الثورة
الاحد 29 ربيع أول 1434هـ 10 فبراير 2013م العدد (17615)

تشكل الحمولة الزائدة للشاحنات والسيارات والآليات الثقيلة خطراً على سلامة الطرق وعلى سائر مستخدميها، والتي مع تزايدها ستلحق أضراراً في البنية التحتية للطرق وتقلل من عمرها ومستوى السلامة المطلوبة لسير المركبات عليها، مما يشكل أعباء وتكاليف إضافية على المال العام، سواء لإعادة إنشائها أو صيانتها، إضافة إلى أنها تعد أحد الأسباب المؤدية للحوادث المرورية والخسائر الناتجة عنه .. التحقيق التالي يقف على هذه المشكلة ويبحث أسبابها .. فإلى التفاصيل:

تحقيق/ نافع الحكيمي

الجهات المعنية تغض الطرف عن استمرارها؟!!

الحمولات الزائدة تدمر الطرق .. وتساهم في زيادة الحوادث المرورية

5918 شاحنة مخالفة لقانون الأوزان المحورية خلال العام الماضي..

● علي العياني

● عادل العرشي

● قاسم مهدي

تقاريره السنوية

أوضح صندوق صيانة الطرق في تقريره السنوي أن أعمال الصيانة ترتفع كل عام في حين أن البلاد بحاجه إلى المزيد من شبكة الطرق وتطوير الموجود ..

ورصدت محطات الوزن المحوري خلال العام الماضي أكثر من (٥٩١٨) شاحنة مخالفة للأوزان من إجمالي (٩٩٠٢٨) مركبة دخلت أربع محطات للوزن المحوري في كل من محافظتي تعز والحديدة .. سجلت محطة مدينة تعز أكثر عدد لشاحنات المخالفة حيث سجلت (٣٥٤٩٥) شاحنة منها (٣٨٧٣) مخالفة يليها محطة الحديدة حيث رصدت (١٨٩٥) ناقلة مخالفة من إجمالي (٤٥٠١٩) ناقلة مرت عليها..ومن ثم محطة حرض والتي قيدت (١٣١) مخالفة من إجمالي (١٥٦٣٥) مركبة وأخيراً محطة المخا والتي لم ترصد سوى (١٩) مخالفة من (٢٨٧٩) شاحنة ..

السائقون

وهنا أكد عدد من السائقين للشاحنات عدم علمهم بالحمولات الزائدة في مركباتهم .. مطالبين بإيجاد موازين في الموانئ ليعرف التاجر ذلك ويلزم بأخذ ناقلتين بدلا عن ناقلة واحدة .. وأشار آخرون إلى وجود ضعفاء نفس من السائقين غير المالكين للشاحنات يقومون بالموافقة على حمولات زائدة بمقابل مالي زهيد من التجار وهم بهذا لا يبالون بالإضرار بالمركبة والطرق.. داعين إلى تشديد الرقابة وضبط المخالفين ..

المحطات

نائب مدير محطة الحديدة عادل العرشي أكد لنا أن محطات الوزن المحوري هدفها تطبيق قانون الأوزان والأبعاد الكلية لمركبات النقل رقم (٢٣) لعام ١٩٩٤م والقانون يهدف إلى الحفاظ على شبكة الطرق وتجنيب مستخدمي الطرق الآثار السلبية الناتجة عن الحمولات الزائدة، كون الحمولات الزائدة تدمر شبكة الطرق الأمر الذي يكلف الدولة مليارات الدولارات سنويا للقيام بعمل الصيانة ...

موضحاً أن أسباب تدني وانخفاض عدد الشاحنات المارة من محطات الوزن المحوري إن هذه المحطات بنيت منذ الثمانينيات وكانت في موقعها السليمة في ذلك الوقت إلا أن التوسع السكاني والعمراني تطلب توسع شبكة الطرق وفتح منافذ أخرى مما جعل من هذه المحطات في وسط المدينة الأمر الذي أدى إلى عدم فعالية هذه المحطات للقيام بدورها الرقابي لضبط الحمولات الزائدة وعلى سبيل المثال محطة الوزن المحوري بالحديدة لا تؤدي دورها بالشكل الكامل نتيجة وجود خطوط فرعيه ومنافذ أخرى مثل خط الكدن والخط الساحلي بنقطة الدريهمي وخطوط أخرى..

وأشار نائب مدير محطة الوزن المحوري بالحديدة إلى أن الصندوق بصدد إنشاء محطات وزن جديدة على شبكة الطرق وفي عدة مناطق والتي منها منطقة العبر والمكلا في محافظة حضرموت ومنطقة العند بمحافظة لحج وكذا منطقة العلم في محافظة أبين ..

إضافة إلى إنزال ثلاث فرق لتشغيل الميازين المتحركة والتي حدد لها برامج ومناطق عمل .ومنها الميازين المتحركة على الخط الساحلي والذي سيغطي خط الساحلي عند نقطة الدريهمي وخط الكدن بأجل، كما أفاد بأن قيادة الصندوق يعملون على توفير ميازين جديدة وإنشاء محطات وزن ثابتة على شبكة الطرق. وكذلك وضع ميزان ثابت على مخرج البوابة الشرقية في ميناء الحديدة.

موضحاً أن رئيس مجلس الإدارة بالصندوق المهندس أنيس السماوي وجه دعوة إلى كافة الجهات ذات العلاقة إلى المساهمة والتعاون مع المحطات في تفعيل قانون الأوزان المحورية كل من موقعه بحسب ماجاء في قرار مجلس الوزراء رقم (١١٩) لعام ٢٠٠٠م الذي يلزم جميع الجهات ذات العلاقة بالتعاون مع صندوق صيانة الطرق ممثلا بمحطات الوزن المحوري في تطبق قانون الأوزان المحورية ولائحته ..

ودعا العرشي جميع مستخدمي الطرق من موانى ونقابات ومكاتب النقل الثقيل . ومصانع ومحاجر وتجار وسائقي الشاحنات الخاصة إلى الالتزام بالحمولات القانونية بالأوزان المحورية والحفاظ على شبكة الطرق ومن اجل المصلحة العامة بهدف تحقيق السلامة المرورية والحد من الحوادث المرورية الناتجة عن ما تسببه الحمولات الزائدة من تخريب ودمار لشبكة الطرق.

المرور

ومن جهته أوضح مدير مرور محافظة الحديدة العقيد علي العياني أن أسباب عدم الالتزام ناتج عن جهل السائقين لأضرار الحمولة الزائدة على المركبة نفسها إضافة إلى أضرارها على الطريق ، وذلك بسبب إعادة تصليح وصيانة الطرق المتضررة وبشكل متكرر وتسببها في وقوع عدد من الحوادث حيث أن الحمولة الزائدة تقصر من العمر الافتراضي للمركبة مما يعني تلفها أو خروجها عن الجاهزية في وقت مبكر والتأثيرات السلبية على سلامة مستخدمي الطرق وزيادة عدد الحوادث المرورية بطرق غير مباشرة..

وأشار مدير مرور محافظة الحديدة إلى أن وجود محطة للوزن المحوري في الحديدة ضروري لأن المكان الذي يوجد فيه الميزان أصبح غير منطقي لأنه في قلب المدينة ومن الضروري إيجاد المحطات في النقاط الاستراتيجية التي تحتاجها .. كي لا تكون الناقلة قد مرت بعشرات الكيلومترات وخربتها وبذلك تحقق الهدف من وجودها بتحقيق السلامة..

الموانئ

ولمعرفة رأي الموانئ حول الحمولات الزائدة كون أغلب القاطرات الكبيرة تقوم بشحن البضائع من الموانى يقول الأخ قاسم مهدي حيدر مدير عام ميناء المخا أن العوائق في العمل في بلادنا تعتمد على الفهم الخاطئ وتقديم المصلحة الشخصية على العامة بينما الأصل أن تذوب المصالح الشخصية في مصلحة الوطن .. وفيما يخص الحفاظ على البنية التحتية للوطن من شبكات الطرق .. فإن عمل الميناء يجب أن يرتبط بعمل محطة الوزن المحوري وأن يتم التنسيق المشترك لضبط الحمولات من مصدر التحميل لما لذلك من أهمية في الحفاظ على شبكة الطرق وتحقيق السلامة المرورية ..

مؤكداً إمكانية إنشاء ميازين داخل الموانئ تحد من الحمولات الزائدة من المصدر قبل سيرها بالطرقات وبذلك يتم ضبط عملية الأوزان من مصادر التحميل ليتبقى فقط الحمولات الداخلية للمصانع، وغيرها وهذه يمكن ضبط ملاكها وإلزامهم بالأوزان...

ألغت قرار تصدير الخردة إلى خارج البلاد

المحكمة الإدارية تنتصر لألفي عامل

كتبت / بلقيس الحنش

أصدرت المحكمة الإدارية أمس الأحد حكماً بإلغاء (قرار وزير المالية الخاصة بالسماح بتصدير الخردة) الحكم الذي اصدر برئاسة القاضي بدر الجمرة يعد خطوة لانتصار التصنيع في البلاد والذي قضى بإلغاء قرار وزير المالية بالسماح بتصدير الخردة إلى الخارج وهو قرار أراد من خلاله إلغاء القرار الرئاسي الذي يمنع منعا باتا تصدير الخردة لأنها ثروة صناعية يقوم بتدويرها وإعادة تصنيعها محليا عبر ثلاث مصانع في كل من المحافظات (عدن – لحج – حضرموت) والذي من خلال توفر (٢٠٠٠) فرصة عمل من العمالة اليمنية إضافة إلى عدد من العمالة التي تجمع الخردة من بقايا السيارات والأدوات المعدنية جاء القرار من قبل المحكمة التجارية بأمانة العاصمة وفقا للدعوة التي رفعها أصحاب المصانع وكانت أول جلساتها في ٢٠١٢/١/٨م، دارت القضية في المحكمة واستطاع المحامي الذي تولى القضية من خلال الأسانيد الدستورية والقانونية إثبات أن قرار وزير المالية هو اغتصاب للسلطة وللقضاء ومن ثم إبطاله

وأخيرا أصدرت المحكمة الإدارية برئاسة القاضي بدر الجمرة يوم الاحد الماضي ٣/ ٢/ ٢٠١٣م حكماً إلغاء قرار وزير المالية وتقديم التعويضات لأتعاب المحاماة .

المصانع المذكورة تقوم على تدوير وإعادة تصنيع الحديد الخردة لأنه وكما هو معروف أن بلادنا لا تنتج الحديد ظلت الثلاثة المصانع تعمل على جمع الخردة من الحديد وإعادة تدويره وتصنيعه وتقديمه للمواطن بسعر مناسب استثمارات محلية تحتاج إلى التشجيع والتسهيل وليس للتعقيد والتطفيش.

وبحسب الوثائق التي حصلت عليها والتي تؤكد أن هذا الاستثمار يوفر فرص عمل ل (٢٠٠٠) عامل عدى عدد المجمعين للخردة وقعت تحت وطأة الظلم من وزير المالية من خلال قراره الذي اثر أن يجعل الوطن هامشا وتبقى على مصلحة شخصية تخدم المستفيد من خلال قراره ولنبدأ القضية من البداية والتي كانت في عهد الرئيس السابق علي عبدالله صالح والذي اصدر قراراً جمهورياً يمنع منعا باتا تصدير الخردة كي تعمل هذه المصانع وكان ذلك القرار برقم (٥١٤٤) بتاريخ ١٧/ ١٠/ ٢٠٠٤م

وعلى إثره صدر قراري مجلس الوزراء الأول منه والذي كان ١٩/ ١٠/ ٢٠٠٤م بعهد رئيس الوزراء السابق عبدالقادر باجمال برقم (ر. و٢٦ / ٤٣٨٩) والثاني والذي كان في ١٢/ ٤/ ٢٠٠٨م برقم (ر و٢٩/ ١٨٠٦) والذي كان بعهد الدكتور علي مجور رئيس الوزراء السابق أيضا وظل القرار ساريا إلى عهد وزير المالية الحالي صخر الوجيه الذي عين بعد ثورة الشباب الذي قام بإصدار قرار يسمح بتصدير الخردة مشيرا بمذكرته التي اصدرت برقم (٨٠٢- ١١٠- ١٠٢) بتاريخ (٢٦/ ١١/ ٢٠١٢م) انه نتيجة للضرر الذي لحق بتجار الخردة والاحتكار الذي يمارسه أصحاب المصانع وعليه فإنه لا مانع من تصدير الحديد

القرار الذي صدر من وزير المالية بحسب الرأي القانوني وبحسب الأسانيد الدستورية و القانونية هو اغتصاب للسلطة باعتبار ان سلطة وزير المالية ادنى من رئاسة الجمهورية ورئاسة الوزراء وعليه يجب التقيد بالقرارات والتوجيهات الإدارية العليا بموجب نص المادة وليس له الحق في اصدار قرارات او تعليمات تلغيها أو تعدل منها

ثانيا : ان القرار دخل في عيب الاختصاص او اغتصاب للصلاحيات حيث ان القانون (١٦) ٢٠٠٧م اناط بوزارة الصناعة والتجارة تنظيم التجارة الخارجية وحدد الاختصاص وحصر عليها ولم يعط أي وزارة الحق في التدخل في هذا الشأن ومنها الاستيراد والتصدير وفقا لنص المادة الثانية من القانون وويعتبر قرار وزير المالية صخر الوجيه اغتصاب لصلاحيات وزارة التجارة والصناعة

كما اشارت المادة (٢٣) من قانون التجارة الخارجية رقم (١٦) لعام ٢٠٠٧م ان الجهة المختصة بالتجارة والنشاط التجاري الخارجي تختص به وزارة الصناعة والتجارة ووفقا لهذه المادة لايجوز قانونيا النيابة أو التفويض

كل هذه الأسانيد التي استند عليها المحامون الذين ترافعوا في القضية وجدت حلا فاصلا بحكم قضائي لصالح اصحاب المصانع .