

دور هيئات تصنيف وتسجيل السفن في السلامة البحرية

دكتور/ منتصر السكري

رئيس مجلس إدارة الشركة العالمية للخدمات البحرية

نبذة تاريخية عن هيئات التصنيف Classification Society

- في النصف الثاني من القرن الثامن عشر كان كثيرًا ما يجتمع تجار لندن مع ملاك السفن وقباطنها في مقهى السيد ادوارد لويد Edward Lloyd الذي يدعى Lloyd's Coffee House وذلك للنقاش وإبرام صفقات بيع وشراء السفن والبضاعة وتأجير السفن لنقلها بما في ذلك المشاركة في تحمل مخاطر الرحلة البحرية مقابل أجر أو مكافئة على كل رحلة برحلتها، ففي ذلك الزمان كانت الرحلة البحرية تتعرض لمخاطرة كبيرة وكثيره بكل ما للكلمة من معنى وهي ما زالت كذلك مع أن التكنولوجيا الحديثة قد خففت المخاطر إلى حد كبير.
- ونظراً للكوارث المتكرره والعديده التي كانت تصيب السفن في ذلك الوقت فقد بدء يظهر ما هو اصبح م عرف بالتأمين البحري واصبح اسم من يقوم به يسمى (مكتبي التأمين) و اصبحت ممارسة هذا العمل بإن يقوم مكتبي التأمين بكتابة اسمه وتوقيعه في أسفل الوثيقة المنقو عليها ويتعهد بموجبها بالتعويض عن حصنقمن الخسائر الناتجة عن الرحلة البحرية لكل من السفينة أو البضاعة في حال عدم وصول السفينة إلى مقصدها وذلك كله مقابل جزء من الارباح لنفسه.
- وسرعان ما أدرك المؤمنون حاجتهم لطريقة لمعرفة الحالة الفنية للسفن التي يطلب منهم تأمينها أو تأمين البضاعة التي على متنها، وهنا بدأت فكرة تصنيف السفن في عام 1760م، ولقد ظهرت الحاجة لذلك بواسطة مجموعة من مكتبي التأمين والذين كانوا رواداً دائمين لمقهى "إدوارد لويدز" بلندن، وقد قاموا بتشكيل لجنة لإصدار سجل خاص بالوحدات البحرية حتى يمكن استخدامه كمرشد في تقدير الحال ة الفنية لكل سفينه ويقوموا بتسجيلها وهنا أيضاً ظهرت فكرة إنشاء نوادي الحماية والتعويض لحماية ملاك السفن من مطالبات الطرف الثالث وتأمينه ضد مسؤوليته أمام أصحاب البضاعة وأفراد الطاقم والسلطات البحرية.
- ومن هنا يتضح أن التأمين على السفن كان هو الدافع الأول لتصنيفها وتسجيلها ووضع السجل الخاص بالبيانات اللازمة لها لمعاونة مكتبي التأمين في نشاطهم.
- وبالفعل وفي نفس العام 1760 تم إنشاء مجمع تسجيل السفن Register Society وسمى ببناء على ذلك سجل لويدز للسفن "Lloyd's Register"، الذي قام بنشر سجل سنوي للسفن محاولاً تصنيفها حسب حالة بدنها Hull ومعداتها Equipment. وتم تصنيف حالة بدن السفينة إلى فئات E &U، I،A على حسب جودة إنشائها

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات

(مارلوج 4)

منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة

29 – 31 مارس 2015

- واحتفاظها بتلك الجودة وكذا تم تصنيف المعدات إلى B، M، G or وتقابل ببساطة Good ، Middling or ، Bad، وتم بعد ذلك تحويل B، M، G or إلى 1، 2 أو 3 فالسفينة A1 هي التي ينطبق عليها أفضل تصنيف.
- وقد تطور دليل تسجيل السفن من نسخة مكتوبة بخط اليد في قوائم السفن عام 1760م حتى أصبح حالياً سجلاً دولياً يقع في 8 مجلدات كبيرة يتم تبويبها بواسطة الحاسب الآلي، وتصدره حالياً وبصفه سنوية هيئة لويدز من مقرها الرئيسي بلندن.
 - ويذكر هنا أن نظراً لسوء الأحوال الجوية ما بين عامي 1821-1822 حيث أدى ذلك إلى فقدان أكثر من 2000 سفينة أوروبية وغرق وفقد أكثر 20،000 بحار،
 - وتسببت هذه الخسائر في مصاعب مالية لبعض مكاتب التأمين في باريس، وعليه وفي عام 1828م قام إثنان من مكاتب التأمين مع أحد السماسرة في أنتورب بفتح مكتب تسجيل السفن والتأمينات البحرية، وبعد ذلك بعام قدم "وليام الأول" ملك هولندا مساعدة مالية للمكتب المذكور بغرض تطويره وبالفعل قام المكتب بأصدار أول دليل تسجيل للسفن بإسم «دليل مكتب فريتاس» وقد إنتقل مقره الرئيس ي إلى باريس عام 1831م ثم نال إعتراف الحكومة الفرنسية رسمياً عام 1908م وكان ذلك لأغراض متصلة بإصدار قانون تأمين سلامة الملاحة.
 - كذلك نشأت أربع هيئات تصنيف أخرى في العقد ما بين 1860 و 1870، فقد تأسست هيئة التسجيل البحري الإيطالي في جنوا بواسطة مجموعة من شركات التأمين البحري.
 - وفي عام 1864م تأسست "ديت نورسك فريتاس" DNV بالنرويج بمبادرة من مكاتب التأمين Under-Writers كما كان الحال مع لويدز،
 - أما في نيويورك وفي عام 1889 أسس مجموعة من الربابنه «المكتب الأمريك ي للسفن ABS» وذلك بواسطة ورعايق مجموعة من شركات التأمين البحري، وقد صدر قانون البحرية التجارية الأمريكية في عام 1920م ليعطى توجيهاً شاملاً لكافة الأقسام الحكومية وإدارتها للاعتماد على هذا المكتب في كل الأغراض المتصلة بهذا الشأن
 - وكانت "جريمنشر لويدز G.L" رابع هيئات التصنيف التي ظهرت في ذلك العقد وقد نالت إعتراف الحكومة الألمانية في وقت لاحق،
 - ام اليوم فقد حصل اندماج بين الهيئة الألمانية (GL) والهيئة النرويجية (DNV) وتم ذلك بتاريخ 2012/12/20 وأصبح اسمها DNV GL
 - أما آخر هيئات التصنيف العريقة التي نشأت في تلك الحقبة فهي الهيئة اليابانية " نيبون كايجي كيوكاي" (NKK) والتي تأسست عام 1899م، وكان المؤسسين لها هم أصحاب الخطوط الملاحية أساساً ولم تبدأ الهيئة اليابانية NKK في أعمال تصنيف السفن إلا منذ عام 1915م وتم إعتراف الحكومة اليابانية بها عام 1920م للإشراف على تنفيذ قوانين التفتيش البحري الياباني.

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات

(مارلوج 4)

منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة

29 – 31 مارس 2015

التعريف العلمي لهيئة التصنيف (Classification Society):

- لا يوجد شيء اسمه هيئة تصنيف Classification Society في المعاهدات البحرية الدولية بل توجد تحت مسمى "منظمة معترف بها" أو Recognized Organization.
- وتعريفها: هي منظمات غير حكومية مستقلة ومحايدة تعمل في قطاع النقل البحري وتقوم بوضع معايير فنية لبناء وتصنيف السفن والإشراف على بنائها واخضاعها لكشوفات دورية للتأكد من توافقها الدائم مع تلك المعايير الفنية الدولية الصادرة طبقاً للاتفاقيات الدولية الصادرة من المنظمة البحرية (I M O) وكذا التوصيات الصادرة من (IACS) والتأكد من حالتها الفنية التي تستطيع بها تحمل أقصى الظروف الجوية السيئة التي تعمل بها.
- الوضع الحالي لهيئات تسجيل وتصنيف السفن
- وماهو "الاتحاد الدولي لتصنيف السفن" المعروف باسم (IACS)
- من المعلوم أنه إلى وقت قريب حتى عام 1983 كان لا يوجد في العالم إلا عشر هيئات تصنيف سفن تتبع الدول الصناعية الكبرى واتفقت هذه الهيئات فيما بينها على تكوين اتحاد سمي "الاتحاد الدولي لتصنيف السفن" وعرف باسم (IACS) وكان دوره المساهمة في تبادل المعلومات الفنية فيما بين أعضاء هذا الاتحاد، ونظراً لرغبة هذه الهيئات في احتكار هذه النوعية من الخدمات فقاموا بوضع شروط شديدة ومانعه لمن يرغب في الانضمام لهذا الاتحاد وتتلخص هذه الشروط في الآتي:
 - أن تكون الهيئة الطالبة للانضمام للاتحاد قد مر على أنشائها مدة لا تقل عن 30 عام.
 - أن تكون حمولات السفن المسجلة لدي هذه الهيئة لا تقل عن 5 مليون طن.
- ونظراً للمبالغة الشديدة في الرسوم التي تفرضها هذه الهيئات مقابل الخدمات التي تؤديها والتشديد الغير مبرر في معايير السفن، فقد قامت معظم دول العالم بتأسيس هيئات تصنيف مستقلة خاصة بها لتراعي متطلباتها وتعمل على تطوير أنشطتها البحرية بما يتماشى مع ظروفها المحلية والاقتصادية وظروفها المناخية والبيئية، وخاصة أن كافة المعلومات الفنية أصبحت متاحة لجميع الدول وذلك نظراً للتطور التكنولوجي السريع خلال الـ 30 سنة الماضية، وعليه فقد قامت الهند في عام 1983 بإنشاء أول هيئة تصنيف سفن خارج منظومة IACS وبالفعل وبعد مرور 30 سنة وفي عام 2013 انضمت هذه الهيئة إلى هذا الاتحاد (IACS).
- وحالياً أصبحت هذه الهيئات تنقسم إلى نوعين هما:

1. هيئات أعضاء في الإتحاد الدولي لهيئات التصنيف العالمية (CLASSIACS)

وهما عبارته عن الـ 12 هيئة التي تكون الإتحاد الدولي لهيئات التصنيف في الوقت الحالي:
وهما كالآتي:

- الهيئة الأمريكية (ABS).
- الهيئة الفرنسية (BV).

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات

(مارلوج 4)

منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة

29 – 31 مارس 2015

- الهيئة الصينية (CCS).
- الهيئة الكرواتية (CRS).
- الهيئة النرويجية الألمانية (DNV GL) حيث تم الاندماج بين الهيئة الألمانية والنرويجية.
- الهيئة الهندي (RS).
- الهيئة الكوري (KR).
- الهيئة الإنجليز (LR).
- الهيئة اليابانية (NKK).
- الهيئة البولندية (PRS).
- الهيئة الإيطالية (RINA).
- الهيئة الروسية (RS).

2. هيئات مستقل، وغير منضمة للاتحاد الدولي وتسمى:

“NON IACS CLASS”

وهي كافة الهيئات المستقلة التي قامت بتأسيسها معظم دول العالم وبذلك تم كسر احتكار الدول الصناعية الكبرى لهذه النوعية من الخدمة ونجحت بالفعل هذه الدول في هذا العمل.

وقد أصبح عدد الدول التي قامت بإنشاء هيئات تصنيف سفن مستقلة حتى الآن 157 دولة وبعض هذه الدول يوجد بها أكثر من هيئة لضمان المنافسة في جودة الخدمة المقدمة وكذلك في خفض الرسوم والمصاريف المدفوعة من ملاك الوحدات البحرية تشجيعاً للاستثمار في المجال البحري، وكانت آخر هيئة منضمة لهذه المنظومة هي هيئة «تصنيف» الإماراتية التي أنشئها بعض شباب البحرية الإماراتية وبمجرد إنشائها في عام 2012 تم الاعتراف بها من دول مجلس التعاون الخليجي.

مع العلم بأن جميع هذه الهيئات غير حكومية وتعمل في قطاع النقل البحري كشركات تقدم خدماتها الفنية وتقوم بوضع معايير بناء السفن والوحدات البحرية طبقاً لمعايير معاهدة سولاس والمعايير الدولية واسترشاداً بالقواعد الفنية الصادرة عن (IACS) وتراعى أيضاً الظروف المحلية والبيئية المحيطة بها وتقوم بتسجيل السفن والإشراف على بنائها واخضاعها لكشوفات دورية للتأكد من توافقها الدائم مع تلك المعايير المتفق عليها وإصدار الشهادات والتقارير الفنية.

ومن هذه الدول علي سبيل المثال لا الحصر:

- الدنمرك - السويد - هولندا - أسبانيا - البرتغال - اليونان (5 هيئات) - مالطا (3 هيئات) - قبرص (2 هيئة) - رومانيا - بلغاريا - أوكرانيا - تركيا - سنغافوره (2 هيئة) - جزر القمر - بنجلاديش - جزر المالديف - كوريا - جميع دول أمريكية اللاتينية - بنما (7 هيئات) - إيران - الإمارات العربية المتحدة.

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات

(مارلوج 4)

منظور التنمية المستخدمة للمشروعات العملاقة

29 – 31 مارس 2015

وقد وصل عدد الدول التي أنشئت هيئات تصنيف وتسجيل سفن إلى 157 دولة حتى الآن.

الخدمات والمهام التي تقوم بها هيئات تصنيف السفن

تقدم هيئات التصنيف خدماتها لكافة المهتمين بصناعة النقل البحري وخاصةً ملاك السفن وشركات التأمين البحري (أجسام سفن وبضائع)، وتحقق دخلها من رسوم المعاينات واعتماد التصميمات والإشراف على عمليات بناء السفن أو الوحدات البحرية أو معاينه ومعايره الماكينات أو اعتماد الرسومات أو إصدار الشهادات المختلفة، وتقوم هذه الهيئات بالآتي:

- وضع القواعد الفنية لبناء وتشبيد السفن والوحدات البحرية المختلفة و المنشأة البحرية العائمة والثابتة وتحديد صلاحيتها طبقاً لظروف عمله والغرض المخصصه من أجله مع مراجعة تصاميم السفن ومدى استيفائها للشروط الواردة بالمعاهدات والاشتراطات الدولية مع إصدار تقارير المعاينات المختلفة.
- مؤخراً تقوم هذه الهيئات بإصدار شهادات الجودة للمصانع والمنشآت الاقتصادية (ISO).
- إعداد اللوائح المنظمة للإعفاءات من المعاهدات البحرية الدولية.
- المتابعة الفوريه للقرارات الصادرة من المنظمة البحرية الدولية بشأن هيئات تصنيف السفن.
- وضع الأسس والقواعد الخاصة بتسجيل السفن واليخوت ومراكب النزهة والفنادق العائمة وسفن الصيد.
- تسجيل وتصنيف ومعاينة كافة أنواع السفن التجارية العاملة بأعالي البحار والأنهار والبحيرات العظمى والملاحة الساحلية والوحدات البحرية العاملة في مجال البحث والتنقيب عن البترول العاملة في المياه البحرية والوحدات النهرية والفنادق العائمة بنهر النيل واليخوت واللنشآت الساحلية وسفن الصيد وكافة الوحدات البحرية بكافة تخصصاتها والمتابعه والمعاينة لأعمال القطر الأمن وصلاحية الوحدات للقطر.
- الإشراف على بناء كافة أنواع السفن والوحدات البحرية طبقاً للرسومات والتصميمات المعتمدة من الهيئة والتي تمت على أساس أحكام الاتفاقات الدولية المعمول بها والقوانين المحلية لكل دولة،
- الكشف على بدن السفينة ومحركاتها الرئيسية والمساعدة وعنابرها وأوناشها والمعدات الملاحيه والإلكترونية وتقييمها فنياً.
- إصدار التقارير اللازمة بما في ذلك إصدار الشهادات اللازمة بعد إتمام المعاينات والتأكد من مطابقة الرسومات والتصميمات للواقع الفعلي.
- اعتماد حسابات الإتران والغمر للوحدات البحرية والإشراف على عمليات القطر في المياه الساحلية والداخليه والدولية.
- عمل البحوث الميدانية والفنية للنهوض بمستوي الفني للأساطيل البحرية للمحافظة علي الأرواح والتجارة المنقولة بحرا وأثناء الرحلات البحرية والمحافظة علي البيئه البحريه ضد التلوث.

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات

(مارلوج 4)

منظور التنمية المستخدمة للمشروعات العملاقة

29 – 31 مارس 2015

التصنيف ودرجاته:

تصنيف السفن:

تقوم هيئات التصنيف كجهاز فني معاون لشركات التأمين في ضمان كفاءة وسلامة إنشاء بدن السفينة ومعداتنا وآلاتها لتأدية الغرض الذي بنيت من أجله وفي حدود نوعية ونطاق التشغيل المطلوب منها لذلك تقوم هيئات التصنيف بوضع الشروط والقواعد اللازمة لكل تصنيف. وتصنيف السفينة يعنى إدراجها في درجة (أو تصنيف) محددة وفقاً لمطابقتها وإستيفائها لشروط هذا التصنيف وبناء على تقارير مهندسي وخبراء الهيئة تصدر اللجنة العامة لهيئة التصنيف شهادة التصنيف، وتصبح السفينة مصنفة Classified ويجب أن تظل كذلك طوال فترة تشغيلها ومن هنا يتضح أن كلمة تصنيف Classification تعنى في الواقع ضمان مستوى معين سواء في البناء أو المواد أو في التصميم وفقاً لدرجة التصنيف ومثال لذلك السفن المصنفة طبقاً لتصنيف (LR) وهي كالتالي:

- تصنيف 100 A يعرني الرسومات والمقاييس لبدن السفينة وفقاً لقواعد هيئة اللويدز لتسجيل السفن.
- تصنيف 100 A1 يعرني المعدات والأجهزة وفقاً لقواعد هيئة اللويدز لتسجيل السفن.
- تصنيف 100 A1 + يعرني بنيت تحت إشراف هيئة اللويدز.
- تصنيف 100 A1 Ice Class + يعرني أن البدن به تقويات خاصة للإبحار بالمناطق المعرضة لوجود ثلوج عائمة وهكذا

- أما تصنيف (A 1) فقط يرمز إلى الوحدات المخصصة للملاحة الداخلية (الموانئ والأنهار). وللحفاظ على المستوى الفني للوحده البحرية تقوم هيئة التصنيف بالمتابعة المستمرة للسفين ة أو الوحدة البحرية وتجري عليها الفحص الفني وإختبار بدن السفينة وقاعها ومحركاتها والرفاصات وأجهزة التوجيه (مجموعة تحريك الدفة) ومعدات الملاحة الإلكترونية وغيرها من المعدات وعناصر الشحنه والمولدات والغلايات وروافع السفينة والصهاريج والقواطع وغيرها، وتتم المعاينة الدورية بواسطة خبراء ومفتشي هيئة التصنيف مع ضرورة المعاينة بعد وقوع أي حادث أو إجراء إصلاحات أو تعديلات لبدن السفينة أو محركاتها، ولكي تستمر السفينة مصنفة فإن قواعد هيئات التصنيف تطلب الكشف والمعاينة الدورية على بدن السفينة وماكيناتها وذلك لضمان استمرار المستوى الفني المطلوب من الكفاءة والمتانة وتنظيم القواعد ونوعية المعاينات ومطالبها المطردة مع ازدياد عمر السفينة.

والمعاينات الدورية تتمثل في:

- | | |
|---|----------------------|
| Annual survey | 1. المعاينات السنوية |
| Intermediate survey | 2. المعاينات البينية |
| Special survey (كل سنة لسفن الركاب، و5 سنوات لسفن البضاعة). | 3. المعاينات الخاصة |
| Occasionally Survey | 4. المعاينات الطارئة |

المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات

(مارلوج 4)

منظور التنمية المستخدمة للمشروعات العملاقة

29 – 31 مارس 2015

وتقوم كل هيئة بعده إصدارات منها:

1. إصدار سجل السفن Register Book.
2. قواعد تصميم بناء السفن.
3. قواعد اعتماد رسومات السفن والوحدات البحرية Drawing Approval.
4. قواعد مراجعة وإعتماد حسابات الإيزان والغمر للوحدات البحرية والسفن المختلفة بكافه أنواعها.
5. الأبحاث الفنية حيث تقوم هيئات الـ تصنيف بإجراء الأبحاث والدراسات الخاصة بها والتي تهدف أساساً إلى ضمان سلامة السفينة تحت الظروف الجوية السيئة والقاسية.
5. السجلات الفنية حيث تقوم هيئات التسجيل عن طريق مهندسيها بتجميع المعلومات الخاصة بالأعطال وكيفية تفاديها مستقبلاً، وذلك عن طريق تسجيل وتحليل نتائج التقارير التي يرسلها مهندسوها وخبرائها بعد الكشف والمعاينة على الإصلاحات والعمرات، وتستخدم هذه المعلومات في إدخال التعديلات اللازمة في قواعد التصميم التي تصدرها الهيئة.
7. إصدار معاينات وتقارير وشهادات الحمولة والسلامة للسلطات الحكومية حيث انه من أهم الأنشطة التي تمارسها هيئات التصنيف هو القيام بأعمال المعاينة وتحرير التقارير الخاصة بالشهادات التي تتولى سلطات الدولة المختصة إصدارها (مثل إدارة التفتيش البحري بمصر) وذلك بتفويض مكاتب هيئات التصنيف في ذلك ومنها الشهادات الآتية:
شهادة الحمولة - شهادة سلامة الإنشاء - شهادة معدات السلامة - شهادة سلامة سفينة الركاب - شهادة خط الشحن - شهادة منع التلوث - شهادة نظام السلامة
الامن - ISM CODE - شهادة نظام ISPS.

هل هيئات تصنيف السفن اجبارية؟

لا يوجد ما يجبر مالك السفينة على تسجيل سفينته أو تصنيفها، إلا أن السفينة في حال عدم تسجيلها في إحدى هيئات التصنيف ستلاقي كثيراً من الصعوبات مع شركات التأمين التي ترفض تأمين أي سفينة غير مصنفة لأن التسجيل يعتبر دليلاً على صلاحية السفينة، وإذا أراد مالك سفينة بيعها سيلقى صعوبة في ذلك ما لم تكن مسجلة و أيضاً الشاحنون والمستأجرون، السماسرة، وكلاء البضاعة سيرفضون شحن بضائعهم على سفينة غير مسجلة... إلخ