

# المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج 4)

## منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة

29 – 31 مارس 2015

### التجربة المصرية

#### (الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن)

مهندس أحمد العقاد

رئيس مجلس إدارة غرفة الملاحة

### الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن

نظراً لخبرتنا التي تمتد لأكثر من 35 عام في مجال المعاينات والتفتيش والمراجعة ومجال الفحص والمعانة وقيامنا بتمثيل العديد من هيئات الإشراف والتصنيف الدولية منها ومنها ما هو ضمن أعضاء (IACS) ونظراً لخبرتنا الطويلة لكيفية الإدارة الجيدة لهيئات التصنيف ورغبتنا في تحقيق حلم كل بحري مصري لإنشاء هيئة تصنيف مصريه فقد قمنا بتاريخ 2005/4/6 (أي منذ أكثر 10 سنوات) بتأسيس الشركة " المصرية لتسجيل وتصنيف السفن " (ش.م.م) وذلك طبقاً لأحكام القوانين المعمول بها في جمهورية مصر العربية وقد صدر لهذه الشركة السجل التجاري والبطاقة الضريبية وقد رخص للشركة برأسمال قدره - 10,000,000 جنية مصري.

### هدفنا الرئيسي من إنشاء الهيئة:

- الاستفادة من تشغيل الكوادر المصرية الرفيعة المستوى من خريجي كليات الهندسة والأكاديمي البحرية والعاملين السابقين بالقوات البحرية.
- تحقيق الريادة المصري في واحدة من أهم مجالات النقل البحري حيث لا توجد شركة مصرية أخرى تعمل في هذا المجال.
- المساهمة بالارتقاء الفني لسلامة الوحدات البحرية العاملة في البحار والمياه الساحلية ونهر النيل ووحدات الصيد.
- المساهمة الفنية للحد من الآثار البيئية لتشغيل الوحدات البحرية والحد من التلوث الناشئ عن تشغيل الفنادق العائمة بنهر النيل.
- الحد من الآثار السلبية لاحتكار هيئات التصنيف الدولي لهذا المجال في مصر والمشار إليها فيما سبق وتقليل تكلفه تشغيل السفن المصرية.
- البعد الاجتماعي لقيام الشركة بتوظيف الكوادر الفنية وتنمية مهارتهم.
- الشركة سوف تدعم شركات الملاحة الوطنية، وذلك بتخفيض أسعار الخدمات المقدمة منها وتقوم بتحصيل المصاريف والرسوم بالجنيه المصري بدلاً من الدفع بالدولار.
- وجود منافسة وطنية قوية ضد الهيئات الأجنبية التي سوف تعمل على تخفيض الرسوم التي تضعها على ملاك السفن المصرية بدون منافس وطني. وقد حصلت الشركة على:

## المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات

(مارلوج 4)

### منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة

29 – 31 مارس 2015

- شهادة الجودة ( ISO 9001 – 2008 )
- اعتماد الهيئة المصرية للرقابة على التأمين والتي أصبحت الآن تحت اسم "الهيئة العامة للرقابة المالية" في فرعي معايينه أجسام السفن وتأمينات النقل.
- الشركة لديها وثيقة تأمين ضد المسؤولية بقيمة 2,000,000 دولار من أكبر شركة تأمين أمريكية.
- وقامت الشركة بتجهيز كافة أنواع الشهادات المطلوبة والتعليمات والمطبوعات وجميع هذه الإصدارات طبقاً لمتطلبات المعاهدات الدولية ومتطابق مع متطلبات (IACS).
- ولكن هذا المجهود لم يرضي أصحاب المصالح الخاصة والمتخصصين في المحافظة على مصالح هيئات التصنيف الأجنبية العاملة في مصر ومن هنا امتنعوا عن اعتماد هيئتنا أسوة بالهيئات الأجنبية بحجج واهية إلى أن أصبح هذا التأخير غير مبرر والذي لا نجد له سبباً إلا المفاهيم البالية للمحافظة على مصالح هيئات التصنيف الأجنبية العاملة في مصر والعمل على إجهاد أي مشروع وطني لإنشاء هيئات وطنية تقوم بمنافسة الهيئات الأجنبية مما انعكس سلباً على نمو النقل البحري وعلى ملاك ومشغلي السفن على النحو التالي:
- احتكار الهيئات الأجنبية لهذا النوع من الخدمات الأساسية وتحالفها لفرض أسعار مرتفعة على ملاك السفن المصرية بدون استفادة للدولة من سداد أي ضرائب منهم.
- إخراج جميع سفن الأسطول الوطني من الخدمة لمصلحه الدول الأجنبية.
- عدم قبول الهيئات الأجنبية القيام بمعايينه سفن الصيد أو لنشات النزهة بحجة أنها مصنعة من الأخشاب وهي الوحدات السائدة للعمل في مجال السياحة والصيد البحري مما يعد ثروة قومية يجب المحافظة عليها (وخاصة ان تعدادها يتجاوز 2500 وحدة مما أدى إلى تدني مستوى هذه الوحدات من الناحية الفنية ومستوى الصيانة مما يعرضها للكوارث البحرية. مع العلم بأن جميع هذه الهيئات ليس لديها كود لبناء الوحدات المصنعة من الخشب
- زيادة تكلفة الخدمات المقدمة بالعملة الصعبة بمعرفة هيئات التصنيف الأجنبية ومردود السلبي لكل أنشطة النقل البحري والنهري والسياحي في مصر بالإضافة إلى غياب مصر عن هذا السوق الذي كان من الممكن استيعابه للكوادر الفنية العاطلة.
- حرمان الاقتصاد المصري وعدم تحصيل أي نوع من الضرائب نظراً لسداد ملاك السفن لفواتير هذه الهيئات عن طريق التحويلات البنكية للخارج مباشرة.
- بالرغم من أن الهيئات الأجنبية تحتكر هذا العمل في مصر منذ أكثر من 60 عام وجميعها أعضاء في IACS إلا أنها لم تقدم أي نوع من الدراسات أو الأبحاث الفنية للارتقاء بالمستوى الفني للنقل البحري وأيضاً لم تمنع وقوع العديد من الكوارث البحرية ومنها على سبيل المثال الكوارث التالية:  
- غرق العبارة سالم اكسبريس بتاريخ 1991/12/14 وهي على بعد 9 ميل بحري من ميناء سفاجا وغرق معها أكثر من 464 راكب.

## المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج 4)

### منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة

29 – 31 مارس 2015

- غرق العبارة السلام 95 بتاريخ 2005/10/17 داخل غاطس ميناء السويس وغرق معها العديد من الركاب وجرح أكثر من مائة راكب.
- غرق العبارة السلام 98 بتاريخ 2006/2/13 وهي على بعد حوالي 57 ميل من ميناء سفاجا وغرق معها أكثر من 1036 راكب.
- هذا بخلاف الكثير من السفن التجارية وسفن الصيد والسفن النهرية التي غرقت وكان ضحاياها بالمئات وجميعها مسجلة تحت هيئات تصنيف أعضاء بمنظمه IACS.

#### رؤية أصحاب معالي وزراء النقل العرب عن مثل هذه النوعية من الشركات :-

نظراً لأهمية موضوع إنشاء هيئات تصنيف عربية و أهميته وبعده الاستراتيجي لتنمية صناعة النقل البحري فقد قرر مؤتمر وزراء النقل العرب في الدورة ( 19 ) والذي عقد بالقاهرة في 1،2 نوفمبر 2006، في توصياته - توصيه رقم (4) الآتي:

"تشجيع الهيئات الوطنية لتصنيف السفن التي ينشأها القطاع الخاص بالدول العربية والاعتراف بها، ثم العمل على إنشاء إتحاد عربي يضمها، وذلك عوضاً عن إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن"

#### رؤية الاتحادات العربية البحرية لهذه النوعية من الشركات:

- قرار مجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية في الاجتماع (36) المنعقد بالمملكة المغربية في الفترة من 6، 8 مايو 2008 وفي توصياته في الفقرة (11) وأوصي بالآتي:  
" دعوة أعضاء الإتحاد للاستفادة من إمكانيات الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن بعد أن يتم اعتماد هذه الهيئة من الجهات المختصة في جمهورية مصر العربية.
- المذكرة التي تقدم بها الإتحاد العربي للناقلين العرب للأمانة العامة للجامعة العربية تحت رقم "ن م/385 " للعرض على مجلس وزراء النقل العرب ومن ثم على القمة العربية للتنمية الاقتصادية والاجتماعي (الرياض: يناير 2013) ويطلب فيها بإنشاء هيئ تصنيغ عربي.

#### موافقة معالي وزير النقل والمواصلات والنقل البحري (السابق):

وبتاريخ 2014/6/1 تقدمت لمعالي وزير النقل والمواصلات في ذلك الوقت (معالي الدكتور/ إبراهيم الدميري) بطلب اعتماد الشركة وبناء عليه وبتاريخ 2014/06/05 تم عقد أجماع بمقر قطاع النقل البحري بالإسكندرية برئاسة السيد اللواء بحري / إبراهيم يوسف (مستشار سيادة الوزير في ذلك الوقت) وحضور العديد من مسؤولي هيئة السلامة وقطاع النقل البحري وانتهى الاجتماع بالإجماع على أهمية ضرورة إيجاد نواه كمرحلة أولى لإنشاء هيئة تصنيف

## المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات

(مارلوج 4)

### منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة

29 – 31 مارس 2015

مصريه معتمده من السلطات البحرية المختصة، وإزاء عدم وجود ثمة مانع يحول دون وجود جهة وطنيه كهيئة أشرف وتصنيف للسفن

فيكون من الملائم أجابه الشركة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن إلى طلبها باعتمادها كمكتب استشاري في شأن التصميمات والرسومات وحساب الاتزان و إجراء المعاينات للوحدات العاملة في المجال الساحلي كوحدات الصيد ولنشات النزهة والقطر الساحلي والوحدات العاملة في نهر النيل والمياه الداخلية محققه بذلك مع مثيلاتها من المكاتب الاستشارية المعتمدة والواردة بالقرارين الوزاريين رقمي (8، 42 لسنة 1998).

#### وقد انتهى الاجتماع إلى التوصية الآتية:

"الموافقة على طلب الشركة باعتمادها كمكتب استشاري تقبل شهادته بالنسبة للسفن والوحدات البحرية الغير خاضعة للاتفاقيات الدولية على أن تقوم الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية باتخاذ شئونها في ضوء الضوابط الفنية".

ولكن للأسف لم تعتمد الشركة حتى الآن.