

# مجلة الجمعية العربية للملاحة

مجلة علمية نصف سنوية

عدد ٤٤ - يوليو ٢٠٢٢

ISSN (2090-8202)

Issue 44 (volume 2) July 2022

INDEXED IN (EBSCO)

المحتويات

كلمة التحرير

## الأبحاث باللغة العربية

مواجهة نظام تسجيل السفن المفتوح والسفن دون المستوى عن طريق  
سلطة مراقبة دولة الميناء PSC  
الرؤبان/ نائل محمد الخالدي

متطلبات استخدام تطبيق نظم تخطيط موارد المؤسسة لتطوير الموانئ  
البحرية- ميناء طرابلس البحري  
الباحث/ أحمد سعد أحمد مسعود  
د/ نرمين خليفة - د/ إيمان حداد - د/ محمد السعداني

الدور الفعال لهيئات الاشراف والتصنيف في تطبيق معايير السلامة  
البحرية على متن السفن التجاري  
الرؤبان/ نائل محمد الخالدي

## الأبحاث باللغة الانجليزية

النمذجة العددية لسطح البحر لتحديد خصائص المد والجزر وحساب سطح  
الاسناد الملاحي للموانئ بميناء الأحمدى بالكويت  
د/ احمد خيدر - د/ محمد محسن - د/ مصطفى رباح - د/ فهمي عبد الحليم

تقييم أداء الموانئ الخضراء في نهج المصري  
د/محمد حسن - د/ احمد محمد على

مستويات المد والجزر بناءً على تحليل بيانات مستوى سطح البحر  
المرصود في بورسعيد ، مصر  
د/ احمد خيدر - أ/ ندى سلامة - أ/ محمد حلمي- د/حسن الحلواني

المفاهيم التأسيسية وتحديات تطبيق برنامج GMP في ضوء آراء ضباط  
البحرية التجارية  
د/ حسام الدين جاد الله - د/ احمد اسماعيل - د/ ابراهيم طایل

تأثير الاشغال في كبانن طاقم السفينه علي بدائل تصميم منافذ الهواء  
د/ خالد سنارى - د/ عمان على

أثر تطوير المساعدات الملاحية في تحسين سلامة الملاحة والبيئة البحرية  
على طول الساحل المصري من الإسكندرية إلى دمياط  
الرؤبان/ محمد شندى - الرؤبان/ سامى يوسف

تحليل الاثار البيئية المترتبة علي دخول الكائنات الغازية للبحر الابيض  
المتوسط عبر قناة السويس  
د/ ممدوح عوض عبده الرحمن شحات



هيئة التحرير

رئيس هيئة التحرير

د.ر. هشام هلال

رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة

أعضاء هيئة التحرير

الاستاذ الدكتور/ كريزيستوف كزابلوسكى

رئيس الجمعية البولندية للملاحة

الاستاذ الدكتور/ يسرى الجمل

وزير التربية والتعليم الأسبق

أ.د. أحمد الربانى

رئيس قسم الدراسات العليا - جامعة ريبرسون،  
كندا

أ.د. محمد الفيومى

كلية التجارة - جامعة الاسكندرية

الربان. محمد يوسف طه

الجمعية العربية للملاحة

اللواء أ.ح. دكتور. سميح ابراهيم

الجمعية العربية للملاحة

دكتور. رفعت رشاد

الجمعية العربية للملاحة

د.محمد عبد السلام داوود

نائب رئيس الأكاديمية للشؤون البحرية -  
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل  
البحرى

أ. إسراء رجب شعبان - منسق المجلة

أ. منة الله محمد سليمان - منسق المجلة

الجمعية العربية للملاحة

تقاطع شارع ٤٥ والسباعى، عمارة زهراء  
السباعى، ميامى، الاسكندرية، جمهورية  
مصر العربية

تليفون: (+203) 5509824

محمول: (+2) 0100161018

فاكس: (+203) 5509686

البريد الإلكتروني: [ain@aast.edu](mailto:ain@aast.edu)

الموقع الإلكتروني: [www.ainegypt.org](http://www.ainegypt.org)

## الدور الفعال لهيئات الاشراف والتصنيف في تطبيق معايير السلامة البحرية على متن السفن التجارية

الربان/ نائل محمد الخالدي

### Abstract:

It is not possible to assess, know and determine the effectiveness of the flag state in carrying out its duties and tasks that are requested and stipulated by the systems and rules mentioned in international treaties without addressing the important role and procedures that are implemented by the supervisory and classification bodies, especially with regard to administrative matters, mainly, technical, social and operational, which are considered , originally, the duties and tasks of the flag state. Under Article 94 of UNCLOS 1982, as well as the SOLAS Treaty, MARPOL Treaty and other treaties, many flag states delegate and deposit their responsibility for the survey, inspection and certification of ships flying their flag, in the aspects required by the relevant conventions, to supervisory and classification bodies that are accredited by the flag state. This study focuses on the important and vital role played by the supervisory and classification bodies in increasing marine safety, preventing marine pollution and confronting the loss of life at sea. In view of the lack of experts, financial requirements, and the large size of some naval fleets and others in the flag countries, they sought and resorted, even if these services were in return for a fee, to the supervision and classification bodies, as these bodies led and were able to support many of the flag countries in fulfilling and fulfilling the obligations entrusted to them under what is stated in Article (94) of the 1982 Law of the Sea Convention and other international laws, which ensure that ships flying the flags of those countries are consistent, consistent and compatible with the relevant international conventions.

### المستخلص:

من غير الممكن تقييم ومعرفة وتحديد مدى فاعلية دولة العلم في تنفيذها لواجباتها ومهامها التي تطلبها وتنص عليها النظم والقواعد المذكورة في المعاهدات الدولية بدون التطرق للدور والإجراءات المهمة التي تقوم بتنفيذها هيئات الاشراف والتصنيف وبالأخص فيما يتعلق بالأمر الإدارية، بشكل اساسي، الفنية، الاجتماعية والتشغيلية والتي تعتبر، في الأصل، من واجبات ومهام دولة العلم. بموجب المادة (94) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 UNCLOS، وكذلك معاهدة سولاس SOLAS ومعاهدة ماربول MARPOL ومعاهدات أخرى، تقوم الكثير من دول العلم بتفويض وايداع مسؤوليتها في المعاينة والتفتيش وإصدار الشهادات الخاصة بالسفن التي ترفع علمها، في الجوانب التي تطلبها الاتفاقيات ذات الصلة، الى هيئات الاشراف والتصنيف التي تكون معتمدا لدى دولة العلم. هذه الدراسة تركز على الدور المهم والحيوي الذي تلعبه هيئات الاشراف والتصنيف في زيادة السلامة البحرية ومنع التلوث البحري ومواجهة فقد الأرواح في البحار. ونظرا لوجود نقص في الخبراء والمتطلبات المالية وكبر حجم بعض الاساطيل البحرية وغيرها لدى دول العلم، تم الاستعانة واللجوء، وان كانت هذه الخدمات بمقابل مادي، الى هيئات الاشراف والتصنيف، حيث أدت واستطاعت هذه الهيئات مساندة الكثير من دول العلم في انجاز وتأدية الالتزامات المعهودة اليها بموجب ما جاءت به المادة (94) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 وغيرها من القوانين الدولية والتي تضمن ان السفن التي ترفع اعلام تلك الدول متناغمة ومنسجمة ومتوافقة مع ما جاءت به الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

## 1 - المقدمة

والتكنولوجيا محدودة وبسيطة ولم يكون في ذلك الوقت اشراف او رقابة على السفن ونشاطها التجاري مع وجود الحمولة الزائدة والحالة الضعيفة لتك السفن، وقد تسبب ذلك في فقدان الكثير من البضائع والسفن. عليه اتفق أصحاب البضائع والتجار والمؤمنين وأصحاب رؤوس المال وشركات التأمين على انشاء هيئة او جهة فنية متخصصة تضع الأسس والمعايير الخاصة بتطبيق السلامة وتنظم التفيتش الذي من شأنه المحافظة على السفن ونقل البضائع بأمان.

بدأت فكرة الاشراف على بناء السفن عن طريق بعض ملاك السفن الإنجليزية عام 1760 وذلك عندما أورد بعض هؤلاء الملاك وضع بعض الاشتراطات والقواعد التي تضمن سلامة السفن والبضائع اثناء قيام السفن بالملاحة البحرية. وفكر المستر لويدز، صاحب مقهى لويدز بلندن، في انشاء اول هيئة اشراف وتصنيف انجليزية وكان ذلك في 1764 (Spremulli, 2007)، وكان الهدف من هذه الفكرة هو إصدار سجل خاص بالسفن وتصنيفها لاستخدامها كمرشد في تقييم المخاطر البحرية لصالح شركات التأمين. أي ان الهدف من ذلك هو اصدار شهادات للسفن يتم تقديمها لشركات التأمين لغرض القيام بتأمين تلك السفن وذلك عند حدوث حوادث بحرية. وهكذا نشأت أولى هيئات التصنيف تحت اسم " هيئة اللويدز للتسجيل البحري "Lloyd's Register " LR اذ انها تعتبر أقدم هيئة لتصنيف السفن.

أدرك ملاك السفن ان تصنيف سفنهم تحت هيئة تصنيف معتمدة مع الالتزام بقواعدها ولوائحها تكفل لهم سلامة ومثانة سفنهم وصلاحيه محركاتها مما يساعد ويسهل بقبول تأمينها وتأمين ما تنقله من أشخاص وبضائع، كما ان صيانة السفن يجعلها تعمل بشكل مستمر بالسوق البحري ولفترة اطول. ويرتبط تصنيف السفن بكافة أطراف الأنشطة البحرية حيث يندرج تحتهم ملاك ومشغلي السفن وترسانات البناء والإصلاح ودول العلم ودول الميناء وشركات التأمين وممولى النشاط البحري وعقود الأيجار وأصحاب البضائع والمخازن والشاحنين وغيرهم. حيث ان هيئات الاشراف والتصنيف الدولية تساهم في تأمين السلامة البحرية والتنظيم وذلك من خلال الدعم الفني والتكنولوجي والتطوير.

### 3. الية تفويض هيئات الاشراف والتصنيف

لا تمتلك الكثير من دول العلم المصادر والامكانيات الخاصة بتشغيل خدمات وانظمة الاشراف والتصنيف والمراقبة ومتابعة تنفيذ الاتفاقيات الدولية التي تهتم

أصبح لدى ملاك السفن او الشركات الملاحية او المشغلين او مستأجرين السفينة، مع مرور الزمن، علم ودراية بأهمية الالتزام بالقواعد والنظم والتعليمات واللوائح، المتفق عليها دولياً والمقبولة من جميع أطراف النقل البحري، والتي تكفل استمرار سلامة السفينة وملاحتها بين الموانئ البحرية والالتزام بهذه السفن للحجوزات والمخالفات البحرية المتنوعة. ولذلك أصبح من مصلحة ملاك السفن ان تخضع سفنهم لأشراف ومعاينة هيئات الاشراف والتصنيف والتسجيل البحرية سواء عند عمل مخططاتها والتفصيلات المختلفة لطرق بنائها ومواصفات اللزوم اتباعها في المواد المستخدمة او عند دخولها الخدمة البحرية ونوع الخدمة التي تصلح لها السفينة او عند صيانتها الدورية او حتى عند تعرضها لحادث بحري يستلزم إصلاحها. بعبارة أخرى، بالرغم من التطوير المستمر في تقنية بناء السفن والتقدم بما تشهده صناعة السفن من تكنولوجيا ومحركات ذات سرعات عالية، الا ان المبادئ الاساسية التي تتبعها هيئات الاشراف والتصنيف والتسجيل البحرية بالنسبة لتصنيف السفن باقية ومهمة ويمكن تخليصها في مدى الالتزام بمستوى معين من اشتراطات البناء والتصميم بما يجعل ويضمن صلاحية السفينة للأبحار Vessel Seaworthiness واستمرار عمل السفينة منذ اللحظة الأولى التي دخلت فيها السفينة الخدمة البحرية وحتى خروجها من هذه الخدمة. ونظرا للدور المهم والحيوي التي تقوم به هيئات الاشراف والتصنيف في التأكد من مدى التزام بالسفن بتطبيق معايير السلامة البحرية ومنع التلوث البحري والمحافظة على الأرواح والممتلكات والمحافظة على ظروف واحوال الطاقم البحري، فانه سيتم بيان التطور التاريخي الخاص بإنشاء هيئات الاشراف والتصنيف، الية تفويض هيئات الاشراف والتصنيف، وظائف هيئات الاشراف والتصنيف، نبذة عن الاتحاد الدولي لهيئات الاشراف والتصنيف IACS، النسب المئوية للسفن المسجلة لدى هيئات التصنيف الكبرى لسنة 2019 وغيرها.

### 2. تاريخ انشاء هيئات الاشراف والتصنيف

تجد الإشارة الى انه بدأ تاريخ انشاء هيئات الاشراف والتصنيف الى منتصف القرن الثامن عشر ميلادي عندما كانت التجارة الدولية تعتمد بشكل أساسي ورئيسي على النقل او الشحن البحري (Spremulli, 2007)، حيث كانت الاعمال والتجارة معرضة للخطر

بمجال السلامة البحرية ومكافحة التلوث البحري والمحافظة على ظروف واحوال الطاقم البحري وغير ذلك، لذلك، عادة ما تقوم دول العلم بتفويض المسؤولية والسلطات التشريعية الى ما يعرف بهيئات الاشراف والتصنيف Classification Societies، حيث، يتم تفويض عمليات وإجراءات الفحص وإصدار الشهادات الى خبراء متخصصين او الى هيئات تصنيف معينة يتم اختيارها والموافقة عليها من قبل دولة العلم، وقد ذكرت هذه الهيئات في المعاهدات الدولية تحت اسم Recognized Organizations (RO) طبقاً لمعاهدة سلامة الأرواح في البحار لعام 1974 وتعديلاتها (SOLAS Basedow, Wurmnest, 2005)

عرف جبار (2014) هيئات تصنيف السفن على انها" منظمات تخول من قبل دولة العلم للإشراف على بناء وتصميم السفن التي تبحر تحت علم تلك الدولة وفقاً للقواعد الخاصة بهيئة التصنيف ويتوافق مع متطلبات تلك الدولة والاتفاقيات الموقعة من قبلها". يكون إشراف هيئات الاشراف والتصنيف محددًا حسب تخويل او تفويض الدولة، اذ ان هذا الإشراف قد يكون كلياً أو جزئياً. تجد الإشارة الى ان هنالك هيئات معترف بها من قبل المنظمة البحرية الدولية والدول الأعضاء كافة والدول الموقعة على الاتفاقيات البحرية ويتم الاعتراف بالشهادات الصادرة عن هذه الهيئات التي تفوضها دولة العلم وفق الاتفاقيات البحرية، وهنالك هيئات تصنيف غير معترف بها وتكون هذه الهيئات غير مسجلة في المنظمة البحرية الدولية وتمثل مكاتب فحص تعمل في حدود دولة واحدة أو حوض بناء سفن في دولة معينة وتمارس صلاحياتها بتخويل من السلطة البحرية لتلك الدولة (جبار، 2014).

يجوز ويحق لدولة العلم التي تقوم بتفويض مهامها وواجباتها ومسؤولياتها الى هيئات معترف بها عن طريق اصدار تفويض رسمي مكتوب يفوض بموجبه تلك الهيئات، لتقوم بالنيابة عن دولة العلم، بإصدار الشهادات المعنية وأجراء المعايينات والتفتيش والتصنيف وإصدار الشهادات والوثائق ووضع علامات السفن والاعمال القانونية الأخرى التي تطلبها اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية IMO ذات الصلة، ويجب ان يتم الفحص طبقاً لمتطلبات دولة العلم حيث انها المسؤولة عن ذلك التفويض وما ينتج منه كإصدار شهادات وغيره. حيث ان هذا التفويض استناداً الى قرار المنظمة البحرية الدولية IMO رقم (A.739(18) Guidelines) (18) For the Authorization Acting

4. وظائف هيئات الاشراف والتصنيف Functions ان النشاط الأساسي لهيئات الاشراف والتصنيف هو انها تقوم بترتيب عمليات التفتيش وتقديم المشورة والمساعدة لدولة العلم وملاك السفن وذلك فيما يتعلق ببدن السفن والآلات المستخدمة فيها من خلال البناء وغيرها، وفيما يخص بالتأكد من صلاحية السفن للأبحار. ان من ضمن أسباب تفويض هيئات الاشراف والتصنيف قبل دولة العلم هو الكشف على السفن وإصدار الشهادات لما لها من خبرة كبيرة ومختصين مؤهلين في مجال التفتيش على السفن وخاصة فيما يتعلق بمسائل الأمور الفنية والتقنية. معدلات الامن والسلامة والمحافظة على البيئة البحرية وبما يضمن استمرار عمل السفن بدون انقطاع او حجز

مما يؤثر سلبا على مصاريف تشغيل السفن واستمرارها بالسوق (خلوصي، 2001).

**5. الانتقادات حول بعض هيئات الاشراف والتصنيف**  
ان التصنيف او الدرجة التي تحصل عليها السفينة من هيئات الاشراف والتصنيف تعتبر ذات قيمة دولية معترف بها وأنها تعتبر بمثابة قرينة قانونية على صلاحية السفينة للملاحة وأنها مقبولة في المحاكم وان كانت هذه القرينة قابلة لأثبات العكس، وتتولى مهام تقدير درجة السفينة وتصنيفها هي هيئات الاشراف البحري او شركات تصنيف السفن CLASSIFICATION SOCIETIES (خلوصي، 2001) ومن الأمثلة على هيئات الاشراف والتصنيف هي هيئة تصنيف اللويدز Lloyd's Register of Shipping (LR) ومقرها الرئيسي في لندن وقد تم انشائها في 1760. تجد الإشارة الى ان هيئات الاشراف والتصنيف، تعتمد في نجاحها من عدمه على ما تتمتع به من سمعة ونجاح وامكانيات وقدرات واتساع مجال النشاط على مدى ما تتميز به من خبراء معاينة واشراف ومهندسين للبحوث والتطوير وموظفين تخصص واستقلال وتجرد (Basedow, Wurmnest, 2005).

بالإضافة الى تسجيل السفن وتعيين درجتها وإصدار الشهادات حسب المعايير التي تنص عليها الاتفاقية ذات الصلة، تقوم هيئات الاشراف والتصنيف بتحديد الصلاحية للملاحة والتفتيش الدوري على السفن الخاضعة لأشرافها والكشف على السفينة بعد حصول حادث لها واجراء إصلاحات فيها. بعبارة أخرى، تقوم هيئات الاشراف والتصنيف بالأشراف والمعاينة واصدار شهادات السفن وذلك للتأكد من ان تلك السفن تخضع وتتوافق مع الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO مثال ذلك اتفاقية سولاس SOLAS واتفاقية ماربول MARPOL.

ان وجود هيئات الاشراف والتصنيف ليس فقط لعدم مقدرة بعض دول العلم او انها لا تمتلك المصادر والامكانيات الخاصة بتشغيل خدمات وانظمة الاشراف والمراقبة ومتابعة تنفيذ الاتفاقيات الدولية التي تهتم بمجال السلامة البحرية ومكافحة التلوث البحري والمحافظة على ظروف واحوال الطاقم البحري، بل ان هنالك أسباب أخرى، كذلك لان هذه الهيئات يوجد لها فروع او تمثيل حقيقي في معظم مناطق العالم، بينما، بعض، دول العلم قد لا يتاح لها ذلك او حتى التمثيل

معروفة وذات سمعة جيدة في تطبيق معايير السلامة على السفن التي تشرف عليها او تصنفها، كما ان لها تاريخ كبير وقديم في عمليات تسجيل السفن والاشراف والتفتيش

ان من اهم وظائف هيئات الاشراف والتصنيف (هنري، 2012)

-وضع القواعد والاسس الفنية التي تختص بالتصميم وتشبيد وبناء السفن والاشراف على بناء السفينة ومتطلبات الصلاحية والاتزان لمختلف أنواع واحجام السفن وتكامل الأجزاء الرئيسية للبدن وملحقاته وأداء الطاقة المحركة للسفينة ونظام التوجيه بها والآلات المساعدة ومولدات القوة الكهربائية ونظم المتابعة اثناء البناء والمواد المكونة وطرق تصنيعها واختيارها. -إعطاء السفينة درجة التصنيف الممنوحة لها بعد تجربتها.

-إعطاء شهادات صلاحية الآلات البحرية الخاصة بالسفينة بعد تجربتها.

-اصدار الشهادات وعلى سبيل المثال لا الحصر شهادة السلامة، شهادة قياس الحمولة، شهادة المسؤولية المدنية، شهادة خطوط الشحن الدولية، شهادة الانشاء او بناء السفينة، شهادة الحمولة، شهادة التلوث البحري، شهادة البضائع الخطرة، شهادات السلامة لسفن الركاب، شهادة الشحن، تقارير معاينة فحص السفن وقواعد المعاينات وانواعها.

- تقوم أيضا هيئات التصنيف بدور هام وفعال في مجال البحث والتطوير الذي يساهم مساهمة فعالة في تطوير وتقدير الأسس الفنية والتصميمية والهندسية للسفن مما ينعكس على تطوير صناعة النقل البحري العالمي.

كذلك من بعض وظائف هيئات الاشراف والتصنيف (جبار، 2014) هو تحديد مواصفات المعادن والمواد التي ستستخدم في بناء السفينة، متابعة مراحل البناء وإجراء التصحيحات اللازمة أو إجراء أي تغيير طارئ خلال مرحلة البناء، إجراء كافة الفحوصات اللازمة للسفينة في الحوض الجاف واختبارها واختبار معداتها في الرحلة البحرية التجريبية.

اما ما يخص أنواع المعاينات التي تقوم بها هيئات الاشراف والتصنيف فهي المعاينة السنوية للسفينة Ship Annual Survey ، معاينة الحوض للسفينة Ship Docking Survey ، المعاينة الدورية الخاصة للسفينة Ship Special Periodical Survey ،المعاينة المستمرة للسفينة Ship Continues Survey ، معاينة نصف فترة الاشراف على السفينة Ship Intermediate Survey ، معاينة الإصلاحات للسفينة Ship Repairs Survey ، معاينة شهادات السلامة الحكومية للسفينة Ship Statuary Survey ، وغيرها من المعاينات حسب الحاجة والوقت وما هو مطلوب من السفن له لتحقيق

والفحص والمعاينات بأنواعها المختلف وتقوم بإصدار الشهادات التي تنص عليها الاتفاقيات الدولية وذلك بعد التأكد من استيفاء السفن للمعايير والإجراءات التي تطلبها تلك الاتفاقيات (عميرة، 2019)، كما ان قيام دولة علم السفينة بأسناد مسئوليتها وتفويض هيئات التصنيف والاشراف بخصوص التأكد من مدى التزام السفن بما تطلبه الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO او منظمة العمل الدولية ILO لا يوجد اي مانع او خلاف حوله.

في الواقع وفي بعض الأحيان تم اثبات ولوحظ بان بعض هيئات الاشراف والتصنيف تقوم بإصدار جميع أنواع الشهادات المطلوبة بالنيابة عن دولة العلم ولكن بدون تنفيذ او اجراء معاينات او تفتيش مناسب ودقيق (Mukherjee, 2000)، مما يشكل دليل قوي على الاخطار المحتملة الناجمة من إجراءات التسجيل عند بعض الدول، اذ ان هذه الهيئات تقوم بأعمال وتصرفات من غير المتوقع منها ان تقوم بها. حيث يذهب ملاك بعض السفن لهيئات اشرف وتصنيف غير معترف بها، اذ ان هذه الهيئات تقوم بمنح شهادات رغم عدم استيفاء السفن للمعايير المطلوبة (القاسم، 2021).

من الجدير بالذكر فيما يتعلق بالأعمال والمهام المفوضة الى هيئات الاشراف والتصنيف، فانه من الضروري توضيح ان هذه الهيئات او المؤسسات يمكن فقط تفويضها للقيام بما ذكر، ولكن تبقى المسؤولية على عاتق الإدارة البحرية التابعة للدولة. لذلك بموجب ما صرح به مدير عام التسجيل المفتوح في بهامس ان السفن التي ترفع علم بهامس هي خاضعة للتفتيش والفحص الاجباري مرة كل اثنا عشر شهرا مع إمكانية جعله كل ثلاثة أشهر حسب الظروف 2005 (Barchue)، لكن عبده (2010) ذكر بان السؤال الذي يطرح نفسه كيف يمكن ان يتحقق ويعتمد تفتيش تلك السفن بينما هي اصلاً لم تزور ميناء التسجيل في بهامس قط.

مما تقدم ولسبب او لأخر يمكن القول بان بعض هيئات الاشراف والتصنيف عليها ملاحظات وانتقادات بسبب غياب السيطرة والمراقبة بشكل مباشر او غير مباشر من قبل دولة العلم على التفتيش والمعاينة التي تتم من قبل هيئات الاشراف والتصنيف (Mansell, 2009)، حيث ان بعض دول العلم تعتمد وتصدق بشكل رئيسي و اساسي على ما تقوم به هذه الهيئات دون توقيع مذكرة

الرئيسي الحصول على ارباحهم من الأسعار المنخفضة نتيجة نقل البضائع على سفن دون المستوى دون مراعاة ما إذا كانت السفينة تم معاينتها او تفتيشها او تصنيفها

الفنصلي في بعض الأحيان (أبو العينين، 2006)، هذا يتفق مع ما ذكره عميرة (2019) الذي بين ان من ضمن الأسباب التي دعت الى وجود هيئات الاشراف والتصنيف هو بسبب بعد المنطقة التي تمارس فيها السفينة الملاحة البحرية عن الدولة التي ترفع علمها. فاذا ما افترضنا ان هنالك سفينة ترفع علم قبرص، لكنها تمارس الملاحة في البحر الأحمر، فتقوم دولة العلم، قبرص، في هذه الحالة بتفويض او اسناد إجراءات التفتيش على السفن التي ترفع علمها الى هيئة اشرف وتصنيف يكون لها مقر في البحر الأحمر، وبهذه الكيفية تكون دولة العلم بريئة من النقاعس من التأكد من ان سفنها تبحر وفقا للمتطلبات الدولية ذات الصلة. بعض وجهات النظر، مثال ذلك، عميرة (2019)، لاحظوا ان قيام بعض دول العلم Flag States بتفويض واسناد سلطاتها الى جهة فنية تعرف بهيئات الاشراف والتصنيف للتفتيش والتدقيق على السفن التي ترفع علمها للتأكد من اصدار او تجديد الشهادات وتحديد صلاحية السفينة للممارسة الملاحة Seaworthiness، الهدف منه هو ان تبعد دولة العلم نفسها تهمة التساهل في تفتيش سفنها او السفن الأجنبية التي تزور موانئها، وكذلك حتى تثبت ان معايير السلامة وحماية البيئة البحرية من الأمور التي تهتم بها وليس الغرض فقط هو تحقيق منفعة مادية.

لوحظ بان عدد من هيئات الاشراف والتصنيف لديها سمعة غير جيدة وأنها تقوم بإصدار شهادات تبين بان السفينة خاضعة ومنسجمة ومتماثلة مع الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO مثال ذلك اتفاقية سولاس SOLAS واتفاقية ماربول MARPOL او غيرهم، ويتبين بعد ذلك ان هذا التصنيف او الاشراف غير صحيح على ارض الواقع. فمثلاً، إذا كانت السفينة مسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح، يلاحظ ان هذه الهيئات تسمح لهذه السفينة بتنفيذ وتطبيق اقل من الحد الأدنى للتدابير والمعايير التي تفرضها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، كما ان هذه الهيئات لديها ميل ورغبة وعدم الجدية في أنجاز المهام المترتبة عليها بشكل فعال وبدون بذل الجهد الكبير في عدم التأكد من تنفيذ المعايير المطلوبة او انها في بعض الأحيان تتجاهل وتغض النظر ولا تبالي بتنفيذ واجباتها الأساسية المباشرة بعملها (Mansell, 2009)، لكن، هذا الرأي او التصريح قد لا يناله جانب الصواب وقد لا يصمد وذلك لان هنالك هيئات اشرف وتصنيف عالمية كاللويدز وغيرها Lloyd's Register of Shipping or Bureau Veritas

بشكل فعال من قبل هيئات الاشراف والتصنيف من عدمه. حيث ان عدم مقدرة استعداد هؤلاء الأطراف او فشلهم في التمييز الفعال ضد السفن التي لا تلتزم بالمعايير المطلوب من عدمه يمكن يشجع استمرار السفن دون المستوى ويجعلها تستمر بالتجارة والعمل (Odeke, 2003).

السفن القديمة المسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح والتي تم اجراء المعاينة عليها من هيئات تصنيف ضعيفة والتي يعمل عليها بحارة ذات مؤهلات ضعيفة والتي تدار عن طريق إدارات لا تهتم بمواضيع السلامة والامن فأنها من المحتمل ان تعرض الحياة البشرية والبيئة الى اخطار غير مقبولة (Boisson, 1999)، في الواقع انه ليس من السهل أدراك وفهم ومعرفة وتقبل البنوك وشركات التأمين والمشغلين ومستأجرين السفن للاستمرار للقيام بالأعمال التجارية مع مثل إدارة السفن المذكورة. إضافة لذلك، ان من مسؤولية دولة العلم ان تتأخذ المعايير المناسبة للتأكد من سلامة اساطيلها البحرية في عرض البحر متضمنة طاقم السفينة، التدريب، حالة وظروف البحارة، هيكل السفينة، المعدات والصيانة وظروف السفينة وغيرها كثير، ولكن معظم دول التسجيل المفتوح تفشل في تنفيذ هذه الواجبات والبعض الآخر يفشل في تنفيذ التحقيقات الخاصة بحوادث السفن (Fikri, 2007). بنما وهي من أكبر الدول في نظام التسجيل المفتوح لديها تاريخ طويل في تجاهل التزاماتها الدولية لتنفيذ التحقيقات الخاصة بالحوادث التي ترتكبها سفنها وتوضح وتعلل سبب عدم قيامها بذلك هو ان السلطات البنمية البحرية ليس لديها مصادر خاصة بالتحقيق بالحوادث البحرية. لذلك ان المسؤولية النهائية لما ترتكبه السفينة تبقى على عاتق مالك السفينة او الشركة الملاحية وخاصة في حوادث التصادم والتلوث (Coles & Watt 2019).

تجد الإشارة الى انه عند قيام بعض هيئات الاشراف والتصنيف بإصدار نفس الشهادات لنفس السفينة تبيين ان هذه السفينة ليست خاضعة ومنسجمة مع نفس الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية (IMO) (Basedow, Wurmnest, 2005) بعبارة اخرى، بدلا من ان تقوم هيئات التصنيف بالتأكد من ان السفن مطابقة لأحكام وشروط الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO ، لوحظ قيام بعض هيئات التصنيف بالسعي لجني الارباح والفوائد البحرية الدولية IMO من قبل هيئات التصنيف ذات السمعة الغير جيدة سوف يضر في اخر المطاف بملاك السفن اكثر من حصولهم على الفائدة من معاينة وتصنيف سفنهم عن طريق تلك الهيئات وذلك لأنه عند احتجاز سفينة ما وقد تم معاينتها واصدار شهادات لها من قبل

او توفر اتفاق مكتوب بين الإدارة التي تمثل دولة العلم والهيئة المعترف بها والمفوضة اليها مهام الاشراف والتصنيف بشكل يتضمن تنفيذ الحد الأدنى من العناصر والتعليمات التي ورد ذكرها بقرارات المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO ذات الصلة. لذلك ان هيئات الاشراف والتصنيف دائما ما تزود السوق البحري بكمية من السفن دون المستوى التي يتم اجراء تفتيش عليها بشكل بسيط وسهل او بدون بذل الجهد والعناية بذلك. أفضل مثال ودليل على ذلك هو:-

- ناقلة البترول بريستيج Prestige، مسجلة في بهامس، بلغت حمولتها 77000 طن من الزيت الثقيل، غرقت في نوفمبر 2002 بالقرب من السواحل الاسبانية ولوثت حوالي 800 كم طولي من هذا الساحل علما بانه تم اجراء التفتيش والمعاينة عليها بأشهر قليلة قبل وقوع الواقعة (صالح، خفاجي، 2011). كما ان راشد (ابريل 2014) ذكر بان السبب الرئيسي للحادثة هو القرار الغير مدروس نتائجه من العنصر البشري وذلك بسبب عدم سماح السلطات الاسبانية او الفرنسية او حتى البرتغالية للسفينة باللجوء الى أحد الموانئ الاسبانية او الفرنسية او البرتغالية.

- حادثة الناقله Erika. MV Erika هي ناقلة نفط بنيت في اليابان سنة 1975 وكانت تابعة لشركة مسجلة في مالطا لذلك كانت ترفع علمها. كانت الناقله مرغوبة بسبب انخفاض تكاليف خدمتها. كانت شركة توتال آخر من استخدم الناقله للنقل قبل أن تغرق قبالة سواحل فرنسا سنة 1999. أدى غرق الناقله إريكا إلى حدوث كارثة بيئية بسبب تسرب كميات كبيرة من النفط (ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، تاريخ الدخول 2021/4/26). حيث انه ثبت بعد التحقيق ان هيئات الاشراف والتصنيف الخاصة بهذه الناقله تجاهلت دورها الأساسي والحيوي في انجاز الاعمال المؤكل لها القيام بها.

ان الأمثلة المشار اليها أعلاه، ما هي الا جزء بسيط او قليل من بعض حوادث أخرى مشابهه، وان ذلك يعتبر دليل وقرينة واضحة على أداء بعض هيئات الاشراف والتصنيف التي يتم تفويضها للقيام بأعمال خاصة بإجراءات التسجيل كالتأكد من تطبيق المعايير الدولية وإصدار الشهادات ذات الصلة، والتي عادتاً ما يستعين بها نظام التسجيل المفتوح والذي يكون المفتش فيه يردتي قبعة ذات وجهين (Coles & Watt, 2019).

إضافة لما ذكر، بعض الأطراف كالمستأجرين هدفهم

من الاعمال التي تسند اليها او تفوض لها للقيام بها، اي يكون هدفها الرئيسي هو الحصول على الاموال وليس

هيئات تصنيف ذات سمعة غير جيدة سوف يخلق هذا الامر ويؤدي الى وجود مشاكل واضرار بالعلاقة ما بين مالك تلك السفينة وهيئة التصنيف التي عاينت واصدرت الشهادات الخاصة بتلك السفينة ( OECD Report, 2001).

في الواقع العملي، يلاحظ بان نتائج حجز السفن التي تنفذ عن طريق مراقبة سلطات دولة الميناء PSC للسفن الاجنبية التي تزور الموانئ، وكذلك حصول بعض الحوادث البحرية التي وقعت مؤخرا، كحادثة Erika على سبيل المثال، يبين ويعطي صورة واضحة بان المعايير واصدار الشهادات التي تصدر للسفن عن طريق هيئات التصنيف بالنيابة عن دولة العلم لا تتوافق وتتماشى مع التوقعات الدولية الخاصة بأنظمة الملاحة والشحن والسلامة الدولية (Fikri, 2007).

#### 6. تقييم أداء هيئات الاشراف والتصنيف بموجب مذكرة تفاهم باريس 1982 وطوكيو 1993

يتضح من الجدول رقم (1-1) الخاص بأداء هيئات التصنيف في مذكرة تفاهم باريس من 2011 الى 2019، وذلك لعميات تفتيش عددها 60 او أكثر وفي غضون ثلاثة سنوات، ان هنالك بعض الهيئات خلال الفترة من 2011 الى 2019 ذات أداء عالي High مثال ذلك هيئة التصنيف الامريكية ABS، وهيئة التصنيف الايطالية BV، وهيئة التصنيف الإنكليزية LR، وغيرهم. وهذا انما يدل على اهتمام وجدية عمل تلك الهيئات وأنها تقوم بواجباتها على أكمل وأفضل وجه، حيث انها تقوم بتنفيذ ومراعاة ما نصت عليه المعاهدات والمتطلبات الدولية ذات الصلة. بينما نجد، في نفس التقرير وخلال نفس الفترة الزمنية، ان البعض الاخر من هيئات الاشراف والتصنيف ذو أداء متوسط Medium مثال ذلك هيئة التصنيف البولندية PRS، وهيئة التصنيف الكرواتية CRS، وهيئة التصنيف الهندية IRS، وغيرهم. وهذا انما يدل على ان تلك الهيئات تقوم بواجباتها ولكن لم تصل الى درجة الامتياز او الجدية التي ارادتها المعاهدات التي تصدرها IMO & ILO، لذلك من المحتمل ان تتعرض السفن، التي تقوم على أشرفها وتصنيفها وإصدار شهاداتها واجراء معايناتها هذه الهيئات، بالحجز او التأخير وتكون بالتالي تحت القائمة

التأكد من التزام السفن بأحكام وشروط الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO حيث ان بعض هيئات الاشراف والتصنيف تشترط متطلبات قليلة او منخفضة في الامور والمواضيع الخاصة بالمحافظة على البيئة البحرية وذلك من اجل جذب الكثير من ملاك السفن والسفن ذات الحمولات العالية للتسجيل تحت اشراف هذه الهيئات، وقد انتشرت في الفترة الأخيرة أكثر من 50 هيئة تصنيف لا يلتزم بعضها بالمعايير والنظم الدولية ذات الصلة وأنها تقبل السفن دون المستوى (أبو العينين، 2006).

أضف لذلك ان من العوامل والظروف التي ساعدت على استمرار عمل تلك الهيئات وتواجدها بالسوق البحري هو انه لا يوجد قانون يقضي عمل تلك الهيئات في حالة عدم جديتها بالعمل او استلام مبلغ من المال من ملاك السفن وذلك لتجنب التدقيق والتركيز على السفن التي تزور الموانئ او غيرها. على ضوء ذلك، بعض فقهاء القانون مثل (Mandaraka- Sheppard 2001) ذكر " ان النقص في وجود نظام تشريعي قانوني خاص يسمح بمعاينة هيئات التصنيف ويحاسبها على انجاز عملها بحيث لا يكون الغرض من وجود تلك الهيئات التنافس بل يكون وجودها اكثر صرامة ودقة في تنفيذ وتطبيق المعايير الدولية الخاصة بالتفتيش على امور السلامة على السفن والمحافظة على البيئة البحرية بحيث يسمع لتلك السفن في البقاء في السوق الملاحي." من اجل عدم ابعاد هذا النوع من هيئات التصنيف من السوق الملاحي، فأنها تقوم بوضع شروط ومتطلبات خاصة بالاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO ولكن تكون شروطها قليلة وخفيفة اذا ما قورنت بهيئات التصنيف الدولية ذات السمعة العالية والحريصة على تطبيق الاشتراطات التي تطلبها الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO حيث ان هيئات التصنيف الجديدة بداءة في اجتذاب الاعلام والملاك من الهيئات الكبيرة ذات التاريخ الطويل وذلك للهروب من المصاريف الباهظة في الإصلاحات التي تطلبها هيئات الاشراف والتصنيف الكبيرة لكي يتم التأكد من استيفاء السفينة للاتفاقيات الدولية ذات الصلة، كما ان رسوم فحص السفن وإصدار الشهادات من هيئات التصنيف الكبيرة تكون عالية مقارنة بالهيئات الجديدة.

في الواقع، ان التساهل والتخفيف في تطبيق الشروط والمتطلبات الخاصة بالاتفاقيات التي تصدرها المنظمة الرمادية Gray List المشار اليها في مذكرة تفاهم باريس 1982.

جدول رقم (1-1) أداء هيئات التصنيف في مذكرة تفاهم باريس 2011 الى 2019

Recognized Organization	RO	Performance level 2017-2019	Performance level 2014-2016	Performance level 2011-2013
American Bureau of Shipping	ABS	High	High	High
DNV GL AS	DNVGL	High	High	High
Lloyd's Register	LR	High	High	High
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	High	High	High
Bureau Veritas	BV	High	High	High
RINA Services S.p.A.	RINA	High	High	High
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	High	High	High
Korean Register of Shipping	KRS	High	High	High
China Classification Society	CCS	High	High	High
Turkish Lloyd	TL	High	High	High
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	High	Medium	High
Phoenix Register of Shipping	PHRS	Medium	Medium	Medium
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	Medium	Medium	Medium
Croatian Register of Shipping	CRS	Medium	Medium	Medium
National Shipping Adjuster Inc.	NASHA	Medium	Low	N/A
Dromon Bureau of Shipping	BDS	Medium		N/A
Indian Register of Shipping	IRS	Medium	Medium	Medium
Isthmus Bureau of Shipping, S.A.	IBS	Medium	Medium	Medium
Intermaritime Certification Services, ICS Class	ICS	Medium	Medium	Medium
Macosnar Corporation	MC	Medium	Medium	Medium
Overseas Marine Certification Services	OMCS	Medium	OMCS	Medium
United Registration and Classification of Services	URACOS	Medium	N/A	N/A
Maritime Bureau of Shipping	MBS	Medium	Medium	Medium
International Naval Surveys Bureau	INSB	Medium	Medium	Medium
Bulgarian Register of Shipping	BRS	Medium	Medium	LOW
Maritime Lloyd - Georgia Low	ML	Low	Medium	Medium
Mediterranean Shipping Register	MSR	Low	N/A	N/A
Veritas Register of Shipping Ltd	VRS	Low	low	Medium
Shipping Register of Ukraine	SRU	Low	Low	Medium
Other	OTHER	Low	Medium	Medium
International Register of Shipping	IS	Very low	Low	Low
Panama Shipping Registrar Inc.	PSR	Very low	N/A	N/A
Columbus American Register	COLAMR EG	Very low	Medium	N/A

Source: Paris Mou, 2020

Note: In this table only Recognized Organizations that had 60 or more inspections in a 3-year period are taken into account.

ان التحليل او التقييم المشار اليه اعلاه بخصوص أداء هيئات التصنيف في مذكرة تفاهم باريس 2011-2019 يمكن استخدامه والاستعانة به في بيان أداء هيئات التصنيف في مذكرة تفاهم طوكيو المشار اليها في الجدول رقم (1-2) الموضح ادناه مع زيادة الفترة الزمنية من 2009 الى 2020. حيث توجد هناك هيئات ذات أداء عالي او متوسط او منخفض او مختلط وذلك خلال فترات زمنية مختلفة.

في نفس التقرير وخلال نفس الفترة الزمنية، ان البعض الاخر من هيئات الاشراف والتصنيف ذو أداء منخفض Low مثال ذلك هيئة التصنيف الجورجية ML، وهيئة التصنيف الأكرانية SRU، وغيرهم. هذا في الواقع يشير الى عدم اهتمام ومراعاة هذه الهيئات الى المعايير التي يفرضها القانون الدولي ذات الشأن بالسلامة البحرية ومنع التلوث البحري وظروف وعيشة وتأهيل اطقم السفينة، ولذلك ان تصرف هذه الهيئات حيال تفتيش ومعاينة السفن قد يعرض الأخيرة الى الحجز وجعلها في القائمة من الرمادية List Gray الى السوداء Black List التي تقرضها مذكرة تفاهم باريس 1982 على السفن الزائرة لموانئها، كما يلاحظ من الجدول المذكور بان هنالك هيئات ذات أداء منخفض جدا Very low وهذا ما تم ملاحظته في الفترة من 2017 الى 2019 لدى هيئة تصنيف بنما PSR وهيئة تصنيف كولومبو COLAMREG، وهذا بالتأكيد قد يعرض سفن تلك الهيئات الى التفتيش الموسع ومن ثم الحجز، في حالة اكتشاف عيوب خاصة بذلك، ووضعها في القائمة السوداء Black List التي تصدرها مذكرة تفاهم باريس 1982، كما قد يعرض دولة علم تلك السفن الى المسائلة عن سبب عدم اهتمامها بالسفن التي تحمل جنسيتها وترفع علمها وعدم وجود اشراف ومراقبة دقيقة عليها، ومن المحتمل قد ترفض تلك السفن من الدخول للموانئ التي تشرف عليها مذكرة تفاهم باريس Paris Mou 1982 ولذلك يمكن القول بان بعض الهيئات، قد تكون هذه الهيئات أحدها، لا تقوم بالتأكد من ان السفن مطابقة لأحكام وشروط الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO، وقد يكون هدفها الأساسي هو السعي لجني الارباح والفوائد من الاعمال التي تسند اليها او تفوض لها للقيام بها، اي يكون هدفها الرئيسي هو الحصول على الاموال وليس التأكد من التزام السفن بأحكام وشروط الاتفاقيات التي تصدرها المنظمات الدولية.

جدول رقم (2-1) أداء هيئات التصنيف في مذكرة تفاهم طوكيو 2020

Recognized Organization	Performance level 2009-2011	Recognized Organization	Performance level 2012-2014	Performance level 2015-2017	Performance level 2018-2020
Panama Maritime Documentation Services	Medium	Overseas Marine Certification Services	High	High	high
Panama Register Corporation	High	Intermaritime Certification Services, S.A.	High	High	high
Vietnam Register	High	Isthmus Bureau of Shipping	High	High	high
Panama Maritime Surveyors Bureau Inc	High	Indian Register of Shipping	High	High	high
Universal Shipping Bureau	High	Panama Maritime Documentation Services	High	High	high
Indian Register of Shipping	High	DNV GL AS	High	High	high
Panama Shipping Registrar Inc.	High	Vietnam Register	High	High	high
Intermaritime Certification Services, S.A.	High	CR Classification Society	High	High	high
China Corporation Register of Shipping	High	Russian Maritime Register of Shipping	High	High	high
Russian Maritime Register of Shipping	High	Germanischer Lloyd	High	N/A	
Nippon Kaiji Kyokai	High	Bureau Veritas	High	High	high
Lloyd's Register	High	American Bureau of Shipping	High	High	high

Recognized Organization	Performance level 2009-2011	Recognized Organization	Performance level 2012-2014	Performance level 2015-2017	Performance level 2018-2020
Bureau Veritas	High	Nippon Kaiji Kyokai	High	High	high
American Bureau of Shipping	High	Det Norske Veritas	High	N/A	
Germanischer Lloyd	High	Lloyd's Register	High	High	high
Det Norske Veritas	High	Korean Register of Shipping	High	High	high
Registro Italiano Navale	High	China Classification Society	High	High	high
Korean Register of Shipping	High	Registro Italiano Navale	High	High	high
China Classification Society	High				

Source: Tokyo Mou, 2020

## 7. نسب السفن المسجلة لدى هيئات التصنيف الكبرى لسنة 2019

ان بعض هيئات الاشراف والتصنيف، مثل، Bureau Veritas، هي من قامت بإنشاء وتكوين الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS) وذلك لمتابعة شؤون التصنيف والتطوير وسجل السفن والبحث الفني والالتزام بالقواعد ووضع الشروط اللازمة للانضمام الى عضوية الاتحاد المذكور، وهذه الشروط لا تنطبق على هيئات الاشراف الكبير، ولكن هنالك شروط للحصول على صفة العضو المنتسب Associate Members كمارسة واكتساب الخبرة في التصنيف والتسجيل البحري وهي ان تكون المدة 15 سنة ووجود عدد 750 سفينة أعالي بحار

Recognized Organization	Performance level 2009-2011	Recognized Organization	Performance level 2012-2014	Performance level 2015-2017	Performance level 2018-2020
Union Bureau of Shipping	Low	Sing Class International Pte Ltd	Medium	n/a	Medium
Korea Classification Society (former Joson Classification Society)	Medium	Polski Rejestr Statkow	Medium	Medium	n/a
Universal Maritime Bureau	Medium	Croatian Register of Shipping	Medium	Medium	Medium

Recognized Organization	Performance level 2009-2011	Recognized Organization	Performance level 2012-2014	Performance level 2015-2017	Performance level 2018-2020
International Register of Shipping	Medium	Sing-Lloyd	Medium	Medium	Medium
Maritime Technical Systems and Services	Medium	Korea Classification Society (former Joson Classification Society)	Medium	high	Medium
International Ship Classification	Medium	Universal Maritime Bureau	Medium	high	n/a
Croatian Register of Shipping	Medium	International Naval Surveys Bureau	Medium	n/a	n/a
Biro Klasifikasi Indonesia	Medium	Universal Shipping Bureau	Medium	N/a	n/a
Panama Bureau of Shipping	Medium	International Ship Classification	Medium	Medium	Medium
Global Marine Bureau	Medium	Union Bureau of Shipping	Medium	high	Medium
International Naval Surveys Bureau	Medium	Biro Klasifikasi Indonesia	Medium	high	Medium
Overseas Marine Certification Services	Medium	Panama Shipping Registrar Inc.	Medium	Medium	n/a
INCLAMAR (Inspection Classification Maritime, S. de. R.L.)	Medium	International Register of Shipping	Medium	Medium	Medium
Isthmus Bureau of Shipping	Medium	Global Marine Bureau	High	Medium	n/a

جدول (3-1) هيئات التصنيف الكبرى ونسبة وحمولات السفن المسجلة بها لسنة 2019

النسبة المئوية %	الحمولة الوزنية بالمليون طن DWT	السفن المصنفة	هيئة التصنيف
12.99%	304.5	7212	LR هيئة الويزر للتسجيل
13.59%	404.3	7541	NK هيئة الاشراف اليابانية
14.46%	385.6	8025	ABS امريكان بيرو
16.13%	361.8	8949	DNV + هيئة الاشراف النرويجية GL هيئة الويزر الألمانية
17.59%	189.1	9761	BV بيرفيرتاس الفرنسية
6.68%	176.1	3704	CCS هيئة الاشراف الصينية
3.49%	99.2	1932	KR هيئة الاشراف الكورية
4.47%	13.7	2482	RS هيئة الاشراف الروسية
6.82%	47.4	3787	RINA هيئة الاشراف الإيطالية
2.49%	19.9	1381	IRS هيئة الاشراف الهندية
69%	9.6	377	PRS البولندية هيئة الاشراف
60%	2.5	330	CRS هيئة التصنيف الكرواتية
100%	2013.7	55481	الاجمالي

التقرير السنوي لسنة 2019 والصادر من الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS)

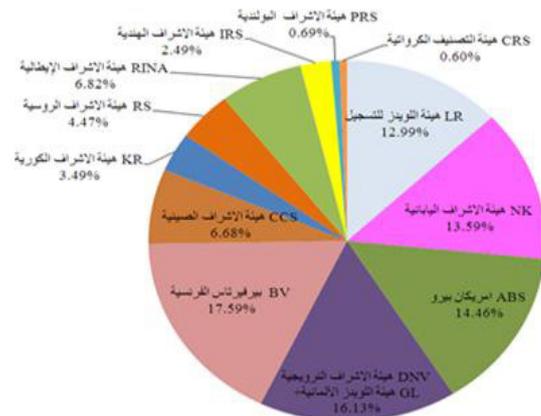
Source: <https://www.iacs.org.uk/media/6984/>

ان المنظمة البحرية الدولية IMO اعترفت عام 1969 بهذا الاتحاد كمنظمة غير حكومية استشارية قادرة على تطبيق قواعد المنظمة البحرية الدولية (النحراوي، 2008) وذلك فيما يخص المحافظة والتأكد وتحسين وتطبيق المعايير الدولية الخاصة بالسلامة والبيئة البحرية للنقل او الشحن البحري والتأكد من ان البحار نظيفة وخالية من التلوث (مثال ذلك تنفيذ هيئات الاشراف العالمية للمعاهدات ذات الصلة بما تتضمنه اتفاقية 66 LOAD LINE ل، MARPOL 73/75، SOLAS وغيرها) والاعتماد برأيها واستشارتها عند عملية التصميم والبناء (النحراوي، 2008). ان الهدف من هذا الاتحاد هو فرض ووضع الجودة الخاصة بسياسات عمل اعضاء الاتحاد وكذلك محاولة منع ملاك السفن من الانتقال من دولة عضو في هذا الاتحاد الى دولة اخرى (Honka, 1994) ان هذا الاتحاد يعمل جنبا بجنب مع المنظمة البحرية الدولية والتشريعات واللوائح ذات الصلة، حيث يلعب الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS) دورا مهما واساسيا مع صناعة النقل البحري من اجل تحقيق افضل تنفيذ للمعايير والمتطلبات الدولية ذات الصلة وللقضاء على تواجد وانتشار السفن دون المستوى التي تسبب مشاكل واحداث كثيرة تضر البيئة البحرية (Spremluli, 2007). طبقاً لمذكرة تفاهم باريس وخلال الفترة من 2011 الى 2019، وذلك لعميات تفتيش عددها 60 او اكثر وفي

(فوق 100 طن حمولة كلية مسجلة) مصنفة لدى هيئات التصنيف وغيرها، او شروط للحصول على عضوية كاملة Full Membership كالمشاركة الفعالة في اعمال الاتحاد الدولي IACS وممارسة اعمال التصنيف والمعاينات لمدة 30 سنة ووجود 1500 سفينة (فوق 100 طن حمولة كلية مسجلة) مصنفة لدى هيئات التصنيف وغيرها. تجد الإشارة لوجود حوالي 50 هيئة تصنيف وتفتيش على مستو العالم (النحراوي، 2008) الا انه فقط عشرة هيئات تصنيف هي التي تكون وتشكل الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS) بالإضافة لذلك تشير الاحصائيات الى ان العشر هيئات المكونة للاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS).

يوضح الجدول رقم (3-1) ان اكثر من 90% من سفن العالم مسجلة في هيئات اشراف وتصنيف أعضاء في الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS)، وتعتبر هيئة بيرفيرتاس الفرنسية BV هي اكبر تلك الهيئات اذ تغطي 17.59% من اجمالي السفن المصنفة لدى هيئات الاشراف، تليها هيئة الاشراف النرويجية DNV+ هيئة الويزر الألمانية GL بنسبة 16.13%، كما ان الشكل رقم (1-1) الموضح ادناه يوضح سيطرة هيئات الاشراف والتصنيف المكونة للاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS) على معظم سفن الاسطول العالمي، حيث لم يتوفر التقرير لعام 2020 على موقع الاتحاد المذكور (IACS).

الشكل رقم (1-1) النسب المئوية للسفن المسجلة لدى هيئات التصنيف الكبرى لسنة 2019



(Source: IACS, 2019)

او غير مباشر من قبل دولة العلم على التفتيش والمعاينة التي تتم من قبل هيئات الاشراف والتصنيف. حيث ان بعض دول العلم تعتمد وتصدق بشكل رئيسي و اساسي على ما تقوم به هذه الهيئات دون توقيع مذكرة او توفر اتفاق مكتوب بين الإدارة التي تمثل دولة العلم والهيئة المعترف بها والمفوضة اليها مهام الاشراف والتصنيف

4- النقص في وجود نظام تشريعي قانوني خاص يسمح بمعاينة هيئات التصنيف ويحاسبها على انجاز عملها بحيث لا يكون الغرض من وجود تلك الهيئات التنافس بل يكون وجودها أكثر صرامة ودقة في تنفيذ وتطبيق المعايير الدولية الخاصة بالتفتيش على امور السلامة على السفن والمحافظة على البيئة البحرية بحيث يسمع لتلك السفن في البقاء في السوق الملاحي

5- 90% من سفن العالم مسجلة في هيئات اشراف وتصنيف أعضاء في الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS)، وتعتبر هيئة بيرفرتاس الفرنسية BV هي أكبر تلك الهيئات اذ تغطي 17.59% من اجمالي السفن المصنفة لدى هيئات الاشراف

6- من خلال تجارب السنوات الماضية في هذا الموضوع، لوحظ بان عدد من هيئات التصنيف لديها سمعة غير جيدة وأنها تقوم بإصدار شهادات تبين بان السفينة خاضعة ومنسجمة ومتماثلة مع الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO مثال ذلك اتفاقية سولاس SOLAS واتفاقية ماربول MARPOL او غيرهم، ويتبين بعد ذلك ان هذا التصنيف او الاشراف غير صحيح على ارض الواقع.

7- بعض دول العلم وملاك السفن - لأسباب مختلفة - لا يقومون بالتزاماتهم المنصوص عليها في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية ويرجع ذلك الى بعض هيئات الاشراف والتصنيف التي تعتمد على بعض الدول لديها، الامر الذي يؤدي الى جعل تلك السفن تبحر وهي بحالة غير امانة مما يهدد سلامة الأرواح في البحار والبيئة البحرية ويعرض حياة الكثير للخطر او الفقد او الإصابة او الموت.

### المراجع

- أبو العينين، عصام (2006). دراسة قدمت لنيل درجة الماجستير في تكنولوجيا النقل البحري من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية.
- أصدقاء على إصدارات المنظمة البحرية الدولية، الصادر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية،

غضون ثلاثة سنوات، لوحظ بان هنالك بعض هيئات الاشراف والتصنيف ذات أداء عالي High مثال ذلك هيئة التصنيف الامريكية ABS، وهذا انما يدل على اهتمام وجدية عمل تلك الهيئات وأنها تقوم بواجباتها على أكمل وأفضل وجه، بينما نجد، في نفس التقرير وخلال نفس الفترة الزمنية، ان البعض الآخر من هيئات الاشراف والتصنيف ذو أداء متوسط Medium مثال ذلك هيئة التصنيف البولندية PRS، وهيئة التصنيف الكرواتية CRS، وهيئة التصنيف الهندي IRS، وغيرهم. وهذا انما يدل على ان تلك الهيئات تقوم بواجباتها ولكن لم تصل الى درجة الامتياز او الجدية التي ارادتها المعاهدات التي تصدرها IMO & ILO، في نفس التقرير وخلال نفس الفترة الزمنية، ان البعض الآخر من هيئات الاشراف والتصنيف ذو أداء منخفض Low مثال ذلك هيئة التصنيف الجورجية ML، وهيئة التصنيف الأوكرانية SRU، وغيرهم. هذا في الواقع يشير الى عدم اهتمام ومراعاة هذه الهيئات الى المعايير التي يفرضها القانون الدولي ذات الشأن بالسلامة البحرية ومنع التلوث البحري وظروف وعيشة وتأهيل اطقم السفينة، ولذلك ان تصرف هذه الهيئات حيال تفتيش ومعاينة السفن قد يعرض الأخيرة الى الحجز وجعلها في القائمة من الرمادية Gray List الى السوداء Black List التي تفرضها مذكرة تفاهم باريس 1982 على السفن الزائرة لموانئها.

### 8. النتائج

1- يتم تفويض عمليات وإجراءات الفحص وإصدار الشهادات الى خبراء متخصصين او الى هيئات تصنيف معينة يتم اختيارها والموافقة عليها من قبل دولة العلم، وقد ذكرت هذه الهيئات في المعاهدات الدولية تحت اسم (Recognized Organizations RO) طبقاً لمعاهدة سلامة الأرواح في البحار لعام 1974 وتعديلاتها SOLAS.

2- من اهم وظائف هيئات الاشراف والتصنيف هو وضع القواعد والاسس الفنية التي تختص بالتصميم وتشبيد وبناء السفن والاشرف على بناء السفينة ومتطلبات الصلاحية والاتزان لمختلف أنواع واحجام السفن وتكامل الأجزاء الرئيسية للبدن وملحقاته وأداء الطاقة المحركة للسفينة ونظام التوجيه بها والآلات المساعدة ومولدات القوة الكهربائية ونظم المتابعة اثناء البناء والمواد المكونة وطرق تصنيعها واختيارها.

3- بعض هيئات الاشراف والتصنيف عليها ملاحظات وانتقادات بسبب غياب السيطرة والمراقبة بشكل مباشر

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل  
البحري، مذكرة التفاهم مع المنظمة البحرية الدولية،  
2007.

ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، تاريخ الدخول  
2021/4/26.

- Basedow J. & Wurmnest W. (2005). Third-Party Liability of Classification Societies A Comparative Perspective, Springer, Berlin, Germany.
- Barchue, L. D. (2005). Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, Retrieved May 07, 2021 from the World Wide Web: World Maritime University, Malmö, Sweden.
- Baltic and International Maritime Council (2005). Working to combat standard shipping, BIMCO Review 2005, pp. 155 – 156, London, UK.
- Boisson, P., Safety at Sea-Policies Regulations and International Law (Bureau Veritas-Paris), 1999.
- Coles, Richard. Ship Registration: Law and Practice. Lloyd's of London Press, London, 2002.
- Coles, R. & Watt, E. (2019). Ship Registration: Law and Practice, 3rd Edition informal Law from Routledge, London.
- Fikri, I. (2007). FLAG STATE CONTROL an Overview and its Relationship with Port State Control, A dissertation submitted to the World Maritime University in partial fulfilment of the requirements for the award of the degree of master of science In MARITIME AFFAIRS (MARITIME SAFETY AND ENVIRONMENTAL ADMINISTRATION).
- Hand, M. (2005, Nov. 3). Flags of Convenience are assisting criminals. Lloyds List, P.2.
- النحراوي، ايمن (2008). الاسطول التجاري البحري " الأسس الاقتصادية والإدارة"، مركز الإسكندرية للكتاب.
- المقطادي، عادل علي (2011). القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، الأردن.
- القاسم، معتصم شمس الدين (2021). الرقابة البحرية، دار المصورات للنشر والطباعة والتوزيع، الطبعة الأولى، الخرطوم، السودان.
- جبار، مهدي درويش (بريل 11، 2014). هيئات تصنيف السفن والمتطلبات العالمية، مجلة الزمان.
- خلوصي، مدحت (2001). السفينة والقانون البحري. الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر.
- صالح، خفاجي (2011). أهمية الموانئ الامنة للحد من التلوث البحري، مجلة الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، العدد 19، الإسكندرية، مصر.
- عميرة، سعيد (2019). الإجراءات القانونية لتفتيش البواخر. دار الاصدار العلمي للنشر والتوزيع، الطبعة العربية الأولى، عمان، الأردن.
- عبده، ماجد (يناير 2010). تطبيقات إدارة دولة العلم وعلاقتها بتسجيل السفن. مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد 24، الإسكندرية، مصر.
- هنري، كليوباترا (2012). إرشادات بشأن تنفيذ اتفاقية العمل البحري 2006 والضمان الاجتماعي للبحارة. مكتب العمل الدولي، جنيف.

- Honka, H., “The Classification System and ITS Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies”, (1994) 19 Tulane Maritime Law Journal, pp. 1-36.
- IACS Website, 2019
- Mansell, J. (2009). Flag State Responsibility.
- Spring Dordrecht Heidelberg London New York  
Mandaraka-Sheppard, A. Modern Admiralty Law. Cavendish Publishing Limited, London, 2001.
- McClean, D. (1995). The Conflict of Laws. The Late J. H. C. Morris, 4th Edition, London.
- Mukherjee, P. K. (2000). New horizons for Flag States. Maritime Review 2000, ( pp. 110- 114).
- Odeke, A. (2003). Bareboat Charter (Ship) Registration. KLUWER LAW INTERNATIONAL , THE HAGUE/ LONDON/ BOSTON  
OECD Report, 2001. The Cost to Users of Substandards Shipping. Available at online.
- Paris Mou Website, 2020
- Spemulli, J. (2007). Classification and Statutory Surveys, First Edition, Lloyd’s Register, London.  
Tokyo Mou Website, 2020 .
- Ulstrup, A. ( 2005). Port State Control. Unpublished lecture handout. World Maritime University. Malmo, Sweden.  
[www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk)