

ذاكرة أبناءهم لا تحفظ سوى اسم الشيخ وعدد أفراد حراسته، فيما يجهلون ألوان العلم ولا يعرفون النشيد الوطني

قصص الجعاشن

ما يزال طاهر أحمد قاسم -أحد أبناء منطقة الجعاشن- معتقلاً بشكل تعسفي وغير قانوني في سجن إدارة أمن ذي السفال، بمحافظة إب منذ قرابة شهر تقريباً، ذلك أنه لم يكن يتوقع منذ أن وطأت قدمه العاصمة صنعاء طلباً للرزق والعمل بأحد مطاعمها وهرباً من خوف وبطش شيخ الجعاشن محمد أحمد منصور أن يصبح بين ليلة وضحاها عرضة للمطاردة والاعتقال ولم يشفع له إن كان في العاصمة أو غيرها من المدن، طالما ويد الشيخ مازالت مطلقة في ملاحقة أبناء منطقتهم حتى لو كان ذلك خارج حدود مملكتهم المعروفة، مادامت عدالة الدولة وسلطة القانون لم يرد لها أن تأخذ مجراها.



مأرب السورد

لقد عاش طاهر قاسم أياماً عصيبة تنقل فيها بين سجن 14 أكتوبر بأمانة العاصمة لمدة أسبوع، قبل أن يحط الرحال في معتقله الثاني بمحافظة إب لمدة أسبوع أيضاً - وأما الجريمة التي على ذمتهما صودرت حريته وكرامته، أن والده أحد الفارين مع ما بات يعرفهم العالم بنازحي الجعاشن والذين يقضون أكثر من شهرين في مخيمين للإيواء بساحة جامع الجامعة الجديدة بصنعاء. لكن ورغم مرور هذه الفترة

ويقول عيسى مهبوب 13- عاماً- ورغم أنه يدرس في الصف السابع بمدرسة سعد بن أبي وقاص بالجعاشن، إلا أنه ولأول مرة يعرف متى خرج آخر جندي بريطاني من عدن في صنعاء، وإلى عند هذا الحد ربما يكون ذلك ليس بغريب قياساً بأوضاعهم، وإن كان مثل هذا التبرير مقنعاً، فإنه لا يسعنا في المقابل إلا أن نقول على التعليم في بلادنا السلام وعلى المسؤولين عن الإدارة التعليمية أن يراجعوا سياستهم واستراتيجياتهم بدلاً من الانتظار لحدوث مشكلة جديدة لتكشف لنا الحاجة الماسة للمراجعة وإعادة الأمور إلى نصابها، وعلى ذات السياق فقد اندهش أحد المدرسين الذين يدرسون هؤلاء التلاميذ بالمدرسة الملحقة بالمسجد المجاور للمخيم عندما طلب

منهم أن يقوموا برسم علم اليمن، وإذا به يتفاجأ بجهلهم وعدم معرفتهم بألوان العلم الوطني، ورسم كل واحد منهم بلون واحد فقط، وأكثر من ذلك اندهش الأستاذ عندما سأله عن النشيد الوطني، وكانت الإجابة أن لا أحد منهم يحفظه، بل ولا يعرفونه، فيما الذي قال منهم أنه يحفظه، ولما بدأ بتريده تفاجأ الأستاذ أنه يردد النشيد المعروف فلما منه أنه



منصور



الحمدي

وبحسب قاسم قايد -أحد النازحين الذي تحدث «الصحوة» أثناء زيارة المخيم، أن أسباب المشكلة الأخيرة بينهم وبين الشيخ يعود إلى إقدام الشيخ ولأول مرة لاستخدام الأسلحة الثقيلة والخفيفة بقصف منازلهم وبيوتهم، بعدما رفضوا دفع أموال الزكاة له بدلاً من الدولة. ويجكي نازحو الجعاشن صوراً مأساوية لمدى الظلم الذي لحق بهم على مدى السنوات، ومن هذه الصور أن الرئيس في زيارة له قبل نحو 8 سنوات لمنطقتهم وأثناء تجواله في المنطقة أخرج يديه من نافذة السيارة التي يستقلها في تحية للمواطنين الذين اصطفوا على جانبي الطريق للتسليم والترحيب بقدمه، لكن الشيخ حول هذه الزيارة لمصلحته وأقنع الناس هناك أن الرئيس بتحيته لهم قصد بذلك أن يدفعوا مبلغ عشرة ألف ريال على كل واحد منهم متحايلاً وضاحكاً عليهم!! ومما لا يعلمه أحد عن أهالي الجعاشن أن التعليم في منطقتهم مغيب ولا يؤدي رسالته التويرية والتربوية ورفع منسوب الوعي والإدراك بقيم الحرية والعدالة والمساواة، وربما هذا يفسر بقاءهم كل تلك السنوات تحت ربة الظلم والاضطهاد، وحتى وإن وجدت مدارس فإنها لا تعدو عن كونها مبان مسخرة هي الأخرى في خدمة تجهيل الناس حتى يبقوا تحت السيطرة.. ومما أذهلني عند لقائهم ببعض التلاميذ من أبناء النازحين أنهم لا يحفظون إلا اسم الشيخ وعدد أفراد حراسته، ولا يعرفون إلا الماكب والسيارات التابعة له، وأما المعلومات المتعلقة بتاريخ وجغرافية بلادهم فإن لا مكان لها بذاكرتهم.



النشيد الوطني (أمي وأبي أعلى النسب.. وهما عوني عند الطلب). وظهر عند ذلك أن العلم الوطني ليس وحده الذي يعاني الجهل به وتواريه عن عقول هؤلاء التلاميذ، فإن النشيد الوطني هو الآخر ليس أفضل حالا، وإنما يعاني من الغياب والضياع من ذاكرة هؤلاء الطلبة ولم يعد له حضور في طابور الصباح المدرسي. وفي آخر قصص الرثاء والحزن عن هؤلاء النازحين ما أخبرنا به قاسم قايد أن والده أخبره أنهم في المنطقة لم يعيشوا في كنف الحرية في عهد الثورة سوى عامين فقط، كانت تلك الأيام الجميلة في عهد الرئيس الراحل (إبراهيم الحمدي) عندما تولى حكم البلاد في سبعينيات القرن الماضي، حيث قام بسجن الشيخ المنصور لمدة شهر بصنعاء، فضلاً عن أوامره وتوجيهاته للشيخ بأن يعيش كأبي مواطن في المنقطة دون تجبر أو ظلم، وهو ما لمسه على أرض الواقع حيث لم يكن للشيخ أي سلطة أو وصاية عليهم كما يقولون، وإنما كان مثل أي واحد منهم، وما عدا ذلك فإن حياة الجحيم والبطش هي التي كانت سمة السنوات التالية على ظلم الشيخ حتى الآن.

وما نود أن نشير إليه هنا هو أن طول بقائهم في صنعاء في مخيمين للإيواء ترتب عليه معاناتهم من النقص في المواد الغذائية الضرورية كاللديق والسكر والرز وغيرها، ورغم تكفل بعض الجمعيات والمنظمات في إمدادهم ببعض المساعدات، إلا أنهم بسبب طول فترة بقائهم تحدثوا عن نفاذ مايجوزتهم، وأن أياماً مرت عليهم لم يتناولوا فيها إلا وجبة واحدة في اليوم، وهو ما يجعلنا نناشد بحسب طلبهم هذه المنظمات والجمعيات وأهل الخير باستمرار العطاء وتقديم يد العون والمساعدة من المواد الغذائية كواجب ديني وإنساني وتعزيزاً لقيم التكافل والتراحم، طالما وأن مشكلتهم لم تحل بعد.

البدء بالبناء في عام 2011م ونحن حالياً في مطلع عام 2010م وهذا الأمر يتطلب أن يكون التزاماً بما يلي:

■ أن المرحلة الأولى من التطوير في الخطة يلزم الشركة بالبدء فوراً في الأعمال اللازمة من أجل بناء الرصيف والتأخير كان كبيراً منذ نوفمبر 2008م حتى يناير 2010م، فعام وشهرين فترة كانت كفيلة بالانتهاء من كافة الدراسات والتصاميم بل والبدء في المشروع، وكما تعلمون وتذكيراً بالمفاوضات التي تمت في دبي قبل توقيع الاتفاقيات والتي تعطلت -في ذلك الوقت لأيام- بسبب عدم رغبة موانئ دبي في الالتزام بموعد محدد وواضح في تنفيذ المرحلة الأولى وكان حديثنا واضحاً في ذلك الوقت بأن المرحلة الأولى والتي تشمل شراء رافعتين جسريتين وبناء الرصيف وغيرها من المشتريات والتطوير يجب على الشركة الالتزام بشراء وبناء وتنفيذ المرحلة الأولى بغض النظر عن وجد حركة حاويات أو لا وهذا التزام أساسي وجوهري لا تنازل عنه، وقد تم الاتفاق والالتزام من قبل شركتكم على ذلك عقب ذلك.

■ ورد ضمن خطة الاستثمار المعدة من قبل شركة موانئ دبي في يونيو 2008م وأقرت في يوليو 2008م ثمن (7. الخطة المالية) أنه من الضروري إضافة 400 متر للرصيف في أقرب وقت ممكن.. حيث أشارت الدراسة أنه وفق الأرصدة الحالية لا يمكن للتقنين العالميين أن يطمئنونوا إلى إمكانية جدولة اثنتين من خدماتهم في محطة عدن للحاويات في نفس اليوم وأن هذا الوضع يمثل عيب كبير لخط يرغب في توزيع خطوط نقل بضائع مع سفن تغذية أو اثنتين في الوقت نفسه... الخ وتم التأكيد أن المرحلة الأولى تبدأ فوراً وهو ما لم يتم بالنسبة للرصيف.

■ أن الموعد المحدد للانتهاء في عام 2013م هو الموعد النهائي المتفق عليه، لذلك والجميع يعلن أن ذلك الموعد حد احتياطي وأن الاتفاق كان واضحاً بأن يبدأ العمل فور نفاذ الاتفاقيات وعدم التأخير، ولو تم ذلك فعلاً فإن الوضع كان سوف يكون أفضل. لذلك فإن استمرار التأخير وبدء الأعمال للمشروع في عام 2011م غير مقبول نهائياً ونأمل سرعة البدء فيه خلال العام الحالي 2010م.

أما بالنسبة للمواضيع المتعلقة التي أشرت إليها فنود الإيضاح فيما يلي:
أولاً: ما يخص تقرير المسح البيئي للمقدمة من قبل شركة رويال هاموننج فنود الإحاطة أن المؤجر (المؤسسة) قامت بإرسال هذا التقرير للسلطة الحكومية اليمنية المعنية بمراجعة تقارير تقييم الأثر البيئي للمشاريع وكان هناك توضيح بعدم توفر ذلك التلوث البيئي الذي أشارت له شركة رويال وبالرغم من ذلك وبناء على لقائنا بتاريخ 3 ديسمبر 2009م فقد طلبت من المؤسسة أن تطلب من السلطة المعنية إعادة النظر في الموضوع، وبناء على ذلك تم إنزال فريق بيئي متخصص من قبل السلطة الحكومية المعنية وتم إجراء عمليات غوص في الموقع والتي لم تسفر عن شيء وورد تقرير من قبل تلك السلطة (مرافق نسخة لكم) للتكرم بإيصاله للشركة المعنية (رويال) من أجل تصويب تقريرها والالتزام بالتوصيات الواردة في تقرير السلطة المعنية.

وعليه فإن على الشركة المعدة لدراسة تقييم الأثر البيئي الالتزام بأحكام القوانين اليمنية، وتذكيراً فإن الاتفاقيات المبرمة بين مؤسسة موانئ خليج عدن وموانئ دبي تحتمل للقوانين اليمنية، وبالتالي من المهم الالتزام برأي السلطة المختصة في اليمن.

ثانياً: ما يخص تقييم الأصول المقدمة من قبل أركاديس:
نود التوضيح أن تكوين فريق العمل من قبل المؤسسة وآخر من قبل موانئ دبي قد تم تشكيله في الآونة الأخيرة، والذي نرى أهمية أن يرتب

بعض و مشاركة شركة أركاديس كونها الجهة المعنية ومعدة للتقرير إذ ليس من صلاحيات اللجنة تحديد قيم نهائية لأصول الميناء بل هي معنية بالاستيضاح حول أي نقاط ترى موانئ دبي أن الشركة (أركاديس) قد أخطأت في تقييمها بشأنه وبما يلزم شركة أركاديس في النهاية تصحيح التقرير وفقاً للمعايير الدولية خاصة أن هذه الشركة تم اختيارها من قبل موانئ دبي العالمية من ضمن مجموعة شركات مؤهلة وتم إنزال مناقصة على هذا الأساس وبالتالي يعتبر تقرير أركاديس ملزم للطرفين.. إلا أنه لا مانع من طرح أي نقاط على الشركة لتصحيح تقريرها إن ورد فيه خطأ فني أو حسابي وهذه هي مهام هذا الفريق حسب فهم الوزارة.

ونأمل أن يسرع الفريق المشكل في مهام عمله ودعوة شركة أركاديس للحضور لمناقشة تقريرها. أخيراً بعض النقاط الأخرى التي لم يتم التوضيح بشأنها:

■ أن المؤتمر الهاتفي الذي عقد في 10 نوفمبر 2009م بين أعضاء الشركة المشتركة والمسؤولين المختصين في موانئ دبي يعتبر خطوة في الاتجاه الصحيح ولكنها متأخرة.. ولكن يلزم التأكيد أن البحث عن قرض لبناء الرصيف يجب أن يلتزم فيه بما يلي:

أ- عدم تأخير أعمال المشروع نهائياً.

ب- أي أعباء حول القرض تتحملها موانئ دبي منفردة.

وذلك لأن أساس الاتفاقية مع موانئ دبي هو الدفع نقداً من قبل الطرفين مؤسسة موانئ خليج عدن وموانئ دبي لتنفيذ كامل المرحلة الأولى وفقاً للبند (4-5) من اتفاقية الشراكة الموقعة في 9 مارس 2008م وأن البحث عن قرض يمكن الأخذ به إذا كان الأفضل اقتصادياً وتجارياً لكلا الطرفين لكنه بدون أي التزامات مالية.

■ عدم التزام الشركة المشتركة حتى الآن بإقرار معايير مكتوبة وواضحة وشفافة بشأن مناقصات الأعمال والشراء والتوريد مما بسبب تأخير أعمالها وكان يمكن الأخذ بمعايير شركة موانئ دبي واعتمادها على سبيل المثال.

■ عدم توفر وإقرار برنامج زمني واضح وملزم لتنفيذ جميع مشاريع التطوير حتى الآن.

■ سرعة تقرير ما يلزم بشأن الكرم رقم (5) الذي انتهى بسبب حادث الرياح وفقاً لمصلحة المحطة والشركة المشتركة.

■ أن يتم إدراج إجراءات ومواعيد شراء جميع المعدات والرافعات الجسرية للرصيف الجديد (400م) ضمن البرنامج الزمني بحيث يتم تشغيل الرصيف فور الانتهاء من أعمال بنائه.

■ تعلم الوزارة أن من أسباب عدم بدء موانئ دبي بحملة تسويقية كبيرة تجاه موانئ عدن هو أن السعة التشغيلية للمحطة وغير كافية وجاهزية المعدات الحالية غير مكتملة، ولهذا التزم الطرفان بسرعة شراء المعدات (رافعات جسرية، حاضنات مطاطية، توسيع ساحة... الخ) بعد التوقيع على الاتفاقية مباشرة ولكن دبي لم تنفذ هذا الالتزام إلا متأخراً باستثناء مشروع التوسعة لساحة الخزن (8 هكتار) وهذا الإجراء لا يفيد بسبب عدم وجود المعدات التي تستخدم هذه الساحة وبعد حادث 1 سبتمبر 2009م الذي تسبب في تدهور كفاءة المحطة ونقص في قدرتها الاستيعابية من (580) ألف حاوية إلى (450) ألف حاوية بل ربما أقل بسبب توفر فقط عدد (3) كرينات في الرصيف.

لذلك نؤكد مجدداً أن شراء عدد اثنين كرينات حسب الخطة أمر أساسي لا مناص منه.

كما أنه ليس من حق مجلس الإدارة تعديل شيء اتفق عليه الشركاء وكان الاتفاق على المرحلة الأولى أحد النقاط الرئيسية في نجاح توقيع الاتفاقية مع موانئ دبي العالمية.

■ استمرار تدوين محاضر مجلس الإدارة للشركة المشتركة باللغة العربية بينما لغة جميع العقود هي اللغة الإنجليزية إضافة إلى أن بعض أعضاء مجلس الإدارة لا يجيدون اللغة العربية بينما جميعهم يجيدون الإنجليزية، وقد سبق أن استقال أحد أعضاء جانب مؤسسة موانئ خليج عدن بسبب الإصرار على التحدث باللغة العربية، لذلك نأمل معالجة هذا الأمر حتى لا يؤثر على أداء الشركة المشتركة والعمل بروح الفريق الواحد.

وعليه نجدد لكم مرة أخرى ثقتنا بشركة موانئ دبي العالمية وقدرتها على معالجة كافة الملاحظات الواردة هنا ونحن على استعداد كامل للتعاون الوثيق لتحقيق ذلك.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته: ::

خالد إبراهيم الوزير

وزير النقل