

محاضرة عن دور هيئات تصنيف وتسجيل السفن في السلامة البحرية

نبذه تاريخيه عن هيئات التصنيف Classification Society

- في النصف الثاني من القرن الثامن عشر كان كثيرا ما يجتمع تجار لندن مع ملاك السفن و قباطنها في مقهى السيد ادوارد لويد Edward Lloyd الذي يدعى Lloyd's Coffee House و ذلك للنقاش و ابرام صفقات بيع و شراء السفن و البضاعة و تأجير السفن لنقلها بما في ذلك المشاركة في تحمل مخاطر الرحلة البحرية مقابل أجر او 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 ان التكنولوجيا الحديثة قد خففت المخاطر الى حد كبير.

- ونظرا للكوارث المتكرره والعديده التي كانت تصيب السفن في ذلك الوقت فقد بدء يظهر ما هو اصبح معرف بالتأمين البحري واصبح اسم من يقوم به يسمى (مكتبي التأمين) واصبحت ممارسة هذا العمل بان يقوم مكتبي التأمين بكتابة اسمه و توقيعه في اسفل الوثيقة المتفق عليها ويتعهد بموجبها بالتعويض عن حصته من الخسائر الناتجة عن الرحلة البحرية لكل من السفينة او البضاعة في حال عدم وصول السفينة الى مقصدها وذلك كله مقابل جزء من الارباح لنفسه.

وسرعان ما ادرك المؤمنون حاجتهم لطريقة لمعرفة الحالة الفنية للسفن التي يطلب منهم تأمينها او تأمين البضاعة التي على متنها، وهنا بدأت فكرة **تصنيف السفن** في عـ1760م ، ولقد ظهرت الحاجة لذلك بواسطة مجموعة من مكاتبى التأمين والذين كانوا رواداً دائمين لمقهى "إدوارد لويدز " بلندن ، وقد قاموا بتشكيل لجنة لإصدار سجل خاص بالوحدات البحرية حتى يمكن استخدامه كمرشد في تقدير الحالة الفنية لكل سفينة ويقوموا بتسجيلها وهنا أيضا ظهرت أيضا فكره إنشاء نوادي الحماية والتعويض لحماية ملاك السفن من مطالبات الطرف الثالث وتأمينه ضد مسؤليته 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 مكاتب التأمين في نشاطهم.

• و بالفعل وفي نفس العام 1760 تم انشاء مجمع تسجيل السفن Register Society و سمي بناء على ذلك سجل لويدز للسفن "Lloyd's Register," الذي قام بنشر سجل سنوي للسفن محاولا تصنيفها حسب حالة بدنها Hull و معداتها Equipment. وتم تصنيف حالة بدن السفينة الى فئات A, I, E &U على حسب جودة انشاءها و احتفاظها بتلك الجودة وكذا تم تصنيف المعدات الى G, M, or B و تقابل ببساطة Good, Middling or Bad, و تم بعد ذلك تحويل G,M, or B الى 1، 2 أو 3 فالسفينة A1 هي التي ينطبق عليها افضل تصنيف.

- ويذكر هنا ان نظرا لسوء الاحوال الجوية ما بين عامى 1821-1822 حيث أدى ذلك إلى فقدان أكثر من 2000 سفينة أوروبية وغرق وفقد أكثر 20,000 بحار ،
- و تسببت هذه الخسائر فى مصاعب مالية لبعض مكاتبى التأمين فى باريس ، وعليه وفى عـ1828م قام إثنان من مكاتبى التأمين مع أحد السماسرة فى أنتورب بفتح مكتب تسجيل السفن والتأمينات البحرية ، وبعد ذلك بعام قدم "وليام الأول" ملك هولندا مساعدة مالية للمكتب المذكور بغرض تطويره وبالفعل قام المكتب بأصدر أول دليل تسجيل للسفن بإسم «دليل مكتب فريتاس» وقد إنتقل مقره الرئيسى إلى باريس عـ1831م ثم نال إعتراف الحكومة الفرنسية رسمياً عـ1908م وكان ذلك لأغراض متصلة بإصدار قانون تأمين سلامة الملاحة.

- وتابع ذلك أن أنشأت أربع هيئات تصنيف أخرى فى العقد ما بين 1860 و 1870 ، فقد تأسست هيئة التسجيل البحرى الإيطالى فى جنوا بواسطة مجموعة من شركات التأمين البحرى.
- وفى عام 1864م تأسست "ديت نورسك فريتاس" DNV بالنرويج.
- أما فى نيويورك وفى عام 1889 أسس مجموعه من الربابنه «المكتب الأمريكى للسفن ABS».
- وكانت جريمشر لويدز G.L "رابع هيئات التصنيف التى ظهرت فى ذلك العقد وقد نالت إعراف الحكومة الألمانية فى وقت لاحق ،
- ام اليوم فقد حصل اندماج بين الهيئه الالمانيه (GL) والهيئه النرويجيه (DNV) وتم ذلك بتاريخ 20/12/2012 وأصبح اسمها DNV GL

- أما آخر هيئات التصنيف العريقة التي نشأت في تلك الحقبة فهي الهيئة اليابانية " نيبون كايجى كيوكاى " (**NKK**) والتي تأسست
ع1899م ،

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" او

Recognized Organization.

وتعريفها: هي منظمات غير حكومية مستقلة ومحايده تعمل في قطاع النقل البحري وتقوم بوضع معايير فنيه لبناء و تصنيف السفن والاشرف على بناءها و اخضاعها لكشوفات دورية للتأكد من توافقها الدائم مع تلك المعايير الفنيه الدولية الصادرة طبقا للاتفاقيات الدولية الصادرة من المنظمة البحرية (I M O) وكذا التوصيات الصادرة من (I A C S) والتأكد من حالتها الفنيه التي تستطيع بها تحمل أقصى الظروف الجوية السيئة التي تعمل بها.

الوضع الحالي لهيئات تسجيل وتصنيف السفن

وماذا يعني

"الاتحاد الدولي لتصنيف السفن" المعروف باسم (IACS)

من المعلوم انه الي وقت قريب حتي عام 1983 كان لا يوجد في العالم الا عشر هيئات تصنيف سفن تتبع الدول الصناعيه الكبرى واتفقت هذه الهيئات فيما بينها علي تكوين اتحاد سمي "الاتحاد الدولي لتصنيف السفن" وعرف باسم (IACS) وكان دوره المساهمة في تبادل المعلومات الفنية فيما بين أعضاء هذا الاتحاد، ونظرا لربه هذه الهيئات في احتكار هذه النوعية من الخدمات فقاموا بوضع شروط شديده ومانعه لمن يرغب في الانضمام لهذا الاتحاد وتتلخص هذه الشروط في الاتي:

1. أن تكون الهيئة الطالبة للانضمام للاتحاد قد مر على أنشائها مدة لا تقل عن 30 عام.

2. أن تكون حمولات السفن المسجلة لدي هذه الهيئة لا تقل عن 5 مليون طن.

ونظرا 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 علي تطوير أنشطتها البحرية بما يتمشى مع ظروفها المحلية والاقتصادية وظروفها المناخية والبيئية، وخاصة أن كافة المعلومات الفنية أصبحت متاحة لجميع الدول وذلك نظرا للتطور التكنولوجي السريع خلال ال 30 سنة الماضية، وعليه فقد قامت الهند في عام 1983 بإنشاء أول هيئة تصنيف سفن خارج منظومه IACS وبالفعل وبعد مرور 30 سنة وفي عام 2013 انضمت هذه الهيئة الي هذا الاتحاد (IACS).

وحاليا أصبحت هذه الهيئات تنقسم الي نوعين هما:

1. هيئات أعضاء في الإتحاد الدولي لهيئات التصنيف

العالمية (IACS CLASS)

وهما عباره عن ال 12 هيئه التي تكون الاتحاد

الدولي لهيئات التصنيف في الوقت الحالي

وهما كالآتي:

1. الهيئه الامريكيه (ABS)
2. الهيئه الفرنسيه (BV)
3. الهيئه الصينيه (CCS)
4. الهيئه الكرواتييه (CRS)
5. الهيئه النرويجيه الالمانيه (DNV GL) حيث تم الاندماج بين الهيئه الالمانيه والنرويجيه

- (IRS) .6 الهيئه الهنديه
- (KR) .7 الهيئه الكوريه
- (LR) .8 الهيئه الانجليزيه
- (NKK) .9 الهيئه اليابانيه
- (PRS) .10 الهيئه البولنديه
- (RINA) .11 الهيئه الايطاليه
- (RS) .12 الهيئه الروسيه

2- هيئات مستقلة وغير منضمة للاتحاد الدولي وتسمى:

“NON IACS CLASS”

وهي كافة الهيئات المستقلة التي قامت بتأسيسها معظم دول العالم وبذلك تم كسراحتكار 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 الان 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 تشجيعا للاستثمار في المجال البحري ، وكانت آخر هيئة منضمة لهذه المنظومة هي هيئة «تصنيف» الاماراتيه التي أنشئها بعض شباب البحرية الاماراتيه وبمجرد أنشائها 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 طبقا لمعايير معاهده سولاس والمعايير الدولية واسترشادا بالقواعد الفنية الصادره عن (IACS) وتراعي أيضا الظروف المحليه والبيئيه المحيطه بها وتقوم بتسجيل السفن والاشرف على بناءها و اخضاعها لكشوفات دورية للتأكد من توافقها الدائم مع تلك المعايير المتفق عليها واصدار الشهادات والتقارير الفنيه.

ومن هذه الدول علي سبيل المثال لا الحصر:

الدنمرك – السويد – هولندا – اسبانيا – البرتغال – اليونان (5 هيئات) –
مالطا (3 هيئات) - قبرص (2 هيئه)

رومانيا - بلغاريا – أكرانيا – تركيا - سنغافوره (2 هيئه) – جزر القمر –
بنجلاديش – جزر المالديف - كوريا

جميع دول أمريكية اللاتينية - بنما (7 هيئات) – ايران - الامارات العربيه
المتحده.

وقد وصل عدد الدول التي أنشئت هيئات تصنيف وتسجيل سفن الي 157
دوله حتى الان.

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 اصدار الشهادات المختلفة، وتقوم هذه الهيئات بالآتي:

1. وضع القواعد الفنية لبناء وتشبيد السفن والوحدات البحرية المختلفة والمنشأة البحرية العائمة و الثابتة وتحديد صلاحيتها طبقا لظروف عمله والغرض المخصصه من أجله مع مراجعة تصاميم السفن ومدى استيفائها للشروط الواردة بالمعاهدات والاشتراطات الدولية مع إصدار تقارير المعاينات المختلفة.
2. مؤخرا تقوم هذه الهيئات باصدار شهادات الجودة للمصانع و المنشآت الاقتصادية (ISO)
3. إعداد اللوائح المنظمة للإعفاءات من المعاهدات البحرية الدولية.
4. المتابعة الفوريه للقرارات الصادرة من المنظمة البحرية الدولية بشأن هيئات تصنيف السفن.
5. وضع الأسس والقواعد الخاصة بتسجيل السفن واليخوت ومراكب النزهة والفنادق العائمة وسفن الصيد

6. تسجيل وتصنيف ومعاينة كافة أنواع السفن التجارية العاملة بأعلى 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 والنشآت الساحلية وسفن الصيد وكافة

الوحدات البحرية بكافة تخصصاتها والمتابعة والمعاينة لأعمال القطر الأمن وصلاحيه الوحدات للقطر.

7. الإشراف على بناء كافة أنواع السفن والوحدات البحرية طبقا للرسومات والتصميمات المعتمدة من الهيئة

والتي تمت على أساس احكام الاتفاقات الدولية المعمول بها والقوانين المحلية لكل دولة ،

8. الكشف علي بدن السفينة و محركاتها الرئيسية و المساعدة و عابرها و اوناشها والمعدات الملاحيه

والإلكترونية وتقييمها فنيا.

9. إصدار التقارير اللازمة بما في ذلك إصدار الشهادات اللازمة بعد إتمام المعاينات والتأكد من مطابقة

الرسومات والتصميمات للواقع الفعلى .

10. إعتقاد حسابات الإتران والغمر للوحدات البحرية والإشراف على عمليات القطر فى المياه الساحلية

والداخلى والدولية.

11. عمل البحوث الميدانية والفنى للنهوض بمستوى الفنى للأساطيل البحرية للمحافظة على الأرواح

والتجارة المنقولة بحرا واثناء الرحلات البحرية والمحافظة على البيئه البحرية ضد التلوث.

التصنيف ودرجاته:

1- تصنيف السفن :

تقوم هيئات التصنيف كجهاز فني معاون لشركات التأمين في ضمان كفاءة وسلامة إنشاء بدن السفينة ومعدات 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 فى الواقع ضمان مستوى معين سواء فى البناء أو المواد أو فى التصميم وفقاً لدرجة التصنيف ومثال لذلك السفن المصنفة طبقاً لتصنيف (LR) وهي كالتالى:

تصنيف 100 A يعنى الرسومات والمقاييس لبدن السفينه وفقاً لقواعد هيئة اللويدز لتسجيل السفن.

تصنيف 100 A1 يعنى المعدات والأجهزة وفقاً لقواعد هيئة اللويدز لتسجيل السفن .
تصنيف 100 A1 + يعنى بنيت تحت إشراف هيئة اللويدز .

تصنيف 100 A1 Ice Class + يعنى أن البدن به تقويات خاصة للإبحار بالمناطق المعرضة لوجود ثلوج عائمه وهكذا .

أما تصنيف (A 1) فقط يرمز الى الوحدات المخصصة للملاحة الداخلية(الموانى والأنهار).

والحفاظ علي المستوي الفني للوحده البحريه تقوم هيئه التصنيف بالمتابعة المستمرة للسفينه او
الوحده البحريه وتجري عليها الفحص الفني و إختبار بدن السفينة وقاعها ومحركاتها والرفاصات
وأجهزة التوجيه (مجموعة تحريك الدفة) ومعدات الملاحة الإلكترونية وغيرها من المعدات
وعنابر الشحنه والمولدات والغلايات وروافع السفينة والصهاريج والقواطع وغيرها ، وتتم
المعاينة الدورية بواسطة خبراء ومفتشي هيئه التصنيف مع ضرورة المعاينة بعد وقوع أى 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:

1. المعائات السنوية

Annual survey

2. المعائات البينية

Intermediate survey

3. المعائات الخاصة

Special survey (كل سنة لسفن الركاب، و 5

سنوات لسفن البضاعة)

4. المعائات الطارئة

Occasionally Survey

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 واعتماد حسابات الإتران والغمر للوحدات البحرية والسفن المختلفة

بكافه أنواعها

5. الأبحاث الفنية حيث تقوم هيئات السنيف بإجراء الأبحاث والدراسات الخاصة بها

والتي تهدف اساساً إلى ضمان سلامة السفينة تحت الظروف الجوية السيئة.

6. 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 البحرى بمصر) وذلك بتفويض مكاتب هيئات التصنيف فى 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 الآمن

ISM CODE - شهادة نظام ISPS

هل هيئات تصنيف السفن اجباريه

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 ، و إذا أراد مالك سفينة بيعها سيلقى صعوبة في ذلك ما لم تكن مسجلة وايضا الشاحنون و المستأجرون، السماسرة ، وكلاء البضاعة سيرفضون شحن بضائعهم علي سفينة غير مسجلة...إلخ



التجربة المصرية

(الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن)

ونظرا لخبرتنا التي تمتد لأكثر من 35 عام في مجال المعاينات والتفتيش والمراجعة
ومجال الفحص والمعاينة وقيامنا بتمثيل العديد من هيئات الاشراف والتصنيف الدولي منها
ومنهما ما هو ضمن اعضاء (IACS) ونظرا لخبرتنا الطويلة لكيفية الإدارة الجيدة لهيئات
التصنيف ورغبتنا في تحقيق حلم كل بحري مصري لإنشاء هيئة تصنيف مصريه فقد قمنا
بتاريخ بتاريخ 6/4/2005 (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 – ،000,000، 10 جنية مصرى .

هدفنا الرئيسي من إنشاء الهيئة:

- 1- الاستفادة من تشغيل الكوادر المصرية الرفيعة المستوى من خريجي كليات الهندسة والاكاديميه البحريه والعاملين السابقين بالقوات البحريه.
- 2- تحقيق الريادة المصريه في واحده من أهم مجالات النقل البحري حيث لاتوجد شركة مصريه أخرى تعمل في هذا المجال .
- 3- المساهمه بالارتقاء الفني لسلامه الوحدات البحريه العامله في البحار والمياه الساحليه ونهر النيل ووحدات الصيد.
- 4- المساهمه الفنيه للحد من الاثار البيئه لتشغيل الواحده البحريه والحد من التلوث الناشئ عن تشغيل الفنادق العائمه بنهر النيل.

- 5- الحد من الآثار السلبية لإحتكار هيئات التصنيف الدولي لهذا المجال فى مصر والمشار إليها فيما سبق وتقليل تكلفه تشغيل السفن المصريه.
- 6- البعد الاجتماعي لقيام الشركة بتوظيف الكوادر الفنيه وتنمية مهارتهم.
- 7- الشركة سوف تدعم شركات الملاحة الوطنيه ، وذلك بتخفيض أسعار الخدمات المقدمه منها وتقوم بتحصيل المصاريف والرسوم بالجنيه المصرى بدلاً من الدفع بالدولار.
- 8- وجود منافسة وطنيه قوية ضد الهيئات الأجنبية التي سوف تعمل على تخفيض الرسوم التي تضعها على ملاك السفن المصرية بدون منافس وطنى

وقد حصلت الشركة علي:

1- شهاده الجوده (ISO 9001 – 2008)

2- أعتماذ الهئئه المصرئه للرقابه علي التأمئن والتي أصبحت الان تحت اسم "الهئئه العامه للرقابه المالمه" فئ فرعي معائنه أجمام السفن وتأمئنات النقل.

3- الشركه لئها وثئقه تأمئن ضذ المسئولئه بقممه 2,000,000 دولار من أكبر شركه تأمئن أمركئه.

وقامت الشركه بتجهئز كافه أوع الشهادات المظلوبه والتعلئمات والمطبوعات وجمئعها هذه الإصذارات ظبقا لمتظلبات المعاهدات الدولئه ومنتظابق مع متظلبات (IACS)

ولكن هذا المجهود لم يرضي أصحاب المصالح الخاصة والمتخصصين في المحافظة علي
مصالح هيئات التصنيف الأجنبية العاملة في مصر ومن هنا أمتنعوا عن اعتماد هيئتنا
أسوه بالهيئات الاجنبيه بحجج واهيه الي ان اصبح هذا التأخير غير مبرر والذي لا نجد له
سببا الا المفاهيم الباليه للمحافظة علي مصالح هيئات التصنيف الاجنبيه العامله في مصر
والعمل علي أجهاض أي مشروع وطني لإنشاء هيئات وطنيه تقوم بمنافسه الهيئات
الاجنبيه مما أنعكس سلبيا علي نمو النقل البحري وعلى ملاك ومشغلي السفن علي النحو
التالي :

❖ إحتكار الهيئات الاجنبية لهذا النوع من الخدمات الأساسية وتحالفها لفرض أسعار مرتفعه على ملاك السفن المصرية بدون استفاده للدولة من سداد اي ضرائب منهم.

❖ أخراج جميع سفن الاسطول الوطني من الخدمة لمصلحه الدول الاجنبية.

❖ عدم قبول الهيئات الاجنبية القيام بمعايينه سفن الصيد أو لنشات النزله بحجه أنها مصنعه من الاخشاب وهي الوحدات السائده للعمل في مجال السياحه والصيد البحري مما يعد ثروه قوميه يجب المحافظه عليها (وخاصة ان تعدادها يتجاوز 2500 وحده مما ادي الي تدني مستوي هذه الوحدات من الناحيه الفنيه ومستوي الصيانه مما يعرضها للكوارث البحريه. مع العلم بأن جميع هذه الهيئات ليس لديها كود لبناء الوحدات المصنعه من الخشب

❖ زيادة تكلفة الخدمات المقدمة بالعمله الصعبه بمعرفة هيئات التصنيف
الاجنبيه ومردوده السلبى لكل أنشطة النقل البحرى والنهرى والسياحى
فى مصر بالإضافة الى غياب مصر عن هذا السوق الذى كان من الممكن
استيعابه للكوار الفنيه العاطله.

❖ حرمان الإقتصاد المصرى وعدم تحصيل أي نوع من الضرائب نظرا لسداد
ملاك السفن لفواتير هذه الهيئات عن طريق التحويلات البنكيه للخارج
مباشره .

- بالرغم من أن الهيئات الاجنبية تحتكر هذا العمل في مصر منذ أكثر من 60 عام وجميعها أعضاء في IACS الا أنها لم تقدم أي نوع من الدراسات او الابحاث الفنيه للارتقاء بالمستوي الفني للنقل البحري وأيضا لم تمنع وقوع العديد من الكوارث البحريه ومنها علي سبيل المثال الكوارث التاليه:
- 1- غرق العبارة سالم اكسبريس بتاريخ 14/12/1991 وهي علي بعد 9 ميل بحري من ميناء سفاجا وغرق معها أكثر من 464 راكب.
 - 2- غرق العبارة السلام 95 بتاريخ 17/10/2005 داخل غاطس ميناء السويس وغرق معها العديد من الركاب وجرح أكثر من مائه راكب.
 - 3- غرق العبارة السلام 98 بتاريخ 13/2/2006 وهي علي بعد حوالي 57 ميل من ميناء سفاجا وغرق معها أكثر من 1036 راكب.
 - 4- هذا بخلاف الكثير من السفن التجاريه وسفن الصيد والسفن النهريه التي غرقت وكان ضحاياها بالمئات وجميعها مسجله تحت هيئات تصنيف أعضاء بمنظمه IACS.

3. رؤيه أصحاب معالي وزراء النقل العرب عن مثل هذه النوعية من الشركات :-

نظراً لأهمية موضوع إنشاء هيئات تصنيف عربية واهميته وبعده الاستراتيجي لتنمية صناعة النقل البحري فقد قرر مؤتمر وزراء النقل العرب في الدورة (19) المنعقدة بالقاهرة في 1 ، 2 نوفمبر 2006، في توصياته – توصيه رقم (4) الآتى :-

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

4. رؤيه الاتحادات العربيه البحريه لهذه النوعيه من الشركات :-

1- قرار مجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية في الإجتماع (36) المنعقد بالمملكة المغربية في الفترة من 6، 8 مايو 2008 وفي توصياته في الفقرة (11)

وأوصي بالاتي:

" دعوة أعضاء الإتحاد للإستفادة من إمكانيات الهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف

السفن بعد أن يتم إعتقاد هذه الهيئة من الجهات المختصة في جمهورية مصر

العربية .

2- المذكره التي تقدم بها الاتحاد العربي للناقلين العرب للامانه العامه
للجامعه العربيه تحت رقم "ن م / 385 " للعرض علي مجلس وزراء
النقل العرب ومن ثم علي القمه العربيه التنمويه: الاقصاديه
والاجتماعيه (الرياض: يناير 2013) ويطلب فيها بأنشاء هيئه
تصنيف عربيه.

موافقه معالى وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى (السابق):-

وبتاريخ 1/6/2014 تقدمت لمعالى وزير النقل والمواصلات فى ذلك الوقت (معالى الدكتور / إبراهيم الدميرى) بطلب اعتماد الشركة وبناء عليه وبتاريخ 05/06/2014 تم عقد أجماع بمقر قطاع النقل البحرى بالإسكندرية برئاسة السيد اللواء بحرئى / إبراهيم يوسف (مستشار سياده الوزير فى ذلك الوقت) وحضور العديد من مسئولى هيئة السلامة وقطاع النقل البحرى وانتهى الاجتماع بالإجماع على أهميه ضرورة إيجاد نواه كمرحلة أولى لإنشاء هيئة تصنيف مصرىه معتمده من السلطات البحرية المختصة، وإزاء عدم وجود ثمة مانع يحول دون وجود جهة وطنيه كهيئة أشرف وتصفيف للسفن

فيكون من الملائم اجابه الشركة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن الي طلبها
باعتمادها كمكتب استشاري في شأن التصميمات والرسومات وحساب الاتزان
وأجراء المعاينات للوحدات العاملة في المجال الساحلي كوحدات الصيد
ولنشآت 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 الي التوصية الآتية:

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

ولكن للأسف لم تعتمد الشركة حتي الان.