيل فرج، رئيس الأكاديمية العربية نرحب بكم فى فعاليات اجتماع المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب .

وأضاف : فقد قامت الأكاديمية بتوجيه من الامانة العامة لجامعة الدول العربية خلال السنوات الماضية باستضافة اجتماعات المجالس الوزارية الفنية التابعة لجامعة الدول العربية وبصفتها احد الأنواع الفنية لجامعة الدول العربية.

وأشار عبد الغفار الى أن الهدف الأسمى للأكاديمية هو تلبية احتياجات مجتمعنا العربى من عناصر بشرية منتجة وفعالة من اجل النهوض باوطننا وتحقيق التنمية المستدامة ليعود الخير على شعوبنا ويعم عليها الرخاء .



## حاويات غرب بورسعيد تضيف لخدماتها تداول الأسمنت الصب



أكد عبد القادر جاب الله، رئيس مجلس إدارة شركة بورسعيد لتداول الحاويات، المشغل الرئيسي لمحطة حاويات ميناء غرب بورسعيد، حصول الشركة مؤخراً على الموافقات البنينة اللازمة لقيام بأعمال تداول الأسمنت الصب (الصادر- وارد) بنظام الدائرة المغلقة (Cilo). وقال إن الشركة أعلنت للعملاء من المصدرين والمستوردين عن جاهزيتها لتقديم كافة التسهيلات التشغيلية بأسعار تنافسية جاذبة تشجيعاً لهم على استخدام محطة حاويات غرب بورسعيد، وفي إطار ماتلمسه من إقبال المستوردين وازدياد الطلب على الأسمنت المصري.

وتعد شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع إحدى الشركات الرائدة في مجال تداول الحبوب العامة والصب على مستوى الجمهورية، منذ ما يزيد عن 35 عاماً، وتحرص على تقديم خدمة متميزة لسااده عملاء الشركة من خلال أحدث معدات التداول وعماله مدربة ذات خبرة في هذا المجال. وأوضح جاب الله أنه أضيف لنشاط الشركة تخزين الحاويات الفارغة

بالمستودع الجمركي، التابع لها بالعاشر من رمضان، الذي يعد إضافة لنشاط التداول بالحاويات كما أعلن عن تخصيص 259 مليون جنيه خلال العام المالي لتحديث المعدات وتطوير الساحات.



## معهد تدريب الموانئ يفتح باب التدريب لسائقي الشاحنات لمدة عام

أعلن معهد تدريب الموانئ التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري عن فتح باب التدريب بإدارة العمليات لسائقي التريلات.

وأكد المعهد عبر منشور له عن أن التدريب يأتي بالتعاون مع شركة قناة السويس للحاويات والتي تدير محطات الحاويات بميناء شرق بورسعيد.

وتم إنشاء معهد تدريب الموانئ عام 1982 بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

يقوم المعهد من خلال مجموعة من المحاضرين والمدربين المؤهلين على أعلى المستويات بعقد دورات في مجالات التنمية الإدارية، والأعمال الإدارية والمالية، وإدارة الموانئ وأعمال السلامة بها، والتشغيل في الميناء، والحاسب الآلي ونظم المعلومات، والأعمال الهندسية والفنية، ومحاكاة أوناش الرصيف العملاقة وأوناش الساحة وأوناش المنصات البترولية البحرية (الثابتة والمتحركة).

وأشار المنشور إلى أن مزايا التدريب على البرنامج الجديد أنه يشمل تدريب عملي في أهم محطات الحاويات العاملة بالسوق المحلية، بالإضافة إلى منح المتدرب مكافأة شهرية، وتوفير المواصلات من وإلى الشركة لإكمال عملية التدريب، بالإضافة إلى تغطية تأمينية على المتدربين.

واشترط معهد تدريب الموانئ في المتقدمين للتدريب أن يكون السن من 21 إلى 28 سنة، والحصول على مؤهل متوسط على الأقل، بالإضافة إلى أن يكون المتقدم من مواليد أو مقيم بمدينة بورسعيد، علاوة على معرفة جيدة بأساسيات اللغة الإنجليزية (حروف وأرقام)، ويكون المتقدم حاصل على رخصة قيادة سارية.

ووقع المعهد في إبريل الماضي اتفاقية تعاون مع وزارة النقل، وذلك بالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل (IRU) وذلك لتدريب سائقي الشاحنات على القيادة الآمنة على الطرق السريعة.

وقد قام الاستاذ الدكتور اكرم سليمان السلمي عميد معهد تدريب الموانئ بالأكاديمية عرض فيه لدور محاكي الشاحنات في تدريب السائقين على القيادة الآمنة، حيث يمتلك معهد تدريب الموانئ عدد من المحاكيات هي الاحدث في مصر والشرق الاوسط كما يمتلك خبرة كبيرة في هذا المجال على المستوى المحلي والاقليمي.





## تعرف على نسبة إنجاز وتنفيذ مشروعات هيئة ميناء الإسكندرية

كشف تقرير لهيئة ميناء الإسكندرية عن أبرز المشروعات التي يتم تنفيذها خلال الفترة الأخيرة، والمتوقع افتتاحها مستقبلاً، ليتم الانتهاء من تلك المشروعات خلال العامين المقبلين.



وأكد التقرير على أن أهم تلك المشروعات تتمثل في إنشاء 3 كبارى أعلى هاويس المالح والذي يربط بين ميناء الإسكندرية وترعة النوبارية والتي تصل تكلفتها قرابة 300 مليون جنيه.

ويستهدف المشروع إمكانية نقل الحاويات عبر الصنادل النهرية ( البارجات ) والذي سيسمح بعد تنفيذ تلك الكباري بمرور صنادل الكباري 2 رصة من الحاويات ، وتشمل تلك الكباري 2 لمرور السيارات وكوبرى أعلى السكة الحديد.

كما يتم إنشاء البنية التحتية لمنطقة الساحات الجديدة المنقولة من الشركة التجارية للأخشاب والتي تم البدء فيها منذ يونيه 2019 وكان مخطط أن تنتهي في نهاية مايو الجاري، وتم تنفيذ قرابة 80% من تلك الأعمال، بتكلفة تصل إلى 305 مليون جنيه.

وكان مجلس الوزراء قد وافق في ديسمبر من عام 2018 على ضم أراضي الشركة التجارية للأخشاب وآخرين إلى ميناء الإسكندرية لتوسيع الظهر الغربي للميناء بما يحقق الاستفادة المثلى له، من حيث زيادة الطاقة التخزينية للميناء، واستحداث ساحات جديدة لأنشطة لم تكن موجودة، وتوفير ساحات لتخزين وتداول الأخشاب، وزيادة معدل التداول بالميناء.

كما تم تنفيذ نسبة 40% من مشروع إحلال وتجديد السكة الحديد بالطريق الشرياني بطول 3.5 كيلو متر والذي تم البدء فيه منذ فبراير الماضي، ومتوقع الإنتهاء من هذا المشروع نهاية العام الجاري.

وذكر التقرير أنه تم الانتهاء من مشروع انشاء أسوار جمركية حول الأراضي التي تم ضمها من الشركة التجارية للأخشاب لميناء الإسكندرية وتم الاستلام الابتدائي للأسوار.

كما تم الانتهاء بنسبة تقترب من 80% من مشروع رصيف 85/3 بطول 433 متراً والمعروف برصيف الأخشاب، وتصل تكلفة المشروع 390.6 مليون جنيه، والمخصص لتداول الأخشاب والبضائع العامة وحيث



• وأكد التقرير أنه تم تجهيز قطعة أرض تم استلامها من شركة مصر للبترول بالمنطقة الرابعة تصل مساحتها إلى قرابة ألف متر مربع، كما تم استغلال جميع الفراغات الموجودة بجميع الساحات والشوارع الجانبية والساحة 27 خروج والمحطة الركاب السياحي والأرصفة المحيطة بها وساحة 14 وساحة 18 وذلك لاستقبال جميع السيارات الواردة للميناء، وهو ما أدى إلى زيادة عدد السيارات الواردة لميناء الإسكندرية جراء تلك الاجراءات.

• وذكر التقرير أنه تم عدد استقبال 8306 سيارة للجراج متعدد الطوابق بإيراد قدره 4.45 مليون جنيه من إجمالي الإيراد الكلي، ليصل إجمالي إيراد الجراج منذ افتتاحه 51.4 مليون جنيه.

• وبلغ نسبة تنفيذ مشروع إنشاء وصلة حرة تربط ميناء الإسكندرية بالطريق الدولي الساحلي السريع بمنطقة باب 54 (كوبرى 54) قرابة 92%، والتي تنفذها شركة النيل العامة للطرق والكباري ( إحدى الشركات التابعة لوزارة النقل) ، ويبلغ طولها 2.3 كم وعرضها 17.6 متر وتكلفتها الإجمالية 905 ملايين جنيه.

• ومن المتوقع أن يحقق المشروع تحقيق سيولة الحركة المرورية وعمليات نقل البضائع من ميناء الإسكندرية حتى الطريق الدولي، وتخفيف الزحام والضغط المرورى بشارع المكس ومنطقة الوردان والقضاء على تكديس سيارات النقل الثقيل بالشوارع العامة بغرب الإسكندرية.

• ويشمل ساحة خلفية مساحتها 35 ألف متر مسطح والذي سيصل حجم التداول المتوقع بها إلى 5 مليون طن / سنة .

• وأكد التقرير أنه يتم حالياً إخلاء منطقة نجع أسو والالمونيوم والتي سيتم استغلالها في إنشاء مناطق لوجستية، حيث تم دفع تعويضات تصل إلى قرابة مليار جنيه للأسر التي تسكن تلك المناطق، وتم بالفعل نقل وتسكين 336 أسرة حتى الآن، حيث كانت تسكن تلك المناطق قرابة 554 أسرة ، حيث من المخطط تسكين تلك الأسر في وحدات مشروع " بشائر الخير " التابعة لمحافظة الإسكندرية.

• كما بلغت نسبة التنفيذ في مشروع المحطة متعددة الأغراض بنسبة تقترب من 60% والتي تقوم بتنفيذها مجموعة الفرايلي للأعمال المتكاملة وشركة إيديكس الدولية للهندسة والمقاولات ، ويقام المشروع على الأرصفة -62 55 بميناء الإسكندرية بتكلفة 5 مليارات جنيه.

• يذكر أن المشروع يصل طول أرصفة المحطة 2450 متراً طويلاً وتشمل ساحات تداول نصف مليون متر2 وتستطيع استقبال من 6-7 سفن فى نفس الوقت، وقادرة على تداول من 12 - 15 مليون طن بضائع سنوياً سيتم تقسيمها إلى 3 محطات تداول " حاويات - بضائع عامة - سيارات".

• وكشف التقرير عن مساعي هيئة الميناء لزيادة الساحات الخاصة بتخزين السيارات الواردة من الخارج ( الزيرىو ) بجانب الجراج متعدد الطوابق الذي تم افتتاحه نهاية العام الماضي.

• وكشف التقرير عن مساعي هيئة الميناء لزيادة الساحات الخاصة بتخزين السيارات الواردة من الخارج ( الزيرىو ) بجانب الجراج متعدد الطوابق الذي تم افتتاحه نهاية العام الماضي.

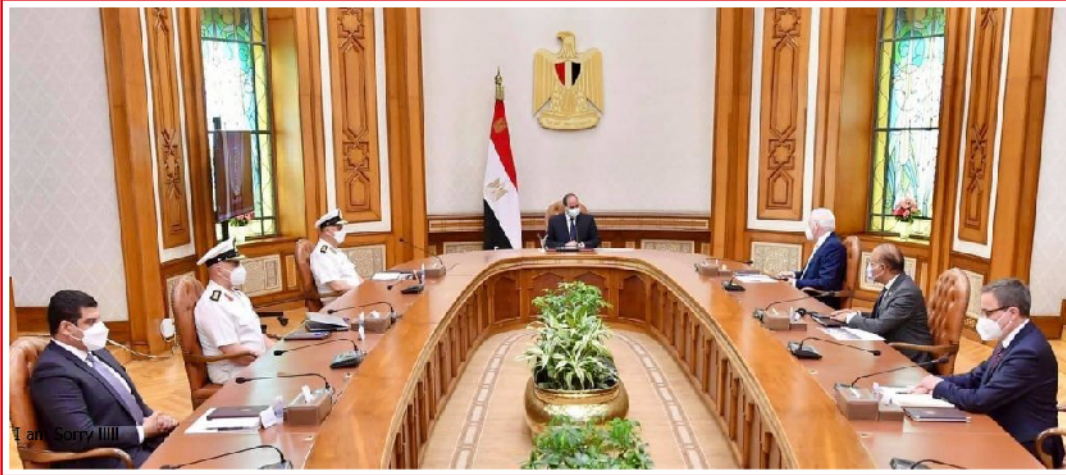
• وكشف التقرير عن مساعي هيئة الميناء لزيادة الساحات الخاصة بتخزين السيارات الواردة من الخارج ( الزيرىو ) بجانب الجراج متعدد الطوابق الذي تم افتتاحه نهاية العام الماضي.

• وكشف التقرير عن مساعي هيئة الميناء لزيادة الساحات الخاصة بتخزين السيارات الواردة من الخارج ( الزيرىو ) بجانب الجراج متعدد الطوابق الذي تم افتتاحه نهاية العام الماضي.



# يستعرض مع رئيس «لورسن» الألمانية جهود الدولة لتوطين الصناعات البحرية بكل جوانبها

## السياسي



استقبل الرئيس عبد الفتاح السيسي مؤخرا بيتر لورسن مالك ورئيس مجلس إدارة شركة لورسن الألمانية العالمية في مجال صناعة السفن، بحضور الفريق أحمد خالد قائد القوات البحرية، واللواء بحري محمد إبراهيم، والعقيد بحري محمد ناجي.

وصرح المتحدث الرسمي باسم رئاسة الجمهورية بأن الاجتماع تناول متابعة جهود الدولة لتوطين الصناعات البحرية بكافة جوانبها، وتم استعراض أوجه تطوير ترسانات صناعة السفن، إضافة إلى تأهيل وتدريب الكوادر البشرية الوطنية من الشباب العاملين في هذا المجال. كما تمت مناقشة تطوير البنية التحتية للمعدات اللازمة لهذه الصناعة الحيوية، بما يمكنها من مواكبة أحدث التكنولوجيات العالمية.

## دمياط لتداول الحاويات تستعد لزيادة أوناشها ضمن خطة الشركة للإحلال والتجديد

تستعد شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع العامة "التابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبري"، بمعداتها خلال الفترة المقبلة.



ديسمبر من نفس العام. وتعد الأوناش الأخيرة من إنتاج شركة ZPMC الصينية وهي شركة عالمية متخصصة في صناعة الأوناش العملاقة الخاصة بمحطات تداول الحاويات، وتصل حمولة تلك الأوناش 41 طناً وقادرة على تداول حاويات 7+1 عرض و5+1 ارتفاع. ودخلت الأوناش الثلاثة الأخيرة الخدمة بعد انتهاء الفحص والاستلام وبذلك يصل إجمالي أوناش الساحة العملاقة العاملة إلى 31 ونشاً " RTG " يقابله 10 أوناش رصيف عملاقة. وانتهت الشركة مؤخراً من ترسية شركة توريد 3 أوناش رصيف عملاق على شركة " ZPMC " الصينية خلال الشهر الماضي بتكلفة تصل إلى 450 مليون جنيه، ومن المقرر توريد تلك الأوناش خلال العام المقبل. وأنشئت شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع سنة 1986م، وبدأت التعامل مع كبرى الخطوط الملاحية المنظمة سنة 1990 وحقق نجاحاً مشهوداً لتصبح أهم محطات الحاويات في البحر المتوسط في فترة التسعينيات. وعن هيكل رأس المال، تمتلك الشركة القابضة للنقل البحري والبري نسبة 42% من الاسهم وهيئة ميناء دمياط نسبة 25% وشركة القناة للتوكيلات الملاحية نسبة 20% وشركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع نسبة 3% بينما يساهم القطاع الخاص والأفراد بنسبة 3% من رأس مال الشركة. التأمين الابتدائي للمناقصة يصل إلى 20 ألف دولار.

تلك الأوناش تمهيداً لافتتاح المرحلة الأخيرة من تعميق وتدعيم الأرصفة التي تقوم بتنفيذها شركة بتروجيت "التابعة لقطاع البترول". وأضاف أن الأوناش التي تم طرحها أمام الشركات العالمية تصل حمولة الونش الواحد قرابة 45 طن والتي يتم استخدامها في تستيف الحاويات بساحات الشركة، لافتاً إلى أن التأمين الابتدائي للمناقصة يصل إلى 20 ألف دولار. وأشار إلى أن الشركة تسلمت خلال ديسمبر الماضي 3 أوناش ساحة عملاقة، والتي تعتبر الدفعة الرابعة من أوناش الساحة العملاقة، حيث تم بالفعل استلام الدفعة الأولى وتضم 3 أوناش يونيو 2018 واستقبلت الدفعة الثانية نفس عدد الأوناش في يناير 2019، بالإضافة إلى 3 أوناش آخرين دفعة ثالثة في شهر

وحسب بيانات الشركة، فقد تم طرح مناقصة بين الشركات العالمية المتخصصة في تصنيع الأوناش لتوريد تلك المعدات، ومن المقرر أن يتم فض المطاريف الفنية منتصف مايو المقبل، وذلك بتأمين قدره 115 ألف يورو. ولفت مدير بحوث الشركة أحمد كامل، إلى أن الشركة طلبت أيضاً من الشركات المتخصصة في تصنيع وإصلاح الأوناش الخاصة بساحات محطات الحاويات، لإجراء عمرة وتطوير شامل لأوناش الساحة العملاقة ماركة ميتسوبيشي، التي تصل إلى 5 أوناش، لإعادة دخولها الخدمة مرة أخرى. وأكد أن الشركة كانت قد طرحت مناقصة بين شركات تصنيع الأوناش العالمية لتوريد 3 ونش ساحة عملاق "تلكسوبي"، بهدف زيادة



## وزير قطاع الأعمال :

## إطلاق الكتالوج الإلكتروني للمنتجات المصرية خلال أيام



أ/ هشام توفيق

عقد هشام توفيق وزير قطاع الأعمال العام مؤخرًا، اجتماعًا مع مجلس إدارة شركة النصر للتصدير والاستيراد “جسور” عبر تقنية الفيديو كونفرانس، بحضور اللواء صلاح الدين حلمي رئيس الشركة القابضة للنقل البحري والبري، التابعة لوزارة قطاع الأعمال العام.

أبرز الأسواق العالمية في أفريقيا وأوروبا وآسيا والأمريكيتين، وذلك من خلال تدشين 16 مركزًا تجاريًا وترويجيًا للوصول بالمنتجات المصرية إلى مختلف الأسواق العالمية وزيادة حجم الصادرات، منها 14 مركزًا تابعًا لشركة “جسور” واثنين تابعة لشركة “Afrigate” الجاري تأسيسها لتعمل في شرق أفريقيا بالشراكة بين شركة النصر للتصدير والاستيراد “جسور” وشركة النيل القابضة للتنمية والاستثمار (ممثلة لـ 3 بنوك عامة) والشركة المصرية لضمان الصادرات وعدد من كبار رجال الأعمال، حيث من المقرر الانتهاء من فتح 6 فروع جديدة بنهاية سبتمبر المقبل كمرحلة أولى يتبعها فتح باقي الفروع.

التجارية واتحاد الصناعات وغيرها من الهيئات والجهات في مجتمع الأعمال. من جهة أخرى، تابع “توفيق” – في ظل نموذج العمل الجديد للشركة – جهود توفير حزمة متكاملة من الخدمات اللوجستية للمصدرين، تبدأ من النقل البري للصادرات من باب المصنع إلى ميناء التصدير، والشحن البحري أو الجوي، شاملاً التخليص الجمركي والتجميع، بالإضافة إلى التخزين، وتوفير الخدمات المالية من تأمين وتمويل بالشراكة مع المؤسسات المالية المختلفة، بالتعاون مع شركة أجيليتي للخدمات اللوجستية. كما تم استعراض خريطة الجديدة للفروع الخارجية للشركة، والتي تضمن التواجد في

وتابع الوزير، خلال الاجتماع، تطور الأعمال في تنفيذ استراتيجية التطوير التي تنفذها الشركة في شكلها الجديد تحت مسمى “جسور”، تلك المبادرة التي أطلقها وزارة قطاع الأعمال العام قبل نحو عامين لفتح أسواق جديدة للمنتجات المصرية في مختلف دول العالم في ضوء ما تتمتع به مصر من تنوع في منتجاتها الصناعية والزراعية. وأكد الوزير على أن الرؤية الجديدة للشركة تقوم على توفير خدمات التسويق والترويج والوساطة والخدمات اللوجستية لتعزيز حركة التجارة الخارجية لمصر، من خلال استخدام الوسائل التكنولوجية المتطورة لتسويق وترويج الصادرات المصرية في المراكز التجارية العالمية.

واستعرض الوزير المستجدات الخاصة بالكتالوج الإلكتروني للمنتجات المصرية ومدخلات إنتاجها المطلوب استيرادها من الأسواق العالمية، بهدف تعزيز التجارة الخارجية لمصر في الاتجاهين، بما له من آثار على الاقتصاد القومي من توفير فرص عمل وعملة أجنبية، إلى جانب تشجيع المشروعات الصغيرة والمتوسطة على اختراق الأسواق العالمية.

ووجه الوزير بإتمام كافة الاستعدادات اللازمة لإطلاق الكتالوج الإلكتروني خلال الأيام القليلة المقبلة، حيث أوضح أشرف سعيد العضو المنتدب لشركة النصر للتصدير والاستيراد “جسور” أنه تم عقد العديد من ورش العمل التعريفية والترويجية لخدمات الكتالوج الإلكتروني لدى المجالس التصديرية والغرف







## أصدرت مصلحة الجمارك، إستييانا بين الشركات المختلفة لمعرفة أهم المشكلات والمعوقات التي تقف أمام التسجيل في النظام الجديد، والذي تم تطبيقه تجريبياً مطلع ابريل الماضي.

وتضمن الإستييان في أول بنوده الى الفئة التي ينتمي اليها المتعامل مع المنظومة الجمركية، وحول ما هو مستورد، أو مستخلص أو شركات أخرى ، بينما نص الاستييان في بنده الثاني حول مدى تسجيل الشركات بنظام التسجيل المسبق للشحنات على منصة نافذة، بالإضافة الى تحديد المشكلات التي واجهت الشركات أثناء عملية التسجيل على منصة نافذة، مع تحديد تلك المشكلات.

وتسائل الاستييان حول مدى حضور المتعامل مع المنظومة الجمركية للندوات التعريفية التي تنظمها مصلحة الجمارك بالتعاون مع الشركة المصرية لتكنولوجيا المعلومات " MTS " عن نظام التسجيل المسبق " ACI " ، وكيف تم معرفة العميل بتلك الندوات.

وتضمن الاستييان طلب رأي المتعاملين مع الجمارك حول مميزات نظام التسجيل المسبق، بالإضافة إلى تحديد سلبيات النظام الجديد، علاوة على تحديد مدى رغبة المتعامل في التعاون مع مصلحة الجمارك لتنظيم ندوة تعريفية عن نظام التسجيل المسبق للشحنات ACI، وتحديد الجهة التي يمكن تنفيذ الندوة بالتعاون معها مع تحديد كيفية التواصل مع تلك الجهة.

وأصدرت مصلحة الجمارك منشورا في أول مايو الماضي بخصوص نشاط التسجيل المسبق للشحنات والذي تم إصدار بقرار من وزير المالية بشأنه مؤخرا.

ونص المنشور الجديد رقم 19 لسنة 2021 بشأن الضوابط والاجراءات الخاصة بمنظومة التسجيل المسبق للشحنات، على أن يتم تنفيذ النظام الجديد على ما يتم شحنه من الخارج إلى داخل البلاد .

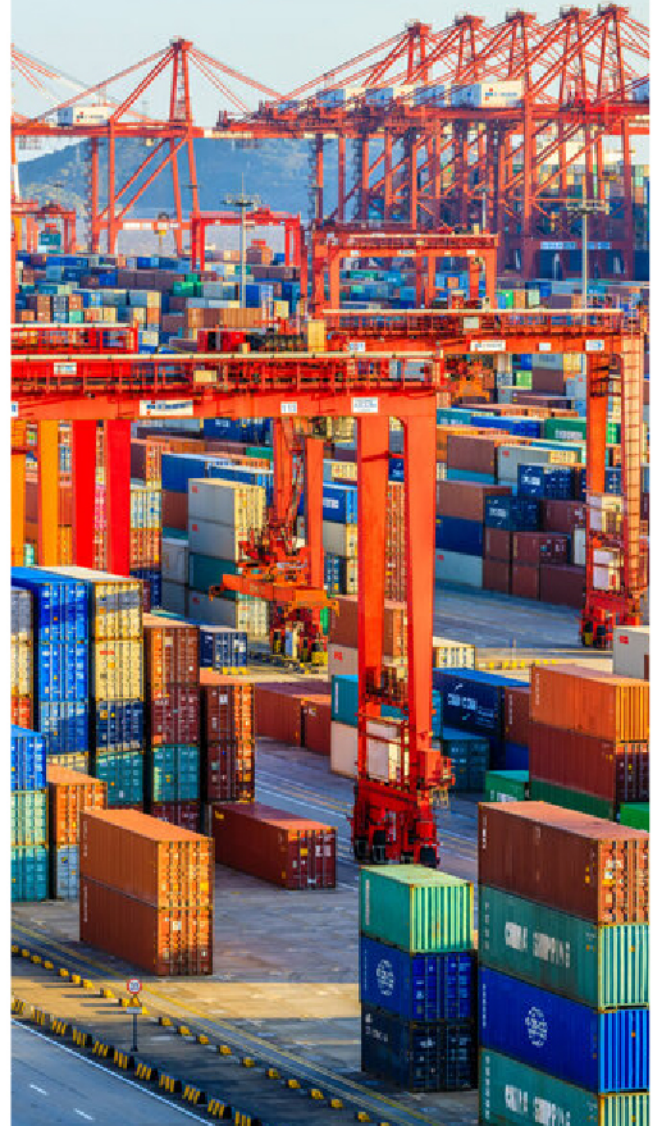
وأكد المنشور القرار إلى أنه جاء استنادا لقراري وزير المالية رقمي 38 ، 222 لسنة 2021 لكون هذا النظام قائم على تسجيل الرقم التعريفي للشحنة ACID قبل شحنها من الخارج .

ونظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI) هو نظام جمركي جديد يعتمد على إتاحة بيانات ومستندات الشحنة (الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن النهائية او المبدئية) قبل الشحن بـ 48 ساعة علي الأقل لتتمكن الجهات المعنية من رصد أي خطر على البلاد من خلال نظام إدارة المخاطر حيث تضع الدولة المصرية أولوية قصوى لضمان أمن مواطنيها.



الدكتور محمد معيط

## الجمارك تطلق استييانا بين المتعاملين معها حول منظومة التسجيل المسبق





## ﴿ MTS ﴾ تعقد ندوة تعريفية بنظام التسجيل المسبق للشحنات مع غرفة ملاحه الإسكندرية



الأستاذ هادي الحماصي

﴿ وأوصى الأستاذ / هادي الحماصي رئيس لجنة التدريب بغرفة ملاحه الإسكندرية، بضرورة سهولة التواصل بين الدعم الفني من شركة MTS والتوكيلات الملاحية، وضرورة قيام شركة MTS بموافاة الغرفة ببيان ملخص بالإجراءات والخطوات اللازم إتباعها من الخطوط الملاحية والشركات قبل بداية التنفيذ الفعلي لنظام التسجيل المسبق (ACI) ليتم تعميمه لأعضاء الغرفة.

﴿ وأكد "الحماصي" على ضرورة مشاركة مسئول الدعم الفني من شركة (MTS) ومسئول من مصلحة الجمارك أو مختص الشؤون الجمركية بشركة MTS خلال الندوات المزمع عقدها مع الغرفة خلال يونيه الجاري، وذلك تيسيرا لعرض ومناقشة الاستفسارات الخاصة بالشركات والرد عليها.

﴿ كما طالب "الحماصي" من ممثلي الشركات موافاة الغرفة بأي استفسارات في هذا الخصوص ليتم تجميعها وإرسالها الى شركة (MTS)، والرد عليها خلال الندوات التي يتم عقدها والمتفق عليها مع مصلحة الجمارك، كما تم التنبيه على التوكيلات الملاحية بالتسجيل في موقع "نافذة"، وكذا القيام بعمل التوقعات الإلكترونية للمسؤولين برفع المناقيسات على موقع "نافذة"، مشيرا إلى أنه تم بالفعل تجميع العديد من التساؤلات والرد عليها وتعميمها على كافة الشركات.

﴿ وتابع أنه جارٍ قيام شركة (MTS) استقبالا لتسجيل الشركات من خلال الرابط [https://docs.google.com/forms/d/1J9BfxqM-jF2GEo\\_gyAdkFM3-if-EqSgQ5qtnrUHdAJov0/edit](https://docs.google.com/forms/d/1J9BfxqM-jF2GEo_gyAdkFM3-if-EqSgQ5qtnrUHdAJov0/edit) ، على أن يتم موافاة الشركات تباعا بتاريخ وموعد ورباط الندوة قبل الانعقاد طبقا لأسبقية التسجيل والتاريخ المحدد لها طبقا لما تم نشره من الغرفة للأعضاء والسادة غرف الملاحه، والسادة شعبة خدمات النقل الدولي.



﴿ عقدت غرفة ملاحه الإسكندرية مؤخرا، ندوة تعريفية عن نظام التسجيل المسبق للشحنات "ACI" لتعريف أعضاء الغرفة بالنظام الجديد الذي بدأت مصلحة الجمارك في تطبيقه بداية من إبريل الماضي تجريبيا، ومن المقرر أن يتم تنفيذه إلزاميا مطلع اكتوبر المقبل على الشحنات الواردة بحرا.

﴿ صرح بذلك هادي الحماصي، رئيس لجنة التدريب بغرفة ملاحه الإسكندرية، وحضر الندوة كل من محمد عبد الله رئيس لجنة التوكيلات الملاحية للسفن غير المنتظمة، وأحمد شوقي رئيس لجنة الشحن والتفريغ للبضائع الصب الجاف، كما شارك ما يقرب من 60 مشاركا من ممثلي الشركات الأعضاء من التوكيلات الملاحية والشركات العاملة بمينائي الإسكندرية والدخيلة.

﴿ ورحب هادي الحماصي في بداية اللقاء بمسئولي الشركة المصرية لتكنولوجيا التجارة الإلكترونية "MTS" للتعاون لعقد تلك الندوات قبل تنفيذ النظام الجديد.

﴿ كما تم تقديم عرض تقديمي من خلال الأستاذ / سارة حلاوة من مسئولتي إدارة التدريب بشركة MTS للشركات المشاركة، وذلك بشرح مبسط لنظام التسجيل المسبق للشحنات ACI والذي سيبدأ تنفيذه فعليا من أول اكتوبر المقبل، كما تم الرد على كافة استفسارات الأعضاء بخصوص كيفية التسجيل و التطبيق لنظام ACI .

﴿ وأشارت " حلاوة " في ردها على استفسارات الأعضاء أنه ما سيتم تطبيقه خلال المرحلة الحالية على الأنشطة التجارية فقط، موضحة أنه تم استثناء الأمتعة الشخصية والتعامل مع الجهات السيادية من إلزامها بتطبيق هذا النظام، خاصة أنه سيتضح الأمر مع إصدار اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الجديد رقم 207 لسنة 2021 من وزارة المالية لاكتمال المنظومة الجمركية الجديدة.

﴿ هذا بجانب أنه سيتم التنسيق مع الأستاذ / هادي الحماصي رئيس لجنة التدريب بالغرفة، بالتزامن مع تطوير موقع "نافذة" على تدريب التوكيلات الملاحية طبقا لأنشطتها على كيفية الإدراج والتعامل على موقع نافذة مع البدء الفعلي للإدراج على الموقع.

﴿ كما أشارت "حلاوة" إلى ما تم نشره على الشركات من مصلحة الجمارك المصرية، والتي قامت الغرفة بنشره على أعضائها طبقا لما وافاتاه قطاع النقل البحري، بشأن نظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI)، وما يتطلب ذلك من ضرورة إثبات رقم تعريف الشحنة ACID ورقم تعريف المصدر الأجنبي، ورقم تعريف المستورد المصري ضمن بيانات مستند بوليصة الشحن، وكذلك ضمن بيانات قوائم الشحن (المناقيسات) .

﴿ وأكد قطاع النقل البحري أن التوكيل الملاحى يستطيع الاطلاع على المستند الفني الخاص بالرد على الاستفسارات الفنية للتعديلات المطلوبة على الرسائل الإلكترونية (CUSCARV 95 B) والضوابط المرتبطة بالبيانات.

﴿ وتبدأ الخطوات بالدخول على الموقع الإلكتروني "نافذة" ( <https://www.nafeza.gov.eg/ar> ) ، ثم الضغط على قائمة نظام التسجيل المسبق للشحنات، والضغط على بند دليل إرشادي لشركات الشحن ووكلائهم وتحميل ملف (<https://www.nafeza.gov.eg/-/media/files/ACI-Shipping-Lines-Guide-V1.5.pdf>) .



# إعادة ترقيم أرصفة ميناء الإسكندرية .. بعد أن تم تطوير معظمها

الأرصفة 42 و 43 للبضائع العامة، أما الأرصفة من 44 وحتى 46 سيتم تخصيصها لاستقبال الحبوب، بينما سيتم تخصيص الأرصفة من 47 وحتى 49 في استقبال سفن الأخشاب والتي يتم إنشائها حالياً، وتقع أرصفة تلك المنطقة بأطوال تصل الى 6200 متر طولي.

أما المنطقة السادسة فتشمل الأرصفة من 50 وحتى 55 بأطوال تصل الى 3380 متر وتم تخصيص الرصيف 50 لاستقبال سفن المواشي، بينما تم تخصيص الأرصفة من 51 وحتى 55 في نشاط البترول والتي تسمى " جونة البترول ".

في خطوة منها لإعادة هيكلة العمل داخلها، قررت هيئة ميناء الإسكندرية، تعديل ترقيم الأرصفة الخاصة بها، والتي تأتي كخطوة لم يتم اتخاذها منذ عشرات السنوات، وذلك بعد حجم التطوير الذي لحق بالميناء، خاصة مع استخدام بعض الأرصفة التي لم تكن مستغلة قبل ذلك.

وسيتم العمل وفقاً للخريطة الجديدة بداية من يونيه الجاري، حسبما أعلنت هيئة ميناء الإسكندرية على شركات الملاحة المختلفة للعمل بها أمام السفن المترددة على الميناء.

وحسب خريطة الأرصفة الجديدة فتتقسم ميناء الإسكندرية إلى 6 مناطق رئيسية، تحتوي كل منطقة على عدداً من الأرصفة، وتبدأ المنطقة الأولى بالرصيف رقم 1 بعد أن كانت تبدأ بالرصيف رقم 10 في الخريطة القديمة، حيث تم استبعاد 10 أرصفة والتي تسمى " جونة المورس " أو الميناء القديم حسب منشور هيئة الميناء.

وتشمل المنطقة الأولى على الأرصفة من 1 وحتى الرصيف رقم 5 والتي ستكون مخصصة في البضائع العامة بأطوال تصل الى 2228 متر وبأعماق تتراوح من 16 - 28 قدم .

كما نص التقسيم الجديد على المنطقة الثانية بالميناء من الأرصفة 6 وحتى الرصيف رقم 12 لتحتوي على 8 أرصفة بأطوال تصل الى 4493 متر طولي، حيث تتخصص تلك المنطقة من الأرصفة 6 و 7 و 8 و 9 كمحطات للركاب، بالإضافة الى تخصيص الأرصفة من 10 وحتى الرصيف 11 كمحطات للبضائع العامة، بينما يتم تخصيص الرصيف 12 لاستقبال العبارات بطول 800 متر، وذلك بعد أن كانت في الترتيب القديم تحتوي على 10 أرصفة من 16 وحتى الرصيف 28 في الترتيب القديم .

وتحتوي المنطقة الثالثة على الأرصفة من 13 وحتى الرصيف 22 بعدد 10 أرصفة بعد أن كانت 13 رصيف في الترتيب القديم، وتحتوي تلك المنطقة على أطوال أرصفة بطول يصل الى 5530 متر طولي ، وسيتم تخصيص تلك الأرصفة من 13 وحتى 20 سيتم تخصيصها في البضائع العامة، ورصيفين للنشاط الحربي، وبأعماق تتراوح من 18 وحتى 32 قدم.

وتقع المنطقة الرابعة في نطاقها من الأرصفة 23 وحتى 37 بأطوال للأرصفة 7838 متر طولي، وتنقسم تلك المنطقة في أنواع مختلفة من استقبال المحطات، حيث تنقسم في الأرصفة من 23 وحتى 26 في نشاط الحاويات، حيث تعمل شركة الإسكندرية لتداول الحاويات.

أما الأرصفة من 27 وحتى 33 لمشروع المحطة متعددة الأغراض، فيما سيتم تخصيص الرصيف 34 بطول 960 متر لنشاط الفحم فقط، أما الأرصفة من 35 وحتى 37 بعدد 3 أرصفة سيتم تخصيصها لنشاط البضائع العامة.

ونص التقسيم الجديد للميناء على عدد 12 رصيف بالمنطقة الخامسة تبدأ من الرصيف 38 والمخصص لاستقبال بضائع المولاس، بينما لم يتم تخصيص البضائع التي سيستقبلها الرصيف 39 حتى الآن، بينما تم تخصيص الأرصفة 40 و 41 لنشاط الحاويات، حيث شركة الإسكندرية لمحطات الحاويات الدولية " الصينية "، بينما سيتم تخصيص

#	رقم الرصيف السابق	رقم الرصيف الحالي	بالقدم		ملاحظات
			عمق	طول	
أرصفة المنطقة الأولى	1	1	2.5	122	بضائع عامة
	2	2	2.6	123	بضائع عامة
	3	3	2.7	124	بضائع عامة
	4	4	2.8	125	بضائع عامة
أرصفة المنطقة الثانية	5	5	2.8	125	ركاب
	6	6	2.8	125	ركاب
	7	7	2.8	125	ركاب
	8	8	2.8	125	ركاب
	9	9	2.8	125	ركاب
	10	10	2.8	125	ركاب
	11	11	2.8	125	ركاب
	12	12	2.8	125	ركاب
	13	13	2.8	125	ركاب
	14	14	2.8	125	ركاب
أرصفة المنطقة الثالثة	15	15	2.8	125	ركاب
	16	16	2.8	125	ركاب
	17	17	2.8	125	ركاب
	18	18	2.8	125	ركاب
	19	19	2.8	125	ركاب
	20	20	2.8	125	ركاب
	21	21	2.8	125	ركاب
	22	22	2.8	125	ركاب
	23	23	2.8	125	ركاب
	24	24	2.8	125	ركاب
أرصفة المنطقة الرابعة	25	25	2.8	125	ركاب
	26	26	2.8	125	ركاب
	27	27	2.8	125	ركاب
	28	28	2.8	125	ركاب
	29	29	2.8	125	ركاب
	30	30	2.8	125	ركاب
	31	31	2.8	125	ركاب
	32	32	2.8	125	ركاب
	33	33	2.8	125	ركاب
	34	34	2.8	125	ركاب

#	رقم الرصيف السابق	رقم الرصيف الحالي	بالقدم		ملاحظات
			عمق	طول	
أرصفة المنطقة الخامسة	35	35	2.8	125	ترسقة (1)
	36	36	2.8	125	ترسقة (2)
أرصفة المنطقة السادسة	37	37	2.8	125	أرصفة الإصلاح الخاصة بطاques البحرية
	38	38	2.8	125	مولاس
	39	39	2.8	125	حاويات
	40	40	2.8	125	حاويات
	41	41	2.8	125	حاويات
	42	42	2.8	125	حاويات
	43	43	2.8	125	حاويات
	44	44	2.8	125	حاويات
	45	45	2.8	125	حاويات
	46	46	2.8	125	حاويات
أرصفة المنطقة السابعة	47	47	2.8	125	جونة البترول
	48	48	2.8	125	جونة البترول
	49	49	2.8	125	جونة البترول
	50	50	2.8	125	جونة البترول
	51	51	2.8	125	جونة البترول



## « غرفة ملاحه الإسكندرية »

### تبعي ملاحظاتها على مشروع اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك



الاستاذ مجدي البدرابي



الاستاذ هشام الحيب

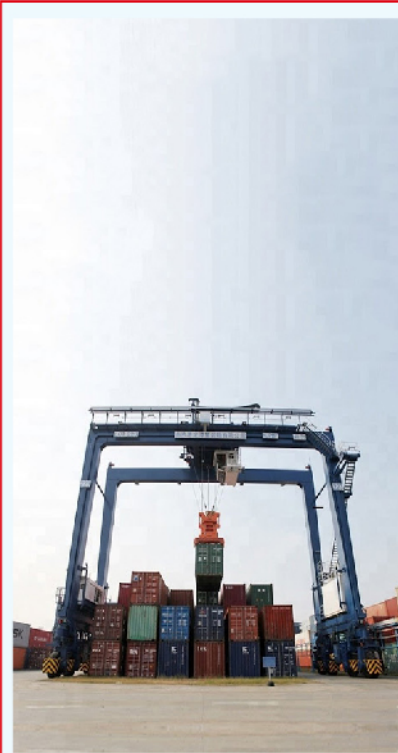
التنفيذية المزمع إصدارها، فإننا نأمل أن يتسع صدركم للنظر في الملاحظات التي أبدأها أعضاء الجمعية العمومية للغرفة، كما تعد تلك الملاحظات نتاج للدراسة الفنية و القانونية للعديد من خطوط النقل البحري و شركات الملاحه، كما أن هذه الملاحظات تتسق مع النظام و الصالح العام و تأتي بغرض توضيح النصوص التشريعية لقانون الجمارك و تيسير آلية تنفيذها.

و تركزت الملاحظات في ضرورة ضم بند التعريفات لتعريف مرحل البضائع ( متعهد النقل ) والذي يعتبر أحد أهم أشخاص المجتمع الملاحي المخاطب بأحكام قانون الجمارك.

و نصت الملاحظات أن المادة الأولى من مواد مشروع اللائحة سبق وأن تناولت تعريف لمصطلح نظام تسجيل البيانات المسبقة للشحنات (ACI) " على أنه نظام يستقبل البيانات و مستندات الشحنة إلكترونياً من المصدر الأجنبي و الناقل قبل شحن البضائع بمدة لا تقل عن 48 ساعة و ذلك

بواكب مستجدات العصر. وأكد رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، إلى أنه يتم العمل من قبل مسنولي وزارة المالية ومصلحة الجمارك على تذليل الصعوبات التي قد تواجه كل طرف من أطراف عملية التجارة الدولية على النحو الذي يشجع الإستثمارات و يؤثر إيجاباً علي الإقتصاد المصري .

و أوضح " مصيلحي " في خطابه لكلا من الدكتور ه منى نصر مساعد وزير المالية، والاستاذ / الشحات غتوري رئيس مصلحة الجمارك، إلى أنه كانت هناك استجابة من قبل الجهات المعنية لبعض المقترحات التي تم تقديمها بشأن مشروع اللائحة المبني، وهو الأمر الذي يبعث بالشعور بالراحة و الطمأنينة و الثقة في كون مستقبل المنظومة الجمركية يسير في الإتجاه الصحيح ، خاصة وأن فتح لغة الحوار الإيجابي بين الحكومة و المتعاملين مع مصلحة الجمارك يصنع مناخاً إيجابياً للعمل المشترك بين جميع الأطراف علي نجاح المنظومة الجمركية في مصر.



و أشار رئيس الغرفة إلى أنه عقب إطلاع أشخاص مجتمع الملاحه و النقل البحري على الإصدار الأخير لمسودة اللائحة، ووصولاً لأفضل صياغة لقواعد اللائحة

### تقدمت غرفة ملاحه الإسكندرية بعدد من المقترحات الخاصة بمشروع اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الجديد



الاستاذ الشحات غتوري

وذلك بعد صدور قانون الجمارك الجديد رقم 207 لسنة 2020 ، وتم طرح مشروع اللائحة التنفيذية للمناقشة بين العاملين بالمجتمع الجمركي والملاحي و الإستثماري لإبداء المقترحات الهادفة و التعديلات المقترحة، بهدف الوصول بنصوص اللائحة التنفيذية إلى وضع القواعد الأمثل لتطبيق أحكام قانون الجمارك على النحو الذي يحقق الصالح العام و يقوم بتيسير دورة الأعمال بالنسبة لكل فئة من المخاطبين بأحكام قانون الجمارك و أطراف الدورة الجمركية.

وفي هذا الصدد أشار الأستاذ / محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، في خطابه لمسئولي وزارة المالية ومصلحة الجمارك، إلى أنه بالإحالة إلى إصدار مسودة اللائحة المعدلة و التي تم طرحها مؤخراً لتلقي الملاحظات النهائية قبالة إصدارها بشكل رسمي ... فإننا نود أن نوجه عظيم الشكر لسيادتكم عن أنفسنا و بالنيابة عن جميع الوكالات الملاحية و خطوط النقل البحري على قيامكم بضرب مثالاً عظيماً للمشاركة الإيجابية الفعالة بين الحكومة و مجتمعات الأعمال في سبيل تحقيق مصلحة ووطننا الحبيب، و العمل على تيسير عمل المنظومة الجمركية و تحديثها و تطويرها بما



الخاصة بالصفقات و أوامر الشراء من الخارج، و المراسلات مع الموردين الخارجيين، و كافة السجلات المحاسبية القانونية التحليلية و المتعلقة بالنشاط و التي تمسكها الشركة، والقوائم المالية و ما يتعلق بها من إيضاحات متممة "

و عقتب الغرفة على المواد السابقة، أن قد فرض المشرع هذا الإلتزام على المستوردين والمصدرين، إلا أن إمتداد هذا الإلتزام ليشمل شركات الملاحه و النقل بذات الإطلاق المستندي هو أمر في غير محله، خاصة أنه من الناحية الفنية فإن شركات النقل البحري والخطوط الملاحية والوكلاء الملاحيين لا يشاركون فعلياً في عمليات الاستيراد والتصدير حتى يُطلب منهم الاحتفاظ بهذه المستندات والسجلات.

بل يجب أن يقع هذا العبء على عاتق المستوردين والمصدرين، ويجب أن تقوم اللائحة التنفيذية بتحديد و قصر المستندات المنصوص عليها في المادة " 8 " من القانون التي يلتزم الوكيل الملاحي بالاحتفاظ بها لتقتصر على المستندات التي ترتبط فقط بدوره في عملية النقل دون غيرها ( كطلب الشحن، بوليصة الشحن ، الفواتير الخاصة بالنوالين و الأرضيات و كافة الغرامات، أدون التسليم... إلخ) .

و نظراً لأن المادتين محل التعليق قد أقيمت التوكيلات الملاحية ضمن الأشخاص الاعتبارية المطالبة بالاحتفاظ بالأوراق و السجلات و الدفاتر، ثم جاءت لتعرف تلك المستندات على أنها المستندات المتعلقة بالصفقات، ومن غير المتصور أن تتواجد مستندات الصفقات الخاصة بالشحنات لدى الوكلاء الملاحيون، حيث أن الوكيل الملاحي غير معني ولا يطلب تلك المستندات أثناء عملية الحجز، و عليه نرى ضرورة توضيح تلك النقاط، وتقييد إلتزام الوكيل الملاحي في هاتين المادتين و قصر دوره على الاحتفاظ بمستندات الشحنات فقط.

وبالنسبة للمادة 18 فنصت على أنه " مع عدم الإخلال بالقوانين المقررة لحماية حرمة المساكن لموظفي المصلحة ممن لهم صفة الضبطية القضائية وبموجب إذن كتابي من رئيس المصلحة أو من يفوضه (على ألا تقل درجة المفوض عن رئيس إدارة مركزية) محدد فيه أسم وصفة المأذون له في دخول

السجلات و الدفاتر و الوثائق و المحررات و المراسلات و المستندات المتعلقة بهذه العمليات لمدة خمس سنوات تبدأ من تاريخ الإفراج، و بالنسبة للسجلات من تاريخ التأشير عليها بانتهائها أو قفلها وفقاً لما هو مقرر بقانون التجارة، و على كل حائز لبضائع أجنبية بقصد الاتجار الاحتفاظ بالمستند الدال على مصدره".

وبالنسبة للمادة ( 16 ) فتنص على أنه : " يلتزم المستوردون و المصدرون و المخلصون الجمركيون و شركات الملاحه و النقل و مكاتب و شركات الأشخاص الطبيعية و الاعتبارية و غيرهم ممن لهم صلة بالعمليات الجمركية بالاحتفاظ بالأوراق و السجلات و الدفاتر و الوثائق و المحررات و المراسلات و المستندات المتعلقة بهذه العمليات لمدة خمس سنوات تبدأ من تاريخ الإفراج، و بالنسبة للسجلات من تاريخ التأشير عليها بانتهائها أو قفلها وفقاً لما هو مقرر بقانون التجارة، و على كل حائز لبضائع أجنبية بقصد الاتجار الاحتفاظ بالمستند الدال على مصدره".

كما تنص المادة ( 17 ) على أنه : " يقصد بالأوراق و السجلات و الوثائق و المستندات المشار إليها بالمادة السابقة السجلات المحاسبية و القانونية التي حددها قانون التجارة وفقاً للشكل القانوني لكل شركة، و التي تطلبها مصلحة الضرائب عبر فحصها للشركة، و كذلك كافة المستندات المتعلقة بالصفقات المستوردة مثل كشوف حسابات البنوك و الاعتمادات المستندية و العقود

للموافقة على الشحن " .  
وبمراجعة نص المادة رقم 201 من مشروع اللائحة بخصوص نظام تسجيل البيانات المسبقة للشحنات، نجد أن المشرع ألزم المستورد أيضاً بالتقدم الى مصلحة الجمارك من خلال منصة نافذة قبل الشحن لتقديم بيانات و مستندات الشحنه، و ذلك من أجل الموافقة على شحنها و منحه رقم القيد الجمركي المبدئي.

و على إثر ذلك فإنه يوجد خلط بين التزامات المستورد و المصدر و الناقل على نحو ما يتداخل بما ورد بنص المادة 201 بما يوجب توضيحه و تفصيله.

واقترحت الغرفة تعديل التعريف ليصبح " نظام تسجيل البيانات المسبقة للشحنات " نظام يستقبل بيانات و مستندات الشحنه إلكترونياً من المستورد المصري و المصدر الأجنبي و الناقل قبل شحن البضائع من الخارج و ذلك للموافقة على الشحن و بدء الإجراءات بمعرفة جميع الجهات المعنية " ، و ذلك للموافقة على الشحن و بدء الإجراءات بمعرفة جميع الجهات المعنية، و من المصدر الأجنبي و الناقل قبل شحن البضائع من الخارج من أجل التأكد من صحة البيانات و المستندات " .

وبالنسبة للمادة ( 16 ) فتنص على أنه : " يلتزم المستوردون و المصدرون و المخلصون الجمركيون و شركات الملاحه و النقل و مكاتب و شركات الأشخاص الطبيعية و الاعتبارية و غيرهم ممن لهم صلة بالعمليات الجمركية بالاحتفاظ بالأوراق و





لها نظام إجرائي خاص بها لذلك يجب اخطار هيئة الاستثمار بالنسبة للمناطق الحرة وهيئة تنمية المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة بمراعاة القيمة المقبولة جمرkia وذلك لعدم تعطل بضائع المشروعات وخاصة أنها لا تضع ضمان خاصة بها ويمكن تطبيق ذلك على البضائع التخزينية التي تقوم ببيع البضائع بحالتها دون إجراء أي عمليات عليها " .

■ ونصت المادة 101 على أن " يكون الناقل مسؤولاً عن كل فقد أو نقص أو تبديل في البضاعة أو عدم وصولها لوجهتها النهائية أو تلف الأختام أو الأقفال الجمركية الإلكترونية أو العبث بها دون الإخلال بمسئولية مالك البضاعة" .

■ وعقدت الغرفة في مذكرتها بأنه لن تكون هذه المادة مثار تحفظ إذا ما كان الإتفاق على نقل البضائع دون أن تأخذ طريق البحر هو

موظفي المصلحة المذكورين مدعاة للتعسف، و لكن جاءت المادة 18 من اللائحة التنفيذية تكراراً للنص التشريعي ودون إستجابة للتحفظات الواسعة على هذا النص، و نرى أنه لا بد من تقييد هذه السلطة بإذن كتابي من النيابة العامة أو من الوزير أو من يفوضه بشرط وجود سبب أو مبرر واضح وصريح على أن تكون تلك السلطة مقيدة بطلب الإطلاع فقط.

■ وحددت المادة 98 من مشروع اللائحة التنفيذية، ضمانات نظم التراخيص، و لم تراعي أو تنص على قبول ضمان دفتر التير حيث صدر القرار الجمهوري رقم 396 لسنة 2020 بشأن الموافقة على انضمام جمهورية مصر العربية الي الاتفاقية الجمركية للنقل الدولي للبضائع تحت غطاء بطاقات النقل البري الدولي (TIR Convention).

مقار المذكورين في المادة (16) من هذه اللائحة بعد تقديم هذا الإذن عند الطلب دون التفتيش بغرض الإطلاع على الأوراق والسجلات والوثائق والمستندات المتعلقة بالعمليات الجمركية أو الدالة على مصدر البضائع وفحصها وإجراء التدقيق والمراجعة المحاسبية اللاحقة بعد الإفراج وإتمام التخليص الجمركي، كما يجوز معاينة البضائع ذاتها - في حالة وجودها - عند الإقتضاء وضبطها في حالة وجود مخالفة مع تحرير محضر بالإجراءات اثبت فيه كافة الأعمال التي تمت ومواجهة صاحب الشأن أو من يمثله وذكر تحفظاته مع إحاطته بحقوقه وواجباته المقررة قانوناً ونتائج الفحص وتقديم تقرير بذلك للرئيس الأعلى في ميعاد غايته أسبوع من تاريخ الضبط.

ولرئيس المصلحة أن يعهد إلي لجنة أو أكثر يصدر بتشكيلها قرار منه برئاسة رئيس إدارة مركزية لمراجعة حالات الضبط والتحقق من وجود أو عدم وجود المخالفة.

■ كما نصت المادة 19 على أن يكون إجراء التدقيق والمراجعة اللاحقة بعد الإفراج عن البضائع بموجب إذن كتابي من رئيس المصلحة أو من يفوضه بناءً علي أسباب موضوعية، ولموظفي المصلحة مراجعة عينة من البيانات والمستندات الخاصة بالرسائل المستوردة أو المصدرة خلال فترة المراجعة اللاحقة المحددة بالتكليف كما يجوز أن تشمل المراجعة كافة الرسائل المستوردة أو المصدرة خلال السنوات الخمس السابقة حال ثبوت مخالفات بالعينة محل المراجعة.

■ و تعقيباً على تلك المادة، أكدت غرفة ملاحه الإسكندرية، على أن مقار شركات الملاحه، ووكلاء الناقل البحري هي مقار مملوكة لكبرى الشركات و الإستثمارات ذات رأس المال المصري و الأجنبي، وليس معقولاً التعامل مع هذه المقار دون وجود دليل أو تصريح أو إذن قضائي مسبق، ويعطي موظفي الجمارك سلطات غير محدودة لدخول تلك المقارات حتى أن المادة قد أعطت موظفي الجمارك الحق في الدخول للمقارات، كما أن المادة لم تقرر ذلك في حالات ضيقة مثل التلبس بالجريمة.

■ كما أنه كان من المنتظر من اللائحة التنفيذية وضع ضوابط على تطبيق المادة (9) من القانون حتي لا يكون التوسع في سلطات موظفي المصلحة المذكورين مدعاة للتعسف، و لكن جاءت المادة 18 من



مسئولية إحدى شركات النقل البري (مقاول من الباطن) حيث يكون له ولتابعيه السيطرة الفعلية على عملية النقل، فضلاً عن أن نظام التراخيص غير المباشر يفترض معه ظهور حقيقي لمالك البضائع لإتخاذ ما يلزم من إجراءات و ضمانات.

■ والنص على نحو ما جاء بالمادة 101 من مشروع اللائحة وعلى نحو ما جاء سابقاً بحكم المادة 25 من قانون الجمارك الجديد رقم 207 لسنة 2020 قد يشوبه التعارض مع ما جاء بحكم المادة 49 من النقتين الجديد، وبالنظر إلى ما جاء بحكم المادة 38 من القانون القديم وبحكم المادة 41 من اللائحة التنفيذية السابقة، ومع الأخذ في الإعتبار أن أحكام القانون ومشروع اللائحة قد تناول نصوصاً من شأنها إعفاء ربانة

وكان الإقتراح متمثلاً في إنشاء البند ( د ) والخاص بقبول دفتر التير كضمان لعملية النقل من خلال إتفاقية التير الموقعه عليها مصر.

■ كما نصت الفقرة الأخيرة من المادة 99 على " القيمة تقدر بجمرك الإرسال وفقاً لأحكام تنفيذ المادة السابعة من الاتفاقية العامة للتجارة والتعريفات " و صحتها " إتفاقية منظمة التجارة العالمية " دون الإخلال بحق المستورد أو من ينيبه في التظلم منها.

و يجب أن تضاف فقرة أخيرة يكون نصها كالآتي " وفي حالة اختلاف القيمة لبضائع التراخيص للمناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة والتي تحكمها قوانين خاصة بها و بضمن هيئة الاستثمار أو هيئة تنمية المنطقة الاقتصادية ذات طبيعه الخاصة و





السفن وقادة الطائرات أو من يمثلانه من المسؤولية عما قد يلحق بالبضائع من عجز أو تلف، في حين جاء بذات القانون وسائرته اللانحة أحكاماً تلقى بالمسؤولية على عاتق الربابنة وقادة الطائرات أو من ينوب عنهم.

■ لذلك فقد كان يتعين على المشرع في القانون الحالي أنه و طالما قد أعفى من المسؤولية كلاً من ربابنة السفن وقادة الطائرات أو ممثلهم حال وصول الحاويات بأختام ملاحية سليمة ومطابقة للمدون بسندات الشحن فقد كان جديراً به المضي قدماً على نسق واحد مع أحكام القانون الجديد بنفى أى مسؤولية عن سبق ذكرهم وهو ما خلا منه القانون الحالي وتماشت معه اللانحة المقترحة بأحكام تناقض بعضها الآخر فتارة تنفى المسؤولية وتارة تلقى بها. واقترحت غرفة ملاحه الإسكندرية، أن يكون النص الجديد " يكون الناقل مسؤولاً عن كل فقد أو نقص أو تعديل في البضاعة أو عدم وصولها لوجهتها النهائية إذا كان النقص أو التلف أو التبديل بسبب تلف الأختام أو الأقفال الجمركية الإلكترونية أو العبث بها دون الإخلال بمسؤولية مالك البضاعة ودون الإخلال بحكم المادة 49 " وبالنسبة للمادة 103 فأشارت غرفة ملاحه الإسكندرية إلى أنه مطلوب إعادة صياغة المادة بالنسبة للبضائع التي تكون وجهتها النهائية دولة أخرى بما يتماشى مع إتفاقية التير بموجب القرار الجمهوري 396 لسنة 2020 حيث لا يصح الإبقاء على كعب طلب الإرسال و يجب أن يستبدل بأحد الوسائل الالكترونية.

■ كما اقترحت الغرفة إضافة نص للمادة 108 على النحو الآتي ( المستودعات الجمركية يخصص طبقاً لتخزين الواردة والصادرة ) ، كما اقترحت إضافة فقرة أولى للمادة 9 على النحو الآتي (يستثنى المستودعات بالمناطق الحرة و المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة ) من مشروع لائحة قانون الجمارك 207 لسنة 2020 ، ويلزم قيام رئيس المصلحة ببيان مدي الجدوى الاقتصادية للمشروع عدا المستودعات التي تتواجد بالمناطق الحرة أو المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة.

■ ونصت المادة 112 على أن " يلتزم صاحب المستودع المرخص له بمزاولة نشاط التخزين بأداء الجعالة للمصلحة على النحو

الآتي ( أ ) المستودع العام :

والتي تعتبر 10% من إجمالي إيرادات المستودع خلال العام على ألا تقل عن خمسين ألف جنيه ولا تجاوز سبعمئة وخمسون ألف جنيه في السنة.

( ب ) المستودع الخاص:

1% من قيمة الضرائب المقررة علي البضائع المخزنة خلال العام، و بالنسبة للمشروبات الكحولية 1% من قيمتها، علي ألا تقل عن خمسة و عشرين الف جنيه و لا تجاوز خمسمئة الف جنيه في السنة، و بالنسبة للأدخنة و التبغ و مصنوعاته 1% من قيمتها علي ألا تقل عن خمسة و عشرين الف جنيه ولا تجاوز خمسمئة الف جنيه في السنة.

و يتم زيادة مبلغ الجعالة بمعدل 10% كل ثلاث سنوات من النسب الموضحة بالبندين (أ،ب) بما لا يجاوز الحد الاقصى.

■ وأكدت الغرفة تعقيبا على المادة 112 أنه " كان ينبغي التفرقة في تقدير رسم الجعالة ما بين المستودع العام المخزن به حاويات مملوغة والمستودع المخزن به حاويات فارغة، حيث أن أغلب التوكيلات الملاحية تمتلك ساحات خارجية لتخزين الحاويات الفارغة خاصتها، وهذا يعد أمر من شأنه تقليل التكدس داخل الموانئ، وعليه فلا يتصور عقلاً أن يتساوي المستودع المخزن به حاويات مملوغة بالمستودع المخزن به حاويات فارغة في دفع نفس رسم الجعالة المقرر بالمادة سالفه الذكر.

■ وبالنسبة للمادة 115 فقد حددت مدة بقاء البضائع بالمستودعات لمدة لا تزيد عن 9 أشهر بالمخالفة لإتفاقية كيوتو و أجازت في الأحوال التي يقتضيها الصالح العام خفض تلك المدة أو إطلتها بقرار من رئيس

المصلحة وهذا قد يتعارض مع التزامات المصدر بالشفافية كالمادة المعدلة لتبسيط و تنسيق الإجراءات والتي حددت المادة لا تزيد عن سنة، وترى الغرفة ضرورة الالتزام بالمعيار الواجب التطبيق.

■ ونصت الفقرة ثانياً من المادة 206 على أنه بعد وصول البضاعة، وفي حالة التأكد من وجود رقم القيد الجمركي المبدئي ومستندات البضاعة يتم السير في الإجراءات وفي حالة عدم وجود هذا الرقم بمستندات الشحن يتم إعادة شحن هذه البضائع للخارج علي نفقة الناقل أو من يمثله.

■ وعقبت الغرفة على أن المشرع فرض في البداية التزاماً على عاتق المستورد، ثم عاد وأفرض العقوبة على هذا الفعل علي عاتق الناقل الذي لا دخل له بتقديم الرقم الجمركي المبدئي إلى مصلحة الجمارك حيث أنها خطوة يلتزم بها المستورد أو وكيله دون أي تدخل من الناقل فيها و أنزم الناقل بإعادة شحن البضاعة علي نفقته الخاصة في حين أنه ليس من التزاماته الحصول علي رقم القيد المبدئي قبل شحن البضاعة .

■ كما أوضحت الغرفة أن الإلتزام بالحصول على رقم جمركي مبدئي هو إلتزام يقع على عاتق المستورد أو وكيله وليس الناقل، فكيف يصبح الناقل مسؤولاً على إعادة التصدير على نفقته الخاصة في حالة ورود البضاعة بدون رقم جمركي مبدئي؟! فكان من باب أولي أن تكون هذه المسؤولية على عاتق المستورد وعلى نفقته فضلاً عن تحميله المسؤولية في حالة خطأ الرقم الجمركي.

■ وفي هذه الحالة يكون الناقل ملتزماً منذ البداية بأن يكون طلب الشحن المقدم من



وكيل الناقل البحري في ميناء الوصول (التوكيل الملاحى) فيقوم التوكيل الملاحى بإنهاء الإجراءات الخاصة بتراكي السفينة وعمليات الشحن والتفريغ من على متنها ، ثم يأتي دوره في تسليم البضائع الواردة لمستحقيها ، وهنا يتقدم المستفيد من سند التوكيل الملاحى بالأصول الثلاثة لسند الشحن والتي مررها له الشاحن في الخارج ليتسلمها منه التوكيل الملاحى في ميناء التسليم مقابل إصدار إذن تسليم لصالح المستفيد/ المستلم ليتعامل بموجبه مع الجمارك لإنهاء الإجراءات الخاصة للإفراج عن الرسالة بمعرفته.

كما أن الناقل يستمد بيانات سند الشحن من الشاحن بموجب طلب شحن ولا يكون مسؤولاً عن صحة هذه البيانات طبقاً لنص المادتين 205 - 206 من قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 ، ويسأل الشاحن منفرداً عن عدم صحة تلك البيانات وفقاً لنص المادة 206 بحري والتي جرى نصها على أن: يكون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات التى قدمها عن البضاعة ولو نزل عن سند الشحن الى الغير من لقانون رقم 8 لسنة 1990 ، و تقابلها المادة 15 من إتفاقية هامبورج و التى تنص عن أن البيانات تستمد من الشاحن فقط .

وخلصت إلى أن المسئول عن البيانات المتعلقة بالبضاعة هو الشاحن وعليه فإن أى اختلاف فى البيانات بين ما ورد فى سند الشحن وبين طبيعة ونوع البضاعة هو مسؤولية الشاحن ولا يمكن بأى حال من الأحوال أن تقع مسؤولية ذلك على عاتق الناقل البحرى أو وكيله الملاحى خاصة وأن سندات الشحن ثابت بها أن الشاحن هو الذى قام بشحن وتسييف البضاعة بداخل الحاوية.

لذلك فإن هذا النص قد رتب التزاماً على الناقل لا يمكن للناقل الوفاء به وهو التأكد من إدراج البضائع بأوصافها و أسمائها الحقيقية، بالإضافة إلى التأكد من إذا كانت ممنوعة من عدمه وهو ما يخرج عن نطاق عمل الناقل البحرى من الأساس والذي يقتصر دوره على نقل بضائع لحساب الغير، مع الأخذ بعين الإعتبار بأن بيانات البضائع وأوصافها يدلي بها الشاحنين على مسئوليتهم الشخصية ولا يسع الناقل أو وكلائه التيقن من صحتها طبقاً للنص الوارد بجميع بوالص الشحن.

واقترحت الغرفة أن يكون نص المادة على النحو التالي " يشترط في قوائم الشحن ما يأتي :-



وبالنسبة للمادة 223 فنصت على أنه يشترط في قوائم الشحن أن تكون واضحة وموقعاً عليها من قائد وسيلة النقل أو وكيله الملاحى وموضحاً بها اسم وسيلة النقل وجنسيته ورقم الرحلة وتاريخها وأنواع البضائع بأسمائها الحقيقية وإن كانت ممنوعة ومقاديرها وعدد طرودها وأرقامها وأرقام الحاويات وعلاماتها واسم الشاحن والمستفيد والمرسل اليه و الموائى التي شحنت منها ورقم سجل المتعاملين مع المصلحة ورقم القيد الجمركى المبنى في حالة التخليص المسبق وكود المواد الخطرة، كما يجب أن تتضمن أرقام الحاويات ومشمول كل حاوية وعدد الطرود وأرقام الأختام المضروبة عليها.

وعقب الغرفة على المادة سالفة الذكر فى اللانحة قد ألفت على الناقل الملاحى أو من يمثله مسؤولية معرفة أنواع البضائع بأسمائها الحقيقية وهذا ما يخالف طبيعة ونشاط الناقل أو وكيله ، وبعد مطالعة مواد الإصدار نجد أن هذه المادة تخالف ما جاء بالقانون البحرى رقم 8 لسنة 1990 و القانون المنصوص عليه بمواد الإصدار، وذلك بالإضافة إلى الإتفاقيات المنفذة داخل جمهورية مصر العربية.

وبالرجوع لطبيعة عمل الناقل الملاحى ونشاطه أو وكيله، نجد أنه يؤكد على إنحصار دور الوكيل الملاحى فى المجمع فى توفير حاوية فارغة لتسلم للشاحن بميناء الشحن ليقوم بتسييفها بالبضائع الراغب فى تصديرها و ضرب السيل الملاحى عليها ، ومن ثم يقوم بإنهاء كافة الإجراءات الجمركية عليها ثم يأتي دور الناقل البحرى - ممثلاً فى وكيله - مرة أخرى فى إصدار سند الشحن ليسلم للشاحن بعد إستلام الحاوية داخل ميناء الشحن مغلقة وتوفير سفينة لنقلها للوجهة المطلوبة، ثم يأتي دور

الشاحن بالخارج أن يحتوي على الرقم الجمركى المبنى وفي حالة عدم وجوده على الناقل عدم شحن هذه البضاعة من ميناء الشحن حتى يقدم له الشاحن الرقم الجمركى المبنى والذي يستمده الأخير من المستورد. ويبقى التساؤل على أنه فى حالة إغفال المستورد إخطار الشاحن بالرقم الجمركى المبنى و تم شحن الرسالة بدون هذا الرقم ، فعلى من تقع المسئولية؟ ، فعليه يجب وضع آلية لكيفية إعلام شركات النقل بأن البضائع مخصصة للتخليص المسبق، وعلى هذا النحو، يجب أن يكون التزام على المستورد بأن يخطر الجمارك باسم شركة النقل لى تقوم الجمارك بعد ذلك بإخطار الناقل بأن البضائع مخصصة للتخليص المسبق، و إذا كان الإخلال راجع إلى فعل المستورد يتحمل نفقة إعادة الشحن.

كما نرى أنه يجب أيضاً التمسك بوضع آلية لكيفية إعلام شركات النقل، كما نرى بأن البضائع مخصصة للتخليص المسبق، وعلى هذا النحو، يجب أن يكون التزام على المستورد بأن يخطر الجمارك باسم شركة النقل لى تقوم الجمارك بعد ذلك بإخطار الناقل بأن البضائع مخصصة للتخليص المسبق ، و إذا كان الإخلال راجع الى فعل المستورد يتحمل نفقة إعادة الشحن دون الناقل .

وبالنسبة للمواد من 217 وحتى 221، فاقترحت الغرفة إعادة صياغة تلك المواد بما يلزم الإدارات الجمركية أو الجهات الرسمية بالتنبيه مسبقاً على المتعاملين بالعزم على وقف التعامل فى مهلة قانونية تحدها اللانحة وبما يسمح للمتعامل بتسوية أوضاعه قبل دخول القرار حيز التنفيذ سواءً بوقف التعامل أو إلغاءه وذلك بالنظر لما يترتب هذا الجزاء من خسائر قد تصل من الجسامة إلى حد بالغ الخطورة .



وتضمنت المادة رقم (332) نصاً يضم " ولا يجوز حجز البضائع الواردة ضماناً لإستيداء مبالغ الغرامات محل المخالفات التي تقع من ربابنة السفن أو قادة الطائرات ووسائل النقل الأخرى أو من يمثلونهم - التوكيلات الملاحية - المرخص لهم بالمستودعات العامة - المخلصين الجمركيين) طالما كانت هذه البضائع معلوم ومحدد أصحابها ويتم مطالبة مرتكب المخالفة بالغرامة المستحقة طبقاً لأحكام المادة (76) من القانون.

كما نصت المادة رقم (333) على أنه يعتبر تهرباً جمركياً حيازة البضائع الأجنبية الممنوعة داخل البلاد.

وعقبت الغرفة على تلك المواد أنه " يتضح لنا أن المشرع فصل بين البضائع / اصحابها و الناقل و المخالفات التي تقع عليه و على من يمثلونه في حدود و أثناء تادية وظيفتهم ، و النص على أن الفعل الذي يعد تهريب هو حيازة بضائع أجنبية ممنوعة داخل البلاد أى بعد دخول البضائع بعد خروجها من المنطقة الجمركية ، و لكن نرى ضرورة النص صراحة على إنتفاء صلة التوكيل الملاحي بل و الناقل البحري بوقائع التهريب الجمركى و ذلك بإضافة النص التالى:

" لا يجوز تحريك الدعوي الجنائية ضد الناقل / ممثل التوكيل الملاحي في قضايا التهريب الجمركي الا فى حالة ضلوعه أو اشتراكه بفعل

أصبحوا الآن جهات معطومة لدى مصلحة الجمارك، وعليه نرى تعديل نص المادة بتحميل نفقة إعادة الشحن في حال عدم صحة البيانات على عاتق المصدر أو المستورد.

وبالنسبة للمادة 291 والخاص بشروط العمل بنظام البوالص المجمع (وارد وصادر وبحري وجوي) استيفاء عددا من المستندات، ومنها البند الخامس والتي تشمل الشهادة الصادرة من شعبة خدمات النقل الدولي بالقاهرة (EIF-FIA) أو شعبة خدمات النقل الدولي المصرية بالإسكندرية (EIFFA) مرفقاً بها كتاب شعبة خدمات النقل الدولي واللوجيستيات معتمد بخاتم الغرفة التجارية المختصة بخصوص اعتماد عضوية الشركة في شعبة خدمات النقل الدولي.

وأوصت الغرفة باستبدال النص السابق ليكون على النحو التالي "شهادة صادرة من شعبة خدمات النقل الدولي واللوجيستيات بالغرفة التجارية بالإسكندرية (EIFFA) أو شهادة صادرة من شعبة خدمات النقل الدولي و اللوجيستيات بالغرفة التجارية بالقاهرة." (EIFFLA)

كما تضمنت تلك الشروط البند رقم (12) والذي ينص على ضرورة اقرار من الشركة بأنها ليست وكيل ملاحى لأي خط من الخطوط الملاحية المنتظمة داخل جمهورية مصر العربية .

واقترحت الغرفة الغاء البند رقم (12) من المادة 291 وذلك لانعدام الغرض من صدور هذا التعهد لمخالفته المعايير الملاحية الدولية.

■ أن تكون واضحة وموقعاً عليها من قائد وسيلة النقل او وكيله الملاحي وموضحاً بها اسم وسيلة النقل وجنسيته ورقم الرحلة وتاريخها و انواع البضائع باسمائها الحقيقية و ان كانت ممنوعة و مقاديرها و عدد طرودها و ارقامها و ارقام الحاويات و علاماتها و اسم الشاحن و المستفيد و المرسل اليه و الموائى التي شحنت منها و رقم سجل المتعاملين مع المصلحة و رقم القيد الجمركى المبدئي في حالة التخليص المسبق و كود المواد الخطرة ، و ذلك مع عدم الاخلال بمسئولية مالك البضاعة عن البيانات الخاصة به.

■ بأن تتضمن أرقام الحاويات ومشمول كل حاوية و عدد الطرود و أرقام الأختام المضروبة عليها "

■ وتنص المادة 227 على أنه : "يلتزم الناقل أو وكيله بإعادة شحن البضاعة في حالة عدم صحة البيانات المقدمة منه بقوائم الشحن و عدم تقدم صاحب الشأن خلال المهلة المحددة بالمادة 237 من هذه اللائحة لإتمام الإجراءات الجمركية ، فإذا لم يقم الناقل أو وكيله بإعادة الشحن، كان للمصلحة بيعها بشرط اعادة التصدير بعد موافقة الجهة المختصة او اعدامها علي نفقته."

■ وأشارت الغرفة في تعقيبها على تلك المادة أنه كان لا بد من توضيح البيانات المقدمة، وذلك لأن الناقل لا يضمن صحة البيانات الخاصة بالشاحن فضلاً عن أنها مسئولية صاحب الشأن وليس الناقل، كما نرى إعادة النظر في أحكام المادة محل التعليق لأنها تتعارض مع المادة (234) من اللائحة والتي تقر باتتفاء مسئولية الناقل في حالة ورود الرسائل داخل حاويات بأختام سليمة أو في عنابر بأختام سليمة فكيف يكون الناقل مسئول ومعفي في ذات الوقت ؟.

■ كما أن هذه المادة تتعارض مع ما جاء بنص المادة 206 من قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 و التي جاء نصها كالتالي " يكون الشاحن مسئولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة و لو نزل عن سند الشحن إلي الغير " .

■ وأكدت المذكرة على أنه بناء على ما سبق فيتضح أن البيانات المتعلقة بالبضاعة يقدمها الشاحن تحت مسئوليته و هي تتعلق بصفات البضاعة كما دونها الشاحن و طبيعتها و عددها و وزنها و حجمها و علاماتها المميزة، و أن الشاحن هو من يُسأل عن كل خطأ فيها، كما أن جميع المصدرين و المستوردين





مصلحة الجمارك من ضرورة إنشاء ورش عمل مشتركة تضم لجنة فنية وقانونية مشكلة من وزارة المالية / مصلحة الجمارك و تضم كذلك ممثل فني وقانوني عن كل فئة من القطاعات المختلفة المخاطبة بأحكام هذا القانون وصولاً لغاية نبتغيها جميعاً تتمثل في إصدار قواعد قانونية متناغمة ومتجانسة تسهل من تنفيذ القانون و تطبيق أحكامه بما يحقق الصالح العام ويجذب الاستثمارات و ينشط حركة التجارة الدولية.

وأشارت الغرفة في نهاية مذكرتها أن أعضاءنا من ممثلي خطوط النقل البحري و شركات الملاحة على أهبة الإستعداد للإجتماع مع ممثلي الحكومة لعرض التعقيب و الملاحظات النهائية على نصوص مشروع اللائحة التنفيذية و إبداء مقترحات معالجته في ضوء التطبيقات الواقعية للأعمال الملاحية و ذلك بالتنسيق مع كافة ممثلي شركات الملاحة و النقل البحري و أصحاب الشأن بحسبان كونهم شريك فاعل في دورة الأعمال الجمركية.

من وصولها، خاصة أن هناك فارق بين وصول الباخرة و هو وقت وصول الباخرة الى منطقة المخطاف الخارجي التي تحددها الميناء المختصة بينما وصول البضاعة يكون بعد دخول الباخرة للرصيف المحدد للتفريغ و البدء في التفريغ.

وأكدت الغرفة على أن مواد مشروع اللائحة التنفيذية - على النحو المقترح - و حتي تتواءم بشكل أمثل مع ما يستهدفه تطبيق القانون الجديد في العمل على تسيير دورة النقل و التجارة الدولية و تشجيع الإستثمار، فإنها تحتاج إلى مزيد من العمل على صياغة ألفاظ و عبارات مواد اللائحة لكي تخرج بأفضل صورة معالجة للنص التشريعي للقانون.

و يمكن تحقيق ذلك في وقت قياسي إذا تم تفعيل المقترحات التي تم تناولها مع

مادى في واقعة التهريب الجمركي و ثبوت قصده الجنائي في ارتكابها." و بالنسبة للمادة 331 " يفوض رئيس المصلحة في تقديم طلب كتابي للنيابة العامة أو المحكمة المختصة لوقف المتهم بارتكاب جريمة التهريب الجمركي عن التعامل مع المصلحة لحين صدور حكم نهائي في الدعوي".

واقترحت الغرفة بضرورة إعادة النظر في المادة سالفة الذكر وإضافة النص التالي: " و في كل الأحوال لا يجوز تحريك الدعوي الجنائية ضد الناقل / ممثل التوكيل الملاحي في قضايا التهريب الجمركي إلا في حالة ضلوعه أو اشتراكه بفعل مادى في واقعة التهريب الجمركي و ثبوت قصده الجنائي في ارتكابها."

وطالبت الغرفة بمراجعة موعد الوصول الموجود بالمادة بالفقرة الأولى من المادة 273 يجب أن يقدم بيان جمركي خلال اسبوعين من تفريغها بدلا من خلال اسبوع

