المشهد

العدد 336 - السنة الثالثة عشرة -الإثنين 7 أكتوبر 2024 م الموافق 4 ربيع الثاني 1446 هـ

قالت العرب

في بيتِه الحَكَمُ، الذي هو صادقٌ، فأتوا بيوتَ القوم من أبوابها
وتخالَفُ الرّؤساء يشهدُ مُقْسماً إنّ المعاشرَ ما اهتدَتْ لصوابها
وإذا لصوصُ الأرْض أعيَتْ والِياً، ألقى السّؤالَ بها على تُوّابها

(أبو العلاء المعري)

جميل عفيفى الخبير فى الصراع العربى الإسرائيلى لـ «المشهد»:

إسرائيل استخدمت 7 أكتوبر ذريعة لتصفية القضية الفلسطينية

عد أكثر من عام على طوفان الأقصى الذى انطلق فى السابع من أكتوبر عام ٢٠٢٣م وحصار الشعب الفلسطينى الأعزل وقَتل الآلاف من الفلسطينيين بينهم الأطفال والنساء والشيوخ من خلال عمليات الاقتحام التى قام بها جيش الإحتلال الصهيونى فى غزة الأبية.

التقت «المشهد» الكاتب الصحفى جميل عفيفى ، الخبير فى الشأن الفلسطينى والإسرائيلى ومدير تحرير جريدة الأهرام والحاصل على زمالة أكاديمية ناصر العسكرية العليا فى الاستراتيجية والامن القومى ، مدير الطبعه الدولية لصحيفة الأهرام ، وأجرت معه هذا الحوار:

حوار - إبراهيم خالد

المقاومة أعادت القضية الفلسطينية من جديد ويجب عليها مراعاة رد الفعل والإجرام الإسرائيلى ضد المدنيين

أمريكا تستخدم الفيتو لحماية نتنياهو من جرائم الحرب التى تسببت باستشهاد أكثر من 40 ألفا حتى الآن

المجتمع الدولى يتجاهل ماترتكبه إسرائيل من إبادة ومصر تواصل دعم القضية الفلسطينية

● كيف ترى الوضع الحالى فى فلسطين بعد مرور عام على طوفان الأقصى؟

. للأسف الشديد حدثت وقائع شنيعة خلال عام من الحرب على غزة ، القصف المتواصل من جيش الاحتلال على قطاع غزة، حيث قُتل أكثر من ٤٠ ألف شخص من المدنيين، أغلبهم من الأطفال والنساء والشيوخ ، وأيضا تدمير كامل للبنية التحتية وتشريد أكثر من ٢ مليون فلسطيني، وخلال العام نفذت حكومة إسرائيل كل الجرائم ضد الإنسانية، مشيرا أنها تستخدم سلاح تجويع المواطنين بالقطاع، كما أن إسرائيل اتخذت من يوم ٧ أكتوبر ذريعة لتصفية القضية الفلسطينية واستخدام سياسة التهجير رغبة فى اقتلاع السكان من القطاع ودفعهم إلى سيناء، إلا أنه كان هناك حائط منيع من الرئيس عبد الفتاح السيسى بعد وضعه خطا أحمر على عملية التهجير وما يسمى بـ «صفقة القرن» وتصفية القضية.

● هل ترى أن المقاومة ضد إسرائيل مستمرة حتى تحرير كامل الأراضى الفلسطينية؟

. المقاومة ضد الاحتلال شى مهم ولكن يجب أن تدرس جيدا كافة العمليات العسكرية، لأن ضحايا رد الفعل من المدنيين بأعداد هائلة، لذلك يجب الاحتكام لصوت العقل والعمل على حل القضية بشكل سلمي، وواجب على إسرائيل أن تحترم حقوق الشعب الفلسطينى فى تقرير مصيره. المقاومة أعادت القضية الفلسطينية من جديد إلى الاهتمام العالمى فى الوقت الحالي، و لكن يجب وضع أرواح المدنيين أمام أعين رجال المقاومة وقت تنفيذ أى عملية عسكرية، لان الرد الإسرائيلى عشوائى لا يفرق بين المدنيين سواء كانوا أطفالا أو نساء أو شيوخا، وبالتأكيد يجب الوصول لحل القضية الفلسطينية باقامة دولة فلسطينية على حدود الرابع من يونيو ٦٧.

●ما هى استراتيجيات حركة حماس التى تم تطويرها خلال عام من المقاومة ؟

. للأسف الشديد المقاومة الفلسطينية تم انهاكها خلال العام بسبب القتال المستمر، وحدث نقص فى الذخيرة وقطع غيار الأسلحة مما مكن جيش الاحتلال من تنفيذ الأعمال الإجرامية يوميا وفرض سيطرته على القطاع، لافتًا أن الحل هو العمل للوصول إلى هدنة من أجل إعادة تماسك القوات والاستشفاء.

●ما هى توقعاتك للعام المقبل فيما يتعلق بالحرب بين حماس واسرائيل ؟

. أعتقد أن العام المقبل سيشهد العديد من التغييرات وخاصة عقب انتخاب رئيس جديد للولايات المتحدة الأمريكية، ربما يضع استراتيجية جديدة للتعامل مع القضية الفلسطينية، ولكن يجب أن يكون هناك سيناريوهات عديدة جديدة من قبل المقاومة من أجل الوصول إلى حل للقضية الفلسطينية.

●هل المجتمع الدولى يلعب دورًا إيجابيًا فى دعم القضية الفلسطينية.. وكيف؟

. بالتأكيد المجتمع الدولى متخاذل بشكل كبير، حيث هناك ازدواجية واضحة فى المعايير، فكل ما يخرج من المجتمع الدولى تصريحات فقط، بينما ما يحدث على أرض الواقع غير ذلك، حيث لا يوجد أية تحركات من أجل وقف عدوان الجيش الاسرائيلى أو إرغام رئيس حكومة الإحتلال على الوقف الفورى للعمليات العسكرية، على الجانب الآخر نجد أن مصر هى الدولة الوحيدة الداعمة، و التى تسعى الى تحريك القضية على مستوى العالم، و لديها ثوابت تعلنها من اليوم الأول ولم تتغير حتى الآن، و هى الوقف الفورى للعمليات العسكرية وتبادل الأسرى وحل القضية الفلسطينية بإقامة دولة فلسطينة مستقلة على حدود الرابع من يونيو ٦٧.

● كيف ترى دور الإعلام فى تناول وتغطية الحرب خلال عام مضى؟

. دور الإعلام مهم بشكل كبير، حيث استطاع الإعلام المصرى أن يوضح الحقائق أمام العالم أجمع، وأرسل الصورة الحقيقية لما يحدث من جرائم يومية فى قطاع غزة من قبل الكيان الإسرائيلى ، الإعلام أعطى جرعة كبيرة من الوعى للشعوب التى لم تكن تهتم بمنطقة الشرق الأوسط، مما أسفر عما شاهدناه من مظاهرات ضخمة فى الولايات المتحدة ودول أوروبا.

●هل تعتقد أنه من الممكن محاسبة نتنياهو كمجرم حرب؟

. لن يتم محاكمة نتنياهو كمجرم حرب أمام محكمة العدل الدولية، لأنه يجب إقرار الحكم فى مجلس الأمن، حيث أن أمريكا ستقوم باستخدام الفيتو لوقف أى قرار يدين نتنياهو، ولكن اتوقع أن يتم محاكمته فى الداخل الإسرائيلى لأسباب تخص الفساد وعدم تحقيقه الأهداف الكامنة فى نفوسهم خلال فترة الحرب.

●لماذا لم تستطع المنظمات الدولية وقف العدوان على غزة ؟

. المنظمات الدولية ليس لها إصدار القرارات النهائية لأنها بيد مجلس الأمن فقط، وجميع القرارات التى تصدر من أى منظمة أخرى غير ملزمة، ولكن كان لابد من اتخاذ قرارات أخرى، وأهمها فضح الممارسات الاسرائيلية أمام العالم وحث بعض الدول على منع تصدير السلاح الى إسرائيل او فرض حصار اقتصادى عليها، ولكن بالتأكيد هناك تخوف من الدور الأمريكى المساند بشكل كبير لإسرائيل.

●مـا رأيـك فـى مـوقـف الـولايـات المتحدة الأمريكية من طوفان الاقصى؟

. الموقف الامريكى واضح وصريح هو الدعم اللامحدود لإسرائيل من خلال السلاح وقطع الغيار الخاصة بالأسلحة والدعم المالى وتحريك حاملات الطائرات، والقطع البحرية إلى شرق المتوسط، ويحدث ذلك لترهيب إيران و حزب الله، ورغم كل تلك الأشياء تأخذ التصريحات السياسية منحى آخر، للمطالبة بالوصول الى هدنة، على الرغم أن كان هناك إرادة حقيقية من قِبل أمريكا لوقف هذه المجازر لاوقفتها فى الحال.

● لماذا لم تنجح الجهود العربية فى تحقيق حل شامل وعادل للقضية الفلسطينية؟

. بالتأكيد الدول العربية موقفها موحد، وهو وقف نزيف الدماء وهذا الموقف أعلن أكثر من مرة فى اجتماع القادة وأيضا فى الأمم المتحدة، كما تم تجديد مبادرة السلام مع إسرائيل فى حال إقامة دولة فلسطينية، وذلك هو ما أعلنت عنه العديد من الدول العربية

● حدثنا عن الدور المصرى خلال عام من حرب طوفان الأقصى ؟

. الدور المصرى هو الأقوى على مستوى العالم، لأنه قام بفتح معبر رفح لدخول المساعدات، وخصصت مطار العريش لاستقبال المساعدات الدولية، لافتا أن مصر دعت لقمة السلام فى العاصمة الإدارية، والرئيس عبدالفتاح السيسى قام بالإتصال بأغلب زعماء العالم لتشكيل رأى عام عالمي، وتصحيح المفاهيم المغلوطة التى تروج لها الحكومة الإسرائيلية، بأن ما يحدث هو دفاع عن النفس، مؤكدا أن حقيقة أمر ما هى إلا محاولة تصفية القضية الفلسطينية، بجانب أيضا دور الرئيس السيسى فى الدعوة المستمرة بوقف فورى للعمليات العسكرية و حل القضية الفلسطينية.

●فى نهاية حوارنا .. هل تتوقع نشوب حرب اقليمية فى الشرق الأوسط ؟

. طالما طال أمد العمليات العسكرية، فبكل تأكيد ستتسع دائرة الصراع، وهو ما تم مع حزب الله و إيران و الحوثيين فى اليمن والحشد الشعبى فى العراق، موضحا أن فى حالة زيادة العمليات العسكرية ستدخل المنطقة فى حرب شرسة، وبالأخص إذا قامت إسرائيل بضرب المفاعلات الايرانية، مما يؤثر على الأمن والاستقرار فى الشرق الأوسط وزيادة وتيرة الصراعات لتصل الى حرب إقليمية.

حكم تاريخى يحرر تجديد رخص السائقين من سطوة «النقابة»

عدم جواز اشتراط انضمام السائقين للنقابة العمالية لتجديد الرخصة

فى ٢٦ يونيو ٢٠٢٤، أصدرت محكمة القضاء الإدارى حكماً بإلغاء شرط الانتساب إلى إحدى النقابات العمالية أو فروعها، الذى كان يفرضه قانون المرور على السائقين كشرط للحصول على رخصة مهنية، ما يفتح الباب لعملية فرز يستفيد منها باب الحريات، والتنظيم النقابي، وقبله الحق الإنسانى فى الاختيار.

كانت دار الخدمات النقابية صاحبة الدعوى أعلنت عن الحكم منذ فترة قريبة، وبعد أن تجاوز فترة الطعن، وإن كان القرار فى كل الأحوال ملزما حتى لو طُعن عليه.

دار الخدمات رفعت دعويين منفصلتين فى ١٩ نوفمبر ٢٠٢٣ برقمى ١٣٢٠٥، ١٣٢٠٧ لسنة ٧٨ ق، لكل من خليل رزق خليل، ومصطفى صلاح محمد، يعملان كسائقين، ضد كل من، وزير الداخلية، ومدير الإدارة العامة للمرور – بصفتيهما – طالبت فيهما بإلغاء القرار الإدارى المستند إلى المادة ٢٥٤ من اللائحة التنفيذية رقم ١٦١٣ لسنة ٢٠٠٨، لقانون المرور، والمتمثل فى اشتراط الإدارة العامة للمرور، بانضمام السائق – المدعي- إلى النقابة العامة، أو أحد فروعها حتى يتسنى له تجديد رخصته المهنية، مما يستتبع آثاراً قانونية أهمها إجباره على الانضمام للنقابة، وإلزامه بدفع مبلغ الاشتراك.

التنظيم النقابي.. حق الاختيار

منسق دار الخدمات النقابية كمال عباس يرى فى القرار إنجازا تاريخيا فى ملف الحريات النقابية، حيث يهد القرار معبد التنظيم الواحد الذى طالما تماهى مع السلطة، وخدمها بقدر لم يخدم به مصالح العمال، واصفا الحكم بالتاريخي.

تاريخية الحكم فى رأى عباس تكمن فى استعادة العمال لحقهم فى حرية الانضمام إلى المنظمات النقابية أخيرا، وهو الحق الذى قوضته الأنظمة السياسية المتعاقبة. فعلى مدار سنوات، أجبرت الدولة مواطنيها على الانضمام إلى تنظيمات عمالية تابعة لها، مما أفرغ مفهوم حرية التنظيم النقابى من معناه الحقيقي، وفى الوقت نفسه أعدم تلك الكيانات أى فاعلية، بل بالعكس لطالما وقفت ضد العمال، وشهدت عليهم فى المحاكم.

من المفارقات اللافتة أن شرط الانضمام الإلزامى للنقابة العامة كان يمتد ليشمل العاملين فى بعض القطاعات غير الرسمية، رغم أن هذه العضوية المفروضة لا تقدم لهم أى منفعة تُذكر، كما تحرمهم من إنشاء نقابات من شأنها العمل على حماية مصالحهم بشكل فعال، حيث كان يتم التضييق على النقابات التى تحاول أن تعمل بشكل مستقل عن النقابة العامة التابعة للحكومة، بحسب عباس.

لفت عباس إلى أن ميزانية نقابة النقل البرى هى الأكبر فى عموم نقابات مصر، حيث ينضم لها جبرا ما يفوق المليون سائق، ومع ذلك فهى لم تساند السائقين حتى فى التأمين ضد مخاطر العمل، او العمل على سن قوانين تحميهم، خصوصا فى زمن الأوبئة، حيث عانى السائقون الأمرين فى وقت كورونا، ولم تتدخل لهم النقابة العامة إطلاقا.

من الجانب القانونى أرجع محامى دار الخدمات أشرف الشربينى أسباب الحكم، إلى ما وقر فى ضمير الهيئة القضائية من أن شرط الإجبار على الانضمام للنقابة، الذى تفرضه اللائحة التنفيذية لقانون المرور، شرط مستحدث، لم ينص عليه القانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣، وبما يخل بالدستور الذى ينص فى مادته رقم ١٧٠، على أن إصدار اللوائح، لا يجب أن يتضمن تعديلا لحكم القانون، أو تعطيلا لمقتضاه، أو حتى إعفاء من تنفيذه.

فى حين يتسق حكم المحكمة مع ما نصت عليه المادة ٤ من قانون المنظمات النقابية – العمالية، رقم ٢١٣ لسنة ٢٠١٧ الذى ينص على: « للعمال دون تمييز الحق فى تكوين المنظمات النقابية، ولهم كذلك حرية الانضمام إليها، أو الانسحاب منها، وذلك وفقا للقواعد والإجراءات المقررة فى هذا القانون، ولائحته التنفيذية».

فى الوقت نفسه لفت الشربينى فى ندوة للدار أن حكم محكمة القضاء الإدارى واجب النفاذ من تاريخ صدوره، كما لا يمنع تنفيذه الطعن عليه، وذلك فى معرض الرد على أسئلة السائقين، خصوصا بعد منشور أصدرته نقابة النقل البرى ردا على الحكم.

وزعمت النقابة العامة للنقل أن الحكم طعن عليه – رغم أنها ليست طرفا فى الدعوى – كما ادعت أن الطعن يوقف تنفيذ القرار، وذلك على عكس الحقيقة بحسب هيئة الدفاع عن السائقين صاحبى الدعوة.

من جانب آخر يلفت الشربينى إلى عمومية الحكم، فطبقا لحكم سابق للإدارية العليا، فإن حكم الإلغاء عام، بعكس التعويض الذى يعد حكما شخصيا، وهو ما يجعل حكم السائقين صالح لكل من يمتهن المهنة، وليس مقصورا على أصحاب الدعوى فقط، كما يعتقد البعض.

التنظيم النقابى و«السبوبة»

أحد السائقين صاحبى الدعوى وهو خليل رزق خليل، سبق له رفع الدعوى فى المحكمة الإدارية، ولكن تزامن البت فى القضية مع إلقاء القبض عليه، فلم يصدر حكم فيها، رغم صدور تقرير المفوضين لصالحه، كما تم سجنه احتياطيا لمدة ١٨ شهرا، وعلى ذمة اتهامات سياسية لانقابية معتادة مثل الانضمام لجماعة محظورة ونشر أخبار كاذبة وغيرها.

يعتقد خليل أن الحكم جاء بالتزامن مع تعاظم الانتهاكات بحق العمال، فيما تلوذ النقابات العامة، والاتحاد «الحكومي» العام المناصر للسلطة، بالصمت فى اغلب الأحيان، أو الوقوف علنا ضد العمال فى أحيان أخر، مما يعكس مدى الحاجة إلى تنظيمات نقابية حقيقية مستقلة تعبر عن مصالح أصحاب العمال.

خليل روى لـ «المشهد» رحلة الإجبار على الانضمام للتنظيم النقابى الذى وصفه بالحكومي، حيث كانت إدارة المرور عليها الإتيان بشهادة تفيد بالانضمام إلى أحد لجان النقل البرى التابعة للنقابة العامة، ممهورة بتوقيعاتهم الفريدة فى الاعتراف بها من قبلهم.

حتى بعد الثورة وبزوغ نجم النقابات المستقلة لم يتغير الوضع، هكذا علق خليل، الذى أوضح أن الختم وشهادة النقابة ميزة لم تكن تملكها إلا نقابات السلطة، ولم تستطع النقابات المستقلة التمتع بها، وذلك فى محاولات طمسها، والتقليل من فاعليتها على الأرض.

بحسبة بسيطة عرضها خليل فإن مدخول هذه النقابات يصل إلى المليار ونصف كل ٣ سنوات «زمن تجديد الرخصة» حيث يصل عدد السائقين ٢ مليون سائق، وهو ما جعل الأمر مجرد «سبوبة» فى نظر البعض، وجعل التدخل الحكومى واضحا.

اعتبر خليل أن الغرض الحقيقى من الحكم هو رفع يد الدولة عن التنظيمات النقابية التى تمثل السائقين، وتدافع عن مصالحهم بشكل حقيقي، بعيدا عن أى أغراض شخصية ضيقة، لافتا إلى أنها المرة الرابعة فى محاولاته لرفع تلك الدعوى، وأخيرا البت فيها.

النفوذ فى مواجهة الاستقلال

فى محاولات النقابات المستقلة للتحرر نستعرض تجربة اللجنة النقابية المهنية لخدمات السائقين بالقليوبية، التى نشأت فيما بعد ثورة يناير ٢٠١١ حين استطاعت بعض النقابات انتزاع حقها فى الوجود، وسعت إلى تشكيل كيانات مستقلة، عن النقابات الحكومية، إلا انها وعلى مدار سنوات واجهت الكثير من العثرات، التى لا يمكن فصلها عن سياق سياسي- اقتصادى متدهور.

أمين اللجنة محمد نجيب يعتبر أن المادة ٢٥٤ من لائحة المرور كانت دائما حجر العثرة الأساسى فى محاولات عمل النقابات المستقلة، حيث استغلت التشكيلات الحكومية ميزتها فى إصدار شهادات الانضمام إلى النقابة، وسدت الطريق أمام النقابات المستقلة للحصول على تلك الميزة، مما اضطر مئات الآلاف من السائقين، إلى الانضمام إلى نقابات تابعة للحكومة لم تسع لخدمة مصالحهم يوما.

نجيب يكشف عن حرب ضروس دارت فى سبيل إنشاء نقابته، حيث كانت قيمة الاشتراك آنذاك لدى النقابة العامة ما يوازى ٣٠٠ جنيه، وذلك كقيمة عضويته التى تنتهى كل ٣ شهور، فيضطر السائق للاشتراك من جديد كل ٣ سنوات أى عند حاجته لتجديد الرخصة، فى حين كان اشتراك النقابة الوليدة فقط ٥٥ جنيها إجمالا، و١٠ جنيهات عند التجديد، حيث لا يتم إسقاط العضوية كما هو الحال فى النقابة العامة.

هذا الفارق السعرى الذى لايقابله خدمات من قبل النقابة العامة، أشعل حربا على النقابات المستقلة، فنزعوا عنها ميزة خطاب النقابة الذى يقدم عند تجديد الترخيص فى المرور، حينها لجأ نجيب ولجنته المستقلة إلى ساحات القضاء، حتى تم الاعتراف به، وتم توفيق الأوضاع طبقا لقانون تنظيم النقابات فى عام ٢٠١٧.

نجح نجيب فى إغلاق كل فروع النقابة العامة فى محافظة القليوبية، ومع ذلك استمر عملهم عبر أصحاب النفوذ، كما لم ينجح فى الحصول على ميزة خطاب تجديد الترخيص.

يستطرد نجيب فى شرح معاناة السائقين مع النقابات التابعة للحكومة، ويقول: «فى حين أن الاشتراك التأمينى الذى يدفعه السائق أصبح يصل إلى ٩ آلاف جنيه فى ٣ سنوات، فشريحة المعاش التى ينالها هى جزء بسيط جدا يبدأ من ٩٠٠ جنيه كمعاش، فارتفاع الاشتراك لايقابله حياة كريمة للسائق عند بلوغه سن التقاعد، حيث يتم التعامل معنا كعمالة غير رسمية، رغم مساهمتنا المهمة فى المجتمع، يدعم كل هذا غياب كامل لدور النقابات فى حماية مصالحنا».

نجيب لفت إلى أن هناك حكمين قضائيين صدرا بحق النقابة العامة فى عامى ٢٠٠٦، و٢٠٠٨ بوقف عملهما ولكن لم يتم تنفيذ تلك الأحكام نتيجة النفوذ التى تتمتع به تلك النقابات، وحماية الاتحاد لعملها المشوب بالانتهاكات.

فى الوقت نفسه تكشف الوقائع عن عدم حصول بعض السائقين على المعاش الذى يدفع من أجله الاشتراك، بحسب نجيب، فضلا عن بلطجة عمال «الكارتة» على السائقين، وهى رسوم يدفعونها على الطريق ومع كل دورة، فضلا عن عدم التامين عليهم ضد الحوادث حتى الآن.

مشاكل أخرى يكابدها السائقون تتمثل فى عدم وجود خدمة التامين الصحى بعكس الادعاءات الزائفة للاتحاد، ضرب نجيب مثالا على ذلك بمستشفى التامين فى القليوبية، التى لم يستطيعوا الوصول إلى خدماتها يوما، كما فوجئ السائقون بصفقة بيعها بمبلغ ٧ ملايين جنيه لأحد المستثمرين.

كان الجهاز المركزى للمحاسبات كشف عن وقائع فساد جرت وقائعها بمستشفى أول مايو التابعة لنقابة النقل البرى بالقليوبية، بدا الأمر بقرار تأجير المستشفى عام ٢٠٠٧ لصالح شقيق أمين اللجنة الإدارية للنقابة، بمبلغ أربعين ألف جنيه فى حين تتعدى تكلفتها بالأجهزة ما يزيد عن ٢٠ مليون جنيه، وذلك من خلال مزاد وهمى.

لاحقا تهرب المستأجر من سداد الإيجار وهرب للخارج وتم فسخ العقد وصدر قرار بإغلاق المستشفى فى عام ٢٠٠٨.

فى عام ٢٠١٧ استأجرت شركة توشيبا العربى المستشفى وقامت بتشغيلها لصالح العاملين بها، كما أبرمت عقدا لمدة سنة بإيجار شهرى يبلغ ٦٥ ألف جنية لأنها كانت ستجرى تطويرات كبيره على المستشفى والأجهزة بعد توقف ما يقرب من عشر سنوات، ولكنها وبشكل مفاجئ قامت بفسخ العقد ودفعت الشرط الجزائي، الذى لم يظهر لاحقا فى حسابات النقابة.

كما يكشف تقرير الجهاز المركزى للمحاسبات عن حرمان إيرادات المستشفى من مبالغ جملتها وصلت الى ٧٦٠٠٠٠ جنيها كان يمكن أن تحققها النقابة فى حالة استقرار العلاقة الإيجارية ما بين المستأجر وبين النقابة.

كما يكشف التقرير عن استيلاء أمين الصندوق بالنقابة على مبلغ وصل الى٢٢ ألف جنيه وفقا لما اسفر عنه محضر جرد النقدية بالإضافة الى عدم قيام أمين الصندوق السابق بسداد رصيد النقدية المستحق طرفه والبالغ ١١٣ الف جنيه والظاهر كرصيد مدين طرفه بالميزانية فى ذات الوقت.

مستشفى تأمين القليوبية أحد النماذج الفاضحة لانتهاكات النقابة العامة فى حق السائقين بحسب النقابى فى نقابة العمالة غير المنتظمة محمد عبد القادر، الذى اعتبر أن تاريخية القرار وانهائه لعصر النقابة الواحدة خطوة لايمكن تنفيذها على الأرض إلا بتحرك جماعى من قبل السائقين، وبدعم من الآلة الإعلامية، على مختلف منصاته، حتى لا يصبح القرار حبرا على ورق.

وكان عبدالقادر سبق وأن تقدم بمذكرة إلى وزير القوى العاملة خالد الأزهرى وناهد العشرى طالب فيها بضرورة إلغاء نص الفقر ب من نص المادة ٢٥٤ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، لافتا إلى تضخم ثروات عدد من رؤساء اللجان النقابية التابعة للنقل البرى والعبث بأموال السائقين.

تحقيق - أسماء زيدان