

حكايكا

القضاء ثم القضاء

بقلم: نبيل الملاح

كنت قد كتبت سلسلة مقالات تحدثت فيها عن القضاء وواقعه الذي لا يسر، وقدمت بعض الأفكار والاقتراحات لتصويب أداء وعمل السلطة القضائية باعتبارها المؤسسة الأهم في الدولة والرافعة لمشروع الإصلاح الإداري وغير القانون وإقامة العدل في الدولة والمجتمع قدر المستطاع، وهذا ليس بالأمر المستحيل وليس حلاً طوباوياً.

لقد أصبحت معاناة المواطنين وهمومهم كبيرة وأكبر من قدرتهم على التحمل، ولا بد من العمل بسرعة كبيرة لتخفيف هذه المعاناة ضمن رؤية إستراتيجية متكاملة تأخذ بعين الاعتبار الإمكانيات والأولويات، وهذا يحتاج بالتأكيد إلى رجال دولة يتمتعون بالخبرة والعلم والنزاهة، فمرحلة ما بعد الحرب أصعب بكثير من الحرب نفسها بالنظر لحدودية الموارد ومتطلبات إعادة البناء، وكلنا قرأ أو سمع ما سأل عنه تشرشل بعد الحرب، فلقد سأل حصراً عن التعليم والقضاء، وعندما أعلموه بسلامة وضع القضاء والتعليم أبدى ارتياحاً وتفاؤلاً بتجاوز آثار الحرب وإعادة بناء الدولة.

وهذا يتطلب من الجميع وفي مختلف المستويات الاهتمام بالقضاء وعدم تركه مباحاً للفاسدين والمفسدين الذين يسعون بقوة لعرقلة إصلاحه وإبقائه على حاله الذي بات حديث الكبر والصغير، وأذكر بصدق أنني مرات عديدة ركبت سيارة أجرة لإصالي في القصر العدلي فأسمع تعليقا من السائق عن القضاء يجلطني أشعر بالحزن، لكنني ألتزم الصمت كون وصفه وكلامه يعبران عن معاناة وحل لم يسهما كل من يدخل القصر العدلي مدعياً أو مدعى عليه... لذلك وجدت أنه قد يكون من المفيد التذكير ببعض الأفكار والاقتراحات التي خلصت إليها بالبحث والدراسة والتجربة، أملاً التعامل معها بجدية وعدم إهمالها، أو على الأقل مناقشتها وإعلان الممكن وغير الممكن فيها رغم اعتقادي بأنها كلها ممكنة ولا بد أن تتحقق عاجلاً أم آجلاً.

وأعرض فيما يلي أهم هذه الأفكار والمقترحات:

١- إحداث إدارة مستقلة تتبع مجلس القضاء الأعلى باسم «إدارة المتابعة والتأهيل والتدريب» تتولى متابعة تنفيذ القرارات التي تصدر عن مجلس القضاء الأعلى ومتابعة عمل وأداء القضاء وتنظيم الدورات التأهيلية والتدريبية لهم ووضع الصيغ والليات الناجمة لتقييم ومراقبة عملهم وأدائهم وإعادة تأهيلهم قبل انتقالهم إلى الدرجة الأعلى، وقد يكون من المفيد الاستعانة بالقضاة الكبار المتقاعدين الذين ما زالوا قادرين على العطاء وإعادة بناء المؤسسة القضائية. وهنا أعود وأسأل: هل يجوز أن يرتكب القاضي أكثر من خطأ مهني جسيم؟ وهل يجوز اعتبار الخطأ المهني الجسيم أمراً عادياً يمر دون حساب؟!

٢- إعادة النظر بقانون أصول المحاكمات المدنية لإزالة الغموض والالتباس الذي يؤدي إلى فسخ المجال للتفسيرات والاجتهادات التي قد تأتي خلافاً لقصد المشرع وغايته، وكذلك إعادة النظر بالأحكام التي تتعلق بالشكل في إجراءات التقاضي بما يمنع استغلالها لتأخير البت بالدعوى على حساب الموضوع والحق. فهل يعقل أن ترد الدعوى لعدم الاختصاص بعد سنة أو سنتين؟!

٣- إقامة ندوة موسعة تضم كبار القضاة القاشمين على رأس علمهم والمتقاعدين والمحامين وأساتذة كلية الحقوق ومراجعة النصوص القانونية النافذة لها والاستئناس بتجارب الدول المتقدمة في المجال القضائي والقانوني، ووضع الصيغ الأنسب التي تضمن حسن سير العدالة وعدم تعطيل تنفيذ الأحكام القضائية المكتسبة الدرجة القطعية.

٤- العمل على وضع «مدونة» مشتركة بين مجلس القضاء الأعلى ونقابة المحامين تتضمن المبادئ والمعايير التي يجب على القاضي والمحامي الالتزام بها وعدم تجاوزها، وطرحها عبر وسائل التواصل الاجتماعي لإبداء الرأي والملاحظات من المختصين والمهتمين، وإصدارها أصلاً لتكون ملزمة. وفيما يلي بعض المبادئ والمعايير التي أراها أساسية لهذه المدونة:

أ- أن تكون سلطة القاضي وحصانته دافعاً له للتعامل مع المواطنين والمتداعين بالأسلوب الذي يحفظ كرامتهم وإنسانيتهم بعيداً عن التعالي والقوقية، وأن تنحصر سلطة القاضي بالحكم في الدعوى والقضايا المنظورة أمامه وفقاً للقوانين النافذة وفي حال وجود نص قانوني بحاجة إلى تفسير فإن ذلك يجب أن يتم من قبل السلطة التشريعية أو الهيئة العامة لمحكمة النقض أو إدارة التشريع لدى وزارة العدل -حسب الحال- ولا يجوز أن يقوم القاضي بتفسير نص قانوني بحكم يصدره خلافاً لغاية المشرع وقصده وما جاء في الفقه القانوني المستقر.

ب- القضاء مؤسسة عدل وإصناف وليس مؤسسة اصطلياد المتقاضين بأخطاء لا قيمة لها على شكليات وموضوع الحق المدعى به.

ج- إن حق المحامي بالدفاع عن موكله يجب أن ينطلق من الحرص على الدفاع عن أصحاب الحقوق وليس للدفاع عن الذين يعدون على حقوق الآخرين ويغتصبونها.

د- عدم ظهور القاضي في وسائل الإعلام إلا بتكليف من المرجع القضائي المختص وأبضيق الحدود.

واعتقد أن النهوض بعمل السلطة القضائية وتجاوز واقعه المؤلم الذي بات شاخصاً بوضوح وعلانية أمام القاضي والداني، لن يتم إلا بإجراءات استثنائية تتم بتروؤس السيد رئيس الجمهورية اجتماعات مجلس القضاء الأعلى بصفتها رئيساً له انطلاقاً من أن القضاء هو الرافعة الأهم لإعادة بناء مؤسسات الدولة وسيادة القانون ومحاربة الفساد الذي بات مرضاً خبيثاً ينتشر بسرعة في جسم الدولة والمجتمع بدعم وتحريض من أنصار ودعاة العولمة والاقتصاد الحر.

ولنوجه أبصارنا واهتمامنا إلى القضاء ثم القضاء ثم القضاء.

باحث ووزير سابق

حمود: نحصل على ٣٥ بالمئة من إيرادات المرفأ

«الشعب» يقر مشروع قانون استثمار شركة روسية لمرفأ طرطوس.. وبكداش يعترض ٥٠٠ مليون دولار لإحداث مرفأ جديد إلى جانب الحالي

محمد منار حميجو

أقر مجلس الشعب مشروع قانون خاص بتصديق العقد مع إحدى الشركات الروسية لإدارة واستثمار مرفأ طرطوس، فنص القانون على أنه يصدق العقد رقم ٢٢ الموقع بين الشركة العامة لمرفأ طرطوس وشركة «إس. تي. جي. إنجيريغ» الروسية، محدودية المسؤولية لإدارة واستثمار المرفأ.

وقبل إقرار المشروع أبدى عدد من الأعضاء آراءهم حوله، فوجه العضو حامد حسن سؤالاً لوزير النقل هل الشركة التي ستدير وتستثمر مرفأ طرطوس روسية خالصة أم إن هناك شركات ومساهمين آخرين معها؟ على حين أعرب زميله الآن بكر عن شكره لوزارة النقل على الجهد الكبير الذي قامت به حول هذه الاتفاقية الهامة للشعب والاقتصاد والدولة السورية باعتبار أنها تشمل نواح عديدة منها سياسية واقتصادية وتحقق كل الغايات الاقتصادية.

واعتبر النائب أحمد الكزبري أن هذه الاتفاقية لا تنقص من السيادة السورية، ضارباً مثلاً أن ميناء اللاذقية قبل الحرب كانت تستثمره شركة فرنسية ولكن بسبب عدم التزامها بالمواقيت تم إلغاء العقد، كما أن شركة موانئ دبي تدير ثلاثة مطارات وموانئ في أميركا.

وأضاف الكزبري: إن هذه الاتفاقية تمت كون الحكومة السورية ارتأت أنها تعود بالخير على الاقتصاد وتحقق مصلحة وطنية، مؤكداً أن ميناء طرطوس يبقى بموجبها سورياً حتماً وليس روسياً، وداعياً للتصويت على هذه الاتفاقية.

وأكد زميله ناصر سليمان أن هذا الاتفاق يأتي في الوقت الذي نحن فيه بأمر الحاجة لتطوير مرفأنا لتكون قادرة على مواكبة الحركة الاقتصادية وخصوصاً أن مرفأ طرطوس يشكل مورداً للخرنيز من القطع الأجنبي. وأضاف سليمان: أصبحنا بحاجة ماسة لتحسين عمل هذه المرفأ وتشييع الاستثمارات في كل المجالات ولكي ندخل ضمن المنافسة علينا تطبيق الخدمات البحرية في مرفأنا، منها إحداث أرصفة حديثة ذات أعماق كبيرة للسفن الكبيرة والتفريغ، وهو ما منصوص عليه في الاتفاق مع الشركة الروسية وخصوصاً بعد سبع سنوات من الأزمة التي استنفدت الإمكانيات المادية.

وتساءل زميله مجيب الرحمن الدندن هل الشركة الروسية خاصة أم حكومية؟ وكم مدة هذا العقد والعائدات المتوقعة التي تجنيها الحكومة السورية؟ وهل هي نسبة أم مبلغ مقطوع؟ مضيفاً: في حال كانت نسبة فكم قيمتها؟ إضافة إلى أنه كم تكلفة التأهيل التي ستلتزم به الشركة في إعادة واستثمار المرفأ؟ وأضاف الدندن: هل يسمح هذا العقد للحكومة السورية بتجاوز العقود الأميركية والاقتصادية الجائرة على السوريين؟ إضافة إلى أنه ما وضع العاملين الموجودين

في المرفأ؟ متسائلاً: هل هذه الخطوة تمهيد لخطوات أخرى لعقد اتفاقيات لاستثمار مرفأ اللاذقية وإنشاء مرفأ جديد لإضافة إلى استثمار المطارات السورية؟ تسألت الدندن رد عليها رئيس المجلس حمود صياغ بقوله: زميلنا مضى عن الموضوع وعن الأسئلة المغررة والمواد المطروحة وهذا مخالف للنظام الداخلي للمجلس في المادتين ١٦٢ و١٦٤، مضيفاً: لنناقش تحت هذه القبة مواد الاتفاقيات وأنصت عليها فنحن أمام مشروع قانون مؤلف من مادتين وناقشهما فقط، على حين الأسئلة الافتراضية وما وراءها فهذا ليس مكانها. وعندما حاول الدندن التوضيح قال له صياغ: أعطيت لك الحق في الكلام وخالفت النظام.



ورأى عبد الله وردة أنه لا شك أن هناك جهوداً كبيرة ومضنية بذلها الفريق التفاوضي في وزارة النقل للوصول إلى بنود الاتفاق الإيجابية، مشيراً إلى أن موضوع السيادة هو خط أحمر، ما دفع صياغ للتوضيح بقوله: تعرضنا لحرب إرهابية ولم نقرط بسيادتنا ولا بقرارتنا.

ودعا وردة إلى التصويت على مشروع القانون لما له من أبعاد سياسية واقتصادية، على حين رأى زميله سامر شحبا أن صياغة العقد إنجاز هام وخطوة هامة في مسألة إعادة الإعمار.

وأكد النائب معز بكداش أن العقد غير واضح والطرف الآخر غير معروف وخصوصاً أن عنوان الشركة غير

الكزبري: الاتفاقية لا تنقص من السيادة السورية فيمياء اللاذقية كان قبل الحرب مستثمراً من شركة فرنسية

حسن يسأل وزير النقل هل الشركة روسية خالصة...؟ والدندن: هل هي حكومية وكم العائدات وهل تكسر العقوبات الاقتصادية؟

قريبى: العقد يعطي نموذجاً مشجعاً لعقود أخرى في المستقبل

بكر: الاتفاقية تحقق كل الغايات الاقتصادية وشكر النقل، عليها

حسن يسأل وزير النقل هل الشركة روسية خالصة...؟ والدندن: هل هي حكومية وكم العائدات وهل تكسر العقوبات الاقتصادية؟

قريبى: العقد يعطي نموذجاً مشجعاً لعقود أخرى في المستقبل

اعتراف دولي باشهادة البحرية السورية

الأحمد لـ«الوطن»: المنافسة مع أكاديميات الدول المجاورة.. وفورات على المتدربين وصلت لملايين الليرات



فادي بك الشريف

أصدرت المنظمة البحرية الدولية ومقرها لندن قرارها حول تقييم الدول الأعضاء في المنظمة الذين استوفوا شروط ومعايير التدريب والسلامة البحرية مشروطيناً أن الجمهور العربية السورية حققت المواصفات المطلوبة لاتفاقية «STCW» (الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب والخبرة ومنح الشهادات) ما يجعلها أمام اعتراف عالمي بالشهادات البحرية السورية غاب لسنوات لدى العديد من دول العالم، وبما ينسجم مع الاتفاقيات الثنائية.

هذا وأعدت وزارة النقل ملفاً نوعياً عالمياً حول آلية التدريب والمنح وطرائق التدريب النظري والعلمي ومنح الإجازة وأعمال التوبة استطاعت من خلاله دخول اللائحة البيضاء والحصول على الاعتراف. علماً أن الوزارة افتتحت أكاديمية بحرية سورية حكومية للتدريب والتأهيل البحري تتبع لوزارة النقل ومقرها اللاذقية، ناهيك عن وجود خطة متكاملة لتدني التدريب والتأهيل ومنح الشهادات البحرية بأعلى معايير العمل البحري، بمناهج سورية ومدربين سوريين وطلبة من سورية وعدد من دول العالم.

وفي تصريح خاص لـ«الوطن» بين مدير الأكاديمية السورية محمد الأحمد أن الشهادة السورية في تطور مستمر، وأنجزت خطوة جيدة باتجاه العالمية، مشيراً إلى العمل على المنافسة في الأداء والمنهج والسعر والأجور، إضافة إلى وجود ديناميكية عالية من إدارة الأكاديمية، مضيفاً: ما زلنا في الخطوات الأولى للتحويل على خريجين قادرين على العمل البحري وفق دراسة أكاديمية بدلاً من الذهاب للدول المجاورة لاتباع دورات تدريبية تم

تأمينها داخل سورية بأسعار أقل من الخارج، مع تحقيق وفورات على المتدربين وصلت لملايين الليرات.

ولفت مدير الأكاديمية إلى تأمين جميع وسائل التدريب والاختصاصيين والخبراء والمدربين لتطوير عمل الأكاديمية، منوها بخطوات مستقبلية للمنافسة مع أكاديميات مجاورة سعياً لتحسين أداء الخريجين والمتدربين وتزويدهم بالمهارات اللازمة ضمن العمل البحري، إضافة إلى انعكاس ذلك على الشهادة البحرية السورية وتطويرها عالمياً.

مضيفاً: إنه تم افتتاح فصل دراسي جديد بخصائص «ملاحية» سجل فيه مجموعة طلاب منهم ثلاثة طلاب يمنيين، موضحاً أن عدد طلاب تدريبية الطلاب الراغبين في التقدم لامتحان الثانوية المهنية البحرية بصفة أحرار وليس لديهم تسلسل دراسي، وكذلك إقامة دورات تأهيلية لغبر الحاصلين على الشهادة الثانوية للتقدم لدورات الدراسات البحرية الأساسية (ضابط نوبة، وأيضاً إقامة دورات تدريبية تخصصية في مجال المعلوماتية واللغة الإنكليزية البحرية والتجارية ودورات فنية في مجال الكهرباء والدورات المتعلقة بالإشراف الهندسي على المشاريع، وفي مجال تطبيق أنظمة الجودة).

يشار إلى أن الأكاديمية افتتحت دورات ترقية مستوى الإدارة لضباط السطح والمهندسين ودورات تحديث المعرفة لكل المستويات، وكذلك دورات التدريب الأساسي للحصول على شهادة كفاءة بمستوى ضابط نوبة (ملاحية أو هندسية)، إذ بلغ عدد المتدربين في هذه الدورات أكثر من خمسين متدرجاً ووصل عدد المتدربين بكل الاختصاصات إلى ٦٠٠ متدرج العام الماضي ويوفر الطلبة بمبالغ ملحوظة بدلاً من الدراسة في الخارج.

رئيس اتحاد الحرفيين: نحتاج إلى قرار جريء

٣٠ عاماً ولم يحصل الحرفيون

على سندات تملك لمحالهم

السويداء- عبير صيموعة

رغم إحداث المنطقة الصناعية في مدينة السويداء منذ عام ١٩٨٦ واحتوائها على ٣٣٨ مقسماً لحرف الحدادة والنجارة وصيانة السيارات إلا أنه وحتى هذا التاريخ لم يستطع الحرفيون إثبات ملكيتهم لمحالهم التي يعملون بها نتيجة عدم حصولهم على سندات تملك.

رئيس اتحاد الحرفيين في السويداء جمال حميدان بين لـ«الوطن» أن التأخير في عمليات الفرز من قبل مجلس المدينة لتلك المقاسم حال دون ذلك، موضحاً قيام مديرية المصالح العقارية في السويداء بتحويل صكوك التملك بعد الانتهاء من العمل بها والتدقيق بملكيتهما إلى مجلس المدينة حيث جرى تصديقها ومن ثم تم إعادتها إلى المصالح العقارية مرة أخرى للتثبيت إلا أن وجود العديد من المخالفات التنظيمية بسبب قيام أصحاب هذه المحال ببيع قسم منها أو تجزئتها وتضمين جزء منها ضمن الصك الإداري الواحد فضلاً عن مخالفات البناء ضمن كل مقسم حال دون تثبيتها.

من جهته أشار رئيس دائرة المساحة بمديرية المصالح العقارية رفيع الجباعي إلى أن مقاسم المنطقة الصناعية في السويداء بحاجة إلى إفران من قبل مجلس المدينة بغية منح أصحابها سندات التملك الحاصلة بها، موضحاً أن دائرة المساحة قامت بإنتاج جميع الإجراءات المطلوبة منها وإرسالها إلى مجلس المدينة إلا أن عملية الإفران تلك لم تحدث نظراً لوجود مخالفات كثيرة من قبل بعض الحرفيين وخاصة فيما يتعلق بضابطة البناء والتجاوز على الأملاك العامة والواجب مما تعذر ضمن هذا الواقع منح هؤلاء الحرفيين سندات تملك وبناء عليه جرى اقتراح منح صكوك إدارية وفق الوضع الراهن بحيث تخولهم التصرف بمقاسمهم، تصرف المالك لها من بيع وشراء وليتمكنوا من الحصول على سجل تجاري أو صناعي أو حتى الحصول على قروض من المصارف بحسب حاجتهم.

ولفت رئيس اتحاد الحرفيين إلى أن القضية تحتاج إلى قرار جريء يتضمن إعطاء سندات التملك لجميع الحرفيين بشرط تسوية المخالفات القائمة لأصحاب المقاسم المخالفة ودفع غرامات تلك المخالفات، موضحاً أنه تم التواصل مع المكتب الاقتصادي في فرع الحزب ليصار إلى حل الإشكالية مع الوزارة المختصة لأن القضية باتت ملحة وتتوجب إعطاء الحرفيين سندات التملك لمقاسمهم التي يشغلونها مهنيًا منذ ما يزيد على ٣٠ عاماً.

معروف، ما دفع رئيس المجلس صباغ إلى مقاطعته بقوله: لا نناقش اسم صاحب الشركة ومن يديرها وهل هو روسي أم غيره، فرد عليه بكداش: لذلك أنا أعلن رفضي لهذه الاتفاقية وأنا أستعمل حقّي في الكلام، فأجابته صياغ: حقا العبارة الأولى باتت لست مع الاتفاقية أو ترفضها.

وأضاف بكداش: إنه من منطلق اقتصادي وحرصاً على إعادة الإعمار في سورية التي تتطلب تراكماً كبيراً أرى أن مثل هذا العقد لا يحقق هذا التراكم لذلك أعارض هذا العقد.

وأكد رئيس لجنة الخدمات صفوان قربي أن سورية بحاجة إلى دعم صديق مخلص وهي روسيا، مشيراً إلى أن العقد يعطي نموذجاً مشجعاً لعقود أخرى في المستقبل في النقل وغيره.

وأوضح قربي أن العقد الحالي هو استبدال شركة تشغيل بأخرى لكن بمزايا اقتصادية من كل النواحي، مشيراً إلى أن العقد يضمن استثماراً أفضل للمرفأ بأنه سوف يتم تشغيله بطاقة قصوى.

وكشف وزير النقل على حمود أن هذا العقد يحقق أرباحاً كبيرة تشكل نسبة ٢٥ بالمئة من الإيرادات بغض النظر عن النفقات وستزداد هذه النسبة مع زيادة الإنتاج لتصل إلى ٣٥ بالمئة بغض النظر عن الأرباح، كاشفاً أنه سوف يتم إحداث مرفأ آخر إلى جانب القديم وبكلفة ٥٠٠ مليون دولار في حين تحديث الحالي سيكون بمبلغ ٥٠ مليون دولار.

وخلال رده على مداخلات الأعضاء أوضح حمود أن المرفأ الجديد سيكون بطاقة إنتاجية ٤٠ مليون طن بدلاً من ١٢ مليون طن حالياً و٣,٥ مليون حاوية بدلاً من ٤٠٠ ألف حالياً وبأعماق تصل إلى ١٨ ماسيسم للسفن الكبيرة باستخدام هذا المرفأ ويحقق الجدوى الاقتصادية.

وأشار حمود إلى أنه لا يحق للشركة التنازل عن الحقوق من قبل الشركة الروسية إلى طرف ثالث أو المشاركة بها في الاستثمار كلاً أو جزءاً إلا بموافقة وزارة النقل السورية، لافتاً إلى الاستفادة من كل العمالة الموجودة حالياً في مرفأ طرطوس والحفاظ عليها، في حين يحق للشركة تشغيل ما نسبته ١٥ بالمئة عمالة أجنبية.

وأشار حمود إلى أنه بعد انتهاء تنفيذ مشروع توسيع مرفأ طرطوس والمحدد بست سنوات يقوم الطرف الثاني يدفع جميع الضرائب والرسوم بموجب القوانين السورية وذلك حتى انتهاء فترة سريان العقد، مؤكداً أن الجانب السوري لا يتحمل مسؤولية الأضرار الناجمة للغير جراء تنفيذ هذا العقد.

وأوضح حمود أنه يتم التأمين على المرفأ وجميع مستزماته لدى إحدى شركات التأمين السورية إضافة إلى أنه يتم التأمين لدى مجلس الدولة في سورية وتطبق عليه القانون السوري.