جمهورية مصر العربية
مجلس النواب

الفصل التشريعي الثاني
دور الانعقاد العادي الثاني

اللجنة المشتركة
من لجنة الشئون الدستورية والتشريعية
ومكتب لجنة النقل والمواصلات

السيد المستشار الدكتور/ حنفى جبالى
رئيس مجلس النواب

تحية طيبة، وبعد،

فأتشرف بأن أقدم لسيادتكم، مع هذا، تقرير اللجنة المشتركة من لجنة الشئون الدستورية والتشريعية، ومكتب لجنة النقل والمواصلات، عن مشروع قانون مقدم من الحكومة بتعديل بعض أحكام القانون رقم (٢٣٢) لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن، برجاء التفضل بعرضه على المجلس الموقر.

وقد اختارتني اللجنة المشتركة، مقرراً أصليًا، والسيد النائب/ إيهاب الطماوى، مقرراً احتياطيًا، لها فيه أمام المجلس.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير،

رئيس اللجنة المشتركة
المستشار/ إبراهيم الهنيدى

٢٠٢٢/٢/٢٠

تقرير اللجنة المشتركة
من لجنة الشئون الدستورية والتشريعية، ومكتب لجنة النقل والمواصلات
عن مشروع قانون مقدم من الحكومة بتعديل بعض أحكام
القانون رقم (٢٣٢) لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن

أحال المجلس بجلسته المعقودة بتاريخ ٨ من فبراير سنة ٢٠٢٢، إلى لجنة مشتركة من لجنة الشئون الدستورية والتشريعية، ومكتب لجنة النقل والمواصلات، مشروع قانون مقدماً من الحكومة بتعديل بعض أحكام القانون رقم (٢٣٢) لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن، وذلك لنظره ودراسته وإعداد تقرير عنه للعرض على المجلس الموقر.

عقدت اللجنة المشتركة اجتماعاً لنظره يوم ٢٠ من فبراير سنة ٢٠٢٢، برئاسة السيد المستشار/ إبراهيم الهنيدي. رئيس اللجنة المشتركة، وبحضور السادة أعضاء اللجنة المشتركة.

كما حضره ممثلاً عن الحكومة كل من السادة:

١- اللواء الدكتور/ خالد خضر	"وزارة الداخلية"
٢- عميد دكتور/ أحمد عبد الحفيظ	"وزارة الداخلية"
٣- المستشار الدكتور/ أحمد أبو هشيمة	"عضو قطاع التشريع بوزارة العدل"
٤- عقيد/ محمد سعيد	"وزارة الدفاع"
٥- مقدم/ طارق أبو غيدة	"قطاع الأمن الوطني بوزارة الداخلية"
٦- المستشار/ بسام الزيات	"وزارة شئون المجالس النيابية"
٧- المستشار/ أحمد فتوح	"الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بوزارة النقل"
٨- اللواء/ سامح عصمت	"الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بوزارة النقل"
٩- الأستاذ/ أبو مندور يحيى سعد	"الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بوزارة النقل"

استعرضت اللجنة المشتركة مشروع القانون المشار إليه ومذكرته الإيضاحية[١]، واستعادت نظر الدستور، واطلعت على قانون العقوبات ، والقانون المدني، وقانون الإجراءات الجنائية، والقانون رقم (٨٤) لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية، والقانون رقم (٢٣٢) لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن، وقانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم (٨) لسنة ١٩٩٠، والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وقانون اللائحة الداخلية للمجلس.

وبعد أن استمعت اللجنة المشتركة إلى إيضاحات ومناقشات السادة الأعضاء، وما أدلى به السادة ممثلو الحكومة،

تورد تقريرها عن مشروع القانون المعروض فيما يلي:

مقدمة.

أولاً: فلسفة مشروع القانون المعروض وأهدافه.

ثانياً: الملامح الأساسية لمشروع القانون.

ثالثاً: القواعد الدستورية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة بمشروع القانون.

رابعاً: التعديلات التي أدخلتها اللجنة المشتركة على مشروع القانون.

خامساً: رأي اللجنة المشتركة.

---

[١] مرفق بالتقرير.

مقدمة:

صدر القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ بشأن سلامة السفن لتنظيم إجراءات معاينات السفن المصرية والوحدات البحرية وصرف الشهادات الدولية وتراخيص الملاحة وكذا الإشراف على السفن الأجنبية التي تتواجد في المياه الإقليمية والموانئ المصرية.

وحيث شهدت الآونة الأخيرة تزايداً فى حجم الجرائم المتعلقة بقطاع النقل البحري وتزايد حجم الاستغلال غير المشروع للسفن والوحدات البحرية بصورة أصبحت تهدد الأمن القومي المصري وتضر بحركة التجارة البحرية سواء على المستوى الداخلي أو الخارجي.

واتساقاً مع الاستراتيجية المتكاملة التي تبنتها الدولة المصرية منذ عام ٢٠١٦ فى شأن مكافحة الهجرة غير الشرعية وعمليات الإتجار بالبشر، وتماشياً مع المبادرة المصرية المتعلقة بمراكب النجاة والتي تسعى من خلالها الدولة إلى أن تكون نموذجاً رائداً فى إدارة هذا الملف، فقد سعت الدولة إلى ضبط حدودها البحرية تأكيداً على دورها الرائد فى محيطها الإقليمي والدولي كبوابة للقارة السمراء ونافذة استراتيجية على البحر المتوسط، فضلاً عن اهتمامها بالتنمية فى المناطق المتضررة من الأعمال غير المشروعة، فقد كان أبرز المحاور التي قامت عليها تلك الاستراتيجية إلى جانب الاهتمام بالتنمية والاستثمار بالمناطق الأكثر تضرراً من تلك الأعمال غير المشروعة- سعي الدولة إلى ضبط حدودها البحرية تأكيداً على دور مصر الرائد فى محيطها الإقليمي والدولي كبوابة للقارة السمراء ونافذة استراتيجية على البحر المتوسط.

وعليه، حرصت الدولة المصرية على تعديل تشريعاتها القائمة لتتواكب مع تلك التطورات بما يضمن تمكين الأجهزة المختصة وتفعيل دورها تجاه ضبط الحدود البحرية ومكافحة جميع صور الجرائم المنظمة وملاحقة مرتكبيها.

أولاً: فلسفة مشروع القانون المعروض وأهدافه.

جاء مشروع القانون المعروض متسقاً مع أحكام الدستور، والاتفاقيات الدولية التي أبرمتها الدولة المصرية في مجال النقل البحري وضبط ومكافحة الجرائم المنظمة عبر الحدود، وفي إطار الجهود التي تبذلها الدولة على مختلف الأصعدة نحو توفير حلول تشريعية لمكافحة الأفعال التي لا تتفق مع بعض نصوص القوانين السارية، ومن بينها استغلال السفينة أو الوحدة البحرية في غرض غير مشروع.

حيث كشف الواقع العملي أن القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ بشأن سلامة السفن جاء خالياً من أحكام تنظم عملية نقل ملكية السفن والحق في استغلالها على المستوى الرقابي الذي يمكن الجهات المختصة من تحديد مالكي ومستأجري السفن والوحدات البحرية علي اختلاف أنواعها وذلك بشكل دوري، فضلاً عن تحديد مرتكبي الأفعال غير المشروعة، الأمر الذي استلزم استحداث صورة لتجريم سلوك مالك أو مستغل السفينة أو الوحدة البحرية المصرية الذي يتخلف عن إخطار الجهة المختصة بما يرد على السفينة أو الوحدة البحرية من تصرفات بالبيع أو الإيجار، ولا سيما أن الجاني قد يلجأ في كثير من الأحوال إلى مثل هذه التصرفات من أجل استغلال السفينة أو الوحدة البحرية في غرض غير مشروع للإفلات من العقاب، وخاصة مع تزايد حركة التجارة البحرية، فضلاً عن تزايد مستوى الجريمة المنظمة التي تتم على الحدود البحرية والتي من أبرزها جرائم الإتجار بالبشر والهجرة غير الشرعية وتهريب المهاجرين.

وبناء عليه، قد تمثلت أبرز أهداف مشروع القانون المعروض فيما يلي:

١- وضع آلية تمكن الجهات المختصة من متابعة جميع التصرفات التي تتم على السفن والوحدات البحرية بما يضمن فرض الرقابة على حركة الملاحة وضبط الحدود البحرية.

٢- تمكين الجهات المختصة من الاحتفاظ بقاعدة بيانات دائمة التحديث عن مالكي ومستأجري السفن والوحدات البحرية المصرية وذلك في سبيل تحديد الأشخاص مرتكبي الأفعال غير المشروعة بواسطة تلك السفن والوحدات البحرية بشكل سريع وفعال.

٣- وضع عقوبة على مالكي أو مستغلي السفن أو الوحدات البحرية فى حالة عدم الإخطار، وكذا تشديدها حال استعمال السفينة أو الوحدة البحرية فى غرض غير مشروع مع علم المتصرف بذلك.

ثانياً: الملامح الأساسية لمشروع القانون:

انتظم مشروع القانون المعروض في مادة واحدة بخلاف مادة النشر، وذلك على النحو التالي:

(المادة الأولى)

أضافت تلك المادة مادتين جديدتين برقمي (السابعة مكرراً، والعشرون مكرراً) إلى القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ في شأن سلامة السفن، حيث أوجبت المادة (السابعة مكرراً) علي كل مالك أو مستغل لسفينة أو وحدة بحرية مصرية إخطار الجهة المختصة بما يرد عليها من تصرفات بالبيع أو الإيجار خلال موعد لا يجاوز خمسة عشر يوماً من تاريخ التصرف، كما أوجبت أيضاً الإخطار بسند التصرف .

كما تضمنت المادة (العشرون مكرراً) وضع عقوبة حال مخالفة الحظر المنصوص عليه فى المادة (السابعة مكرراً)، مع تشديد العقوبة إذا ترتب على عدم الإخطار استعمال السفينة أو الوحدة البحرية المصرية فى غرض غير مشروع مع علم المتصرف بذلك.

(المادة الثانية)

وهي المادة الخاصة بنشر القانون في الجريدة الرسمية، والعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره.

ثالثاً: القواعد الدستورية وأبرز الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بمشروع القانون:

(أ) القواعد الدستورية:

- المادة (٤٥):

"تلتزم الدولة بحماية بحارها وشواطئها وبحيراتها وممراتها المائية ومحمياتها الطبيعية.
ويحظر التعدي عليها، أو تلويثها، أو استخدامها فيما يتنافى مع طبيعتها، وحق كل مواطن في التمتع بها مكفول، كما تكفل الدولة حماية وتنمية المساحة الخضراء في الحضر، والحفاظ على الثروة النباتية والحيوانية والسمكية، وحماية المعرض منها للانقراض أو الخطر، والرفق بالحيوان، وذلك كله على النحو الذي ينظمه القانون."

- المادة (٨٦):

"الحفاظ علي الأمن القومي واجب، والتزام الكافة بمراعاته مسئولية وطنية، يكفلها القانون. والدفاع عن الوطن، وحماية أرضه شرف وواجب مقدس، والتجنيد إجباري وفقاً للقانون."

- المادة (٩٣):

"تلتزم الدولة بالاتفاقيات والعهود والمواثيق الدولية لحقوق الإنسان التي تصدق عليها مصر، وتصبح لها قوة القانون بعد نشرها وفقا للأوضاع المقررة."

(ب) أبرز الاتفاقيات الدولية ذات الصلة:

١. الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار التي أقرتها المنظمة الاستشارية البحرية للحكومات في ١٩٧٤/١١/١، والمنضمة إليها مصر بموجب قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ٣٧٢ لسنة ١٩٨١.
٢. بروتوكول عام ١٩٧٨ الخاص بالمعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤ الموقع في لندن بتاريخ ١٩٧٨/٢/١٧، والمنضمة إليه مصر بموجب قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ١٥١ لسنة ١٩٨٦.
٣. الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن التي أقرها المؤتمر الدولي لخطوط الشحن الذي عقد بلندن عام ١٩٦٦، والمنضمة إليها مصر بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ٧٥٣ لسنة ١٩٦٨.
٤. اتفاقية سفن الركاب في الرحلات الخاصة الموقعة في لندن بتاريخ ٦ أكتوبر سنة ١٩٧١، والمنضمة إليها مصر بموجب رئيس جمهورية مصر العربية رقم ٩٧٢ لسنة ١٩٧٥.
٥. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والمنضمة إليها مصر بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ١٤٥ لسنة ١٩٨٣.

رابعاً: التعديلات التي أدخلتها اللجنة المشتركة على مشروع القانون:

- ارتأت اللجنة المشتركة إجراء بعض التعديلات على مشروع القانون المعروض، وكان أبرزها استحداث مادة جديدة لتصبح المادة الأولى من المشروع، وكذا إضافة مادة (٢٤ مكرراً) إلى المواد المضافة بموجب المادة الثانية منه، مع إعادة ترقيم مواد مشروع القانون، ليصبح على النحو التالي:

- المادة الأولى (المستحدثة):

"يُستبدل بالمواد (الأولى، الثانية، الثالثة، الرابعة، الخامسة، السادسة، السابعة، الثامنة، التاسعة، العاشرة، الحادية عشرة، الثانية عشرة، الثالثة عشر، الرابعة عشر، الخامسة عشر، السادسة عشر، السابعة عشر، الثامنة عشر، التاسعة عشر، العشرون، الحادية والعشرون، الثانية والعشرون، الثالثة والعشرون، الرابعة والعشرون، الخامسة والعشرون، السادسة والعشرون، السابعة والعشرون، الثامنة والعشرون) من القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن، الأرقام الآتية: (١، ٢، ٣، ٤، ٥، ٦، ٧، ٨، ٩، ١٠، ١١، ١٢، ١٣، ١٤، ١٥، ١٦، ١٧، ١٨، ١٩، ٢٠، ٢١، ٢٢، ٢٣، ٢٤، ٢٥، ٢٦، ٢٧، ٢٨)."

- وذلك اتساقاً مع المستقر عليه تشريعياً وضبطاً للصياغة.

- **المادة الثانية (أصلها المادة الأولى):**

يُضاف إلى القانون رقم (٢٣٢) لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن المواد أرقام: (٧ مكرراً)، و(٢٠ مكرراً)، **و(٢٤ مكرراً)**، نصوصها الآتية:

المادة (٧ مكرراً): كما وردت بمشروع القانون المقدم من الحكومة.

المادة (٢٠ مكرراً): ارتأت اللجنة استبدال عبارة "ولا تجاوز" بعبارة "ولا تزيد على"، وكلمة "الالتزام" بكلمة "الحظر" ليصبح نص المادة كما يلي:

"مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد ينص عليها قانون آخر يعاقب بالحبس مدة لا **تجاوز** سنة وبغرامة لا تقل عن خمسين ألف جنيه ولا **تجاوز** خمسمائة ألف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من خالف **الالتزام** المنصوص عليه فى المادة **(٧ مكرراً)**، فإذا ترتب على عدم الإخطار استعمال السفينة أو الوحدة البحرية المصرية فى غرض غير مشروع مع علم المتصرف بذلك **تكون** العقوبة السجن."

- وذلك لضبط الصياغة ولحسن النسق التشريعي وخاصة أن نص المادة (٧ مكرراً) أورد التزاماً وليس حظراً.

المادة (٢٤ مكرراً):

"في الأحوال التي ترتكب فيها الجريمة بواسطة شخص اعتباري يعاقب المسئول عن الإدارة الفعلية لهذا الشخص الاعتباري بالعقوبات ذاتها المقررة عن الأفعال التي ترتكب بالمخالفة لأحكام هذا القانون، إذا ثبت علمه بها، وكانت الجريمة قد وقعت بسبب إخلاله بواجبات وظيفته."

وفي جميع الأحوال، تكون أموال الشركة ضامنة للوفاء بما يحكم به من عقوبات مالية".

- حيث نصت المادة (٢٠ مكرراً) على المسائلة الجنائية لكل من يخالف نص المادة (٧ مكرراً)، بما فى ذلك الشخص الاعتباري المالك أو المستغل للسفينة أو الوحدة البحرية. وحيث إن نص المادة (٧ مكرراً) لم يحدد المسئول بالإخطار حال تصرف الشخص الاعتباري فى السفينة أو الوحدة البحرية، وهو ما يتعين معه تحديد المسئول جنائياً وهو المسئول عن الإدارة الفعلية، وهذا ما درجت عليه التشريعات المصرية عند تقرير المسئولية الجنائية للأشخاص الاعتبارية.

- **المادة الثالثة (أصلها المادة الثانية):**

وهي المادة الخاصة بنشر القانون فى الجريدة الرسمية، والعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره.

خامساً: رأي اللجنة المشتركة:

بعد أن استعرضت اللجنة المشتركة مشروع القانون المعروض وما دار بشأنه من مناقشات، وما أدلى به السادة ممثلو الحكومة، ترى اللجنة أنه جاء متوافقاً مع أحكام الدستور والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، ومتماشياً في الوقت ذاته مع المفاهيم السائدة، وفي إطار الجهود التي تبذلها الدولة المصرية على مختلف الأصعدة نحو توفير نصوص تشريعية لمكافحة سلوك كل من اتجه إلى إتيان بعض الأفعال التي لا تتفق مع بعض نصوص القوانين السارية.

كما تؤكد اللجنة المشتركة أن مشروع القانون جاء لمواجهة بعض الصور المستحدثة من الجرائم المتعلقة بقطاع النقل البحري، ومن بينها استغلال السفينة أو الوحدة البحرية في غرض غير مشروع، وذلك في ظل تزايد حجم الاستغلال غير المشروع للسفن والوحدات البحرية بصورة أصبحت تهدد الأمن القومي المصري وتضر بحركة التجارة البحرية سواء على المستوى الداخلي أو الخارجي، مع تغليظ العقوبات المقررة حيال مرتكبيها، وذلك لضبط السلوك داخل المجتمع مما سيسهم في الحفاظ على الأمن القومي المصري.

لـذلك

قررت اللجنة المشتركة الموافقة على مشروع القانون المقدم من الحكومة بتعديل بعض أحكام القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ في شأن سلامة السفن، بعد إجراء بعض التعديلات عليه.

واللجنة المشتركة إذا تعرض تقريرها على المجلس الموقر، ترجو الموافقة على ما انتهت إليه.

رئيس اللجنة المشتركة

المستشار/ إبراهيم الهنيدي

جـــدول مقـــارن

النص فى القانون القائم	النص فى مشروع القانون كما ورد من الحكومة	النص فى مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة
القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ **في شأن سلامة السفن**	**قرار رئيس مجلس الوزراء** **بمشروع قانون** **بتعديل بعض أحكام القانون رقم (٢٣٢) لسنة ١٩٨٩** **في شأن سلامة السفن** **رئيس مجلس الوزراء** **بعد الاطلاع على الدستور؛** وعلى قانون العقوبات؛ وعلى القانون المدني؛ وعلى قانون الإجراءات الجنائية؛ وعلى القانون رقم (٨٤) لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية؛ وعلى القانون رقم (٢٣٢) لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن؛ وعلى قانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم (٨) لسنة ١٩٩٠؛ وبعد موافقة مجلس الوزراء. **قـــرر** **مشروع القانون الآتي نصه، يُقدم إلى مجلس النواب**	**مشروع قانون** **بتعديل بعض أحكام القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩** **في شأن سلامة السفن** **باسم الشعب** **رئيس الجمهورية** **قرر مجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد أصدرناه:**

النص فى القانون القائم	النص فى مشروع القانون كما ورد من الحكومة	النص فى مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة
		(المادة الأولى) "مستحدثة" "يُستبدل بالمواد (الأولى، الثانية، الثالثة، الرابعة، الخامسة، السادسة، السابعة، الثامنة، التاسعة، العاشرة، الحادية عشرة، الثانية عشرة، الثالثة عشر، الرابعة عشر، الخامسة عشر، السادسة عشر، السابعة عشر، الثامنة عشر، التاسعة عشر، العشرون، الحادية والعشرون، الثانية والعشرون، الثالثة والعشرون، الرابعة والعشرون، الخامسة والعشرون، السادسة والعشرون، السابعة والعشرون، الثامنة والعشرون) من القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن، الأرقام الآتية: (١، ٢، ٣، ٤، ٥، ٦، ٧، ٨، ٩، ١٠، ١١، ١٢، ١٣، ١٤، ١٥، ١٦، ١٧، ١٨، ١٩، ٢٠، ٢١، ٢٢، ٢٣، ٢٤، ٢٥، ٢٦، ٢٧، ٢٨)."
	(المادة الأولى) تضاف إلى القانون رقم (٢٣٢) لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن مادتان جديدتان برقمي (السابعة مكرراً)، و(العشرون مكرراً)، نصهما الآتي: المادة (السابعة مكرراً): "على كل مالك أو مستغل لسفينة أو وحدة بحرية مصرية إخطار الجهة المختصة بما يرد عليها من تصرفات بالبيع أو الإيجار خلال موعد لا يجاوز خمسة عشر يوماً من تاريخ التصرف، ويرفق بالإخطار سند التصرف".	(المادة الثانية) "أصلها المادة الأولى" يُضاف إلى القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن المواد أرقام: (٧ مكرراً)، و(٢٠ مكرراً)، و(٢٤ مكرراً)، نصوصها الآتية: المادة (٧ مكرراً): كما هي

النص فى القانون القائم	النص فى مشروع القانون كما ورد من الحكومة	النص فى مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة
	المادة (العشرون مكرراً): "مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد ينص عليها قانون آخر يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تقل عن خمسين ألف جنيه ولا تزيد على خمسمائة ألف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من خالف الحظر المنصوص عليه فى المادة (السابعة مكرراً)، فإذا ترتب على عدم الإخطار استعمال السفينة أو الوحدة البحرية المصرية فى غرض غير مشروع مع علم المتصرف بذلك؛ فتكون العقوبة السجن".	المادة (٢٠ مكرراً): "مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد ينص عليها قانون آخر يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تقل عن خمسين ألف جنيه ولا تجاوز خمسمائة ألف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من خالف الالتزام المنصوص عليه في المادة (٧ مكرراً)، فإذا ترتب على عدم الإخطار استعمال السفينة أو الوحدة البحرية المصرية في غرض غير مشروع مع علم المتصرف بذلك تكون العقوبة السجن."
		المادة (٢٤ مكرراً): "فى الأحوال التي ترتكب فيها الجريمة بواسطة شخص اعتباري يعاقب المسئول عن الإدارة الفعلية لهذا الشخص الاعتباري بالعقوبات ذاتها المقررة عن الأفعال التي ترتكب بالمخالفة لأحكام هذا القانون، إذا ثبت علمه بها، وكانت الجريمة قد وقعت بسبب إخلاله بواجبات وظيفته." وفي جميع الأحوال، تكون أموال الشركة ضامنة للوفاء بما يحكم به من عقوبات مالية".
	(المادة الثانية) يُنشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويُعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره. رئيس مجلس الوزراء / / ٢٠٢٢ (دكتور/ مصطفى كمال مدبولي)	(المادة الثالثة) "أصلها المادة الثانية" يُنشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويُعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره. يُبصم هذا القانون بخاتم الدولة، ويُنفذ كقانون من قوانينها.