



دراسة حول إدارة مخاطر الفساد في ضبط وإتلاف وبيع المركبات غير القانونية

سلسلة تقارير رقم 179



2023



دراسة حول
**إدارة مخاطر الفساد في ضبط وإتلاف
وبيع والمركبات غير القانونية**

2023



AMAN
Transparency Palestine



الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان)

يتقدم المنتدى المدني لتعزيز الحكم الرشيد في قطاع الأمن والائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان) بالشكر الجزيل من الأستاذ علاء لحلوح لإعداده هذه الدراسة، ومن الدكتور عزمي الشعبي ومن فريق العمل في ائتلاف أمان لإشرافهم ومراجعتهم وتحريهم الدراسة.

جميع الحقوق محفوظة للائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان)

في حالة الاقتباس، يرجى الإشارة إلى المطبوعة كالتالي: الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان). 2023. إدارة مخاطر الفساد في ضبط وإتلاف وبيع والمركبات غير القانونية. رام الله- فلسطين.

إنّ الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان) قد بذل جهوداً في التحقق من المعلومات الواردة في الدراسة، ولا يتحمل أيّ مسؤولية تترتب على استخدام المعلومات لأغراض خارج سياق أهداف الدراسة بعد نشرها.

المحتويات

5	الملخص التنفيذي
7	1. المقدمة
9	2. الإطار القانوني والمؤسسي المتعلق بعملية ضبط وإتلاف وبيع المركبات غير القانونية
9	2.1 الإطار القانوني
10	2.2 البناء المؤسسي
11	3. إجراءات العمل المتعلقة بعملية الضبط وحجز المركبات غير القانونية
13	4. مخاطر الفساد في عملية ضبط وإتلاف وبيع المركبات غير القانونية
13	4.1 إدارة مخاطر الفساد في عملية ضبط المركبات غير القانونية
13	4.1.1 سلسلة القرارات الإدارية المتعلقة بعملية ضبط المركبات غير القانونية
14	4.1.2 تقييم مخاطر الفساد في عملية ضبط المركبات غير القانونية
16	4.1.3 مواجهة مخاطر الفساد في عملية ضبط المركبات غير القانونية
17	4.1.4 مصفوفة مخاطر الفساد في عملية ضبط المركبات غير القانونية
18	4.2 إدارة مخاطر الفساد في عملية إتلاف المركبات غير القانونية
18	4.2.1 سلسلة القرارات الإدارية المتعلقة بعملية إتلاف المركبات غير القانونية
18	4.2.2 تقييم مخاطر الفساد في عملية إتلاف المركبات غير القانونية
18	4.2.3 مواجهة مخاطر الفساد في عملية إتلاف المركبات غير القانونية
19	4.2.4 مصفوفة مخاطر الفساد في عملية إتلاف المركبات غير القانونية
19	4.3 إدارة مخاطر الفساد في عملية بيع المركبات غير القانونية
19	4.3.1 سلسلة القرارات الإدارية المتعلقة بعملية بيع المركبات غير القانونية
19	4.3.2 تقييم مخاطر الفساد في عملية بيع المركبات غير القانونية
20	4.3.3 مواجهة مخاطر الفساد في عملية إتلاف المركبات غير القانونية
21	4.4.4 مصفوفة مخاطر الفساد في عملية إتلاف المركبات غير القانونية
22	5. الخاتمة (النتائج والتوصيات)
24	6. قائمة المصادر والمراجع

الملخص التنفيذي

تشهد الأراضي الفلسطينية زيادة ملحوظة في أعداد المركبات غير القانونية (المشطوبة والمسروقة المهترئة من إسرائيل إلى الأراضي الفلسطينية، أو غير الصالحة للسير على الطرقات)، بلغ عددها وفقاً لتقديرات الشرطة الفلسطينية نحو 150 ألف مركبة. ونظراً إلى المخاطر الكبيرة والمتنوعة الناتجة عن استخدام هذه المركبات وخاصة تلك الواقعة على أرواح المواطنين، يقوم جهاز الشرطة بحملات ملاحقة وضبط وإتلاف لها، وتشير الجهات المسؤولة إلى أنه تم إتلاف 10,095 مركبة وحجز 8,294 مركبة أخرى، بالاستناد إلى «نظام ضبط وإتلاف وبيع المركبات والدراجات الآلية غير القانونية لسنة 2022» الذي حدد إجراءات الضبط والبيع والإتلاف بإشراف جهاز الشرطة.

وتهدف دراسة إدارة مخاطر الفساد في ضبط وبيع وإتلاف المركبات غير القانونية إلى تحديد المواطن التي تتيح فرص الفساد في الإجراءات التنفيذية، من أجل الخروج بتوصيات تساعد صناع القرار في وضع إجراءات لتحسين العاملين عند التعرض لهذه المخاطر لتنفيذ الإجراءات المكلفين به. وللمساهمة في تعزيز الاستراتيجية الوقائية لمكافحة الفساد في المؤسسات العامة. وفي هذه الحالة تأتي هذه الدراسة ضمن جهود المنتدى المدني لتعزيز الحكم الرشيد في قطاع الأمن للمساهمة في حوكمة قطاع الأمن الفلسطيني.

توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج وهي:

1. يشكل الإطار القانوني الناظم لعملية ضبط وإتلاف وبيع المركبات غير القانونية عنصراً مهماً في التأثير في العملية برمتها، وشفافية ونزاهة الإجراءات المتعلقة بها، وقد احتاجت هذه التشريعات تعديلات متعددة بدءاً بقانون المرور رقم (5) لسنة 2000 الذي لا يغطي جميع جوانب موضوع المركبات غير القانونية. كما يفتقر نظام ضبط وإتلاف وبيع المركبات والدراجات الآلية غير القانونية إلى مجموعة من الآليات المتعلقة بتحديد المدد القانونية للدفع وطريقة الدفع وآلية تحديد السعر، ووجود تأمينات على حسن التنفيذ لمن يرسو عليه المزداد، وطريقة انعقاد اللجنة وطريقة اتخاذ القرار فيها، ولم يعالج النظام أيضاً مسألة مهمة مثل تضارب المصالح.
2. تشكل الشرطة عنصراً رئيسياً في عملية الضبط والإتلاف والبيع، وهذا يشكل استنزافاً لجهود الشرطة، خاصة وأنّ هناك احتياجات بشرية ولوجستية تحتاجها إدارة الشرطة لتمكينها من القيام بدورها في عملية الضبط وأهم هذه الاحتياجات وجود أماكن ومساحات لاحتجاز المركبات المضبوطة.
3. يمكن ملاحظة بعض الانحرافات في عملية ضبط المركبات غير القانونية، التي تتمثل بعملية التبليغ عن المركبة وطريقة التعامل مع المعلومة، وقرار الحملة الأمنية الذي يتمّ تسريبه، وآلية تعامل الحملة مع المركبات، فقد يتمّ استهداف المركبات دون استهداف السائق أو المالك، على الرغم من أنّ ذلك مخالف للقانون الذي ينص على معاقبة السائق والمالك. إضافة إلى عدم قيام جهات إنفاذ القانون بضبط مشاطب السيارات التي تشكل أحد مصادر المركبات غير القانونية وقطع غيارها، كما أنّ عملية الإشراف على أماكن احتجاز المركبات غير القانونية التي يتمّ ضبطها، تعتبر إحدى صور الانحراف.
4. يشكل قرار عدم مصادرة المركبة بعد إتلافها، خاصة خلال الحملات الأمنية التي تقوم بها أجهزة إنفاذ القانون انحرافاً في عملية إتلاف المركبات غير القانونية.
5. تتضمن عملية بيع المركبات غير القانونية بعض الانحرافات التي تتمثل بعدم وضوح طريقة الإعلان عن مزاد البيع الذي أغفله النظام المتعلق بالضبط والإتلاف والبيع، وعدم وجود آلية لتسعير المركبات المنوي بيعها في المزاد، وافتقار النظام للمدد الزمنية المرتبطة بالدفع وطريقة الدفع، إضافة إلى عدم مراعاة النظام لمسألة عدم تضارب المصالح في عملية البيع.

خرجت الدراسة بمجموعة من التوصيات وهي:

1. يحتاج النظام المتعلق بضبط وإتلاف وبيع المركبات غير القانونية إلى تعديلات جوهرية لتجاوز كل الثغرات التي قد تشكل انحرافات أشرنا إليها أعلاه، كالمدد القانونية للدفع وطريقة الدفع وآلية تحديد السعر، ووجود تأمينات على حسن التنفيذ لمن يرسو عليه المزاد، وطريقة انعقاد اللجنة وطريقة اتخاذ القرار فيها، إضافة إلى وجوب وجود نصوص واضحة تمنع تضارب المصالح، ليكون النظام أكثر استجابة لمعايير النزاهة والشفافية.
2. هناك حاجة لنصوص قانونية أكثر ردهاً لسائقي ومالكي المركبات غير القانونية، لأنه - في ظل الواقع القانوني الحالي - لن يكون بمقدور جهات إنفاذ القانون القضاء على هذه الظاهرة التي تشكل تهديداً أمنياً واجتماعياً واقتصادياً وبيئياً.
3. توفير الاحتياجات اللوجستية وخاصة الأماكن المؤهلة لعملية حجز المركبات بعد ضبطها تمهيداً لإتلافها وبيعها في المزاد، إضافة إلى توفير الاحتياجات البشرية للشرطة لتمكينها من أداء المهام الملقاة على عاتقها في محاربة هذه الظاهرة.
4. استمرار عملية الضبط للمركبات غير القانونية وملاحقتها، وألا تكون عملية الملاحقة موسمية مرتبطة بحدث معين.
5. من الضروري معالجة الانحرافات المشار إليها في عملية ضبط المركبات غير القانونية، ويمكن تحقيق ذلك من خلال وجود نظام مركزي محوسب لتسجيل جميع أنواع المعلومات والبلاغات والشكاوى المقدمة بالحضور الشخصي أو عبر الهاتف، وضرورة الحفاظ على سرية المعلومات في إطار قيادي محدود العدد في المؤسسة الأمنية، واتخاذ الإجراءات العقابية المناسبة بحق من يقوم بتسريب المعلومات. ولا بد أن تستهدف الحملات الأمنية المركبة وسائقها ومالكها من أجل اكتمال عملية الضبط بشكلها القانوني. كما يجب فرض الرقابة والتفتيش على مشاطب المركبات بصورة تضمن عدم تحويل هذه المشاطب إلى مصدر للمركبات غير القانونية. إضافة إلى ضرورة وجود رقابة وحماية كافية لأماكن ضبط المركبات.
6. معالجة الانحراف المشار إليه في عملية إتلاف المركبات غير القانونية من خلال توفير مساحات أكبر يتم استئجارها لمصالح جهات الضبط، ويتم نقل المركبات المتلفة إليها (وعدم تركها في الميدان)، ومن ثم بيعها في المزاد وفق الإطار القانوني الناظم لعملية البيع.
7. معالجة الانحرافات المشار إليها في عملية بيع المركبات غير القانونية، بتضمين نظام الضبط والإتلاف والبيع آلية واضحة للإعلان عن المزاد في وسائل الإعلام المختلفة، وآلية واضحة لتحديد سعر المركبات المضبوطة المعروضة للبيع، وآلية واضحة لتحديد طريقة الدفع والمدة المرتبطة بالدفع (من خلال تحديد الحد الأقصى وعدم تجاوزها)، إضافة إلى ضرورة وجود نص واضح وصريح يمنع الأقارب من الدرجة الأولى من المشاركة في المزاد (منع أقارب أعضاء اللجنة أو من قام بالضبط من المشاركة في المزاد).

المقدمة

تشهد الأراضي الفلسطينية زيادة ملحوظة في أعداد المركبات غير القانونية (المشطوبة والمسروقة المهريّة من إسرائيل إلى الأراضي الفلسطينية، أو غير الصالحة للسير على الطرقات)، بلغ عددها وفقاً لتقديرات الشرطة الفلسطينية نحو 150 ألف مركبة. ونظراً إلى المخاطر الكبيرة والمتنوعة الناتجة عن استخدام هذه المركبات وخاصة تلك الواقعة على أرواح المواطنين، يقوم جهاز الشرطة بحملات ملاحقة وضبط وإتلاف لها، وتشير الجهات المسؤولة إلى أنه تمّ إتلاف 10,095 مركبة وحجز 8,294 مركبة أخرى¹، بالاستناد إلى «نظام ضبط وإتلاف وبيع المركبات والدراجات الآلية غير القانونية لسنة 2022» الذي حدد إجراءات الضبط والبيع والإتلاف بإشراف جهاز الشرطة.

وتهدف دراسة إدارة مخاطر الفساد في ضبط وبيع وإتلاف المركبات غير القانونية الى تحديد المواطن التي تتيح فرص الفساد في الإجراءات التنفيذية، من أجل الخروج بتوصيات تساعد صناع القرار في وضع إجراءات لتحسين العاملين عند التعرّض لهذه المخاطر لتنفيذ الإجراء المكلفين به. وللمساهمة في تعزيز الاستراتيجية الوقائية لمكافحة الفساد في المؤسسات العامة. وفي هذه الحالة تأتي هذه الدراسة ضمن جهود المنتدى المدني لتعزيز الحكم الرشيد في قطاع الأمن للمساهمة في حوكمة قطاع الأمن الفلسطيني.

منهجية الدراسة

تركز عملية إدارة مخاطر الفساد وفقاً للمنهجية التي طورها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي² UNDP على تحديد الانحرافات في القرارات الإدارية الصادرة عن المؤسسة العامة، ويقصد بالانحراف هنا: الانحراف الذي يحدث بسبب تسخير متخذ القرار للقرار من أجل الحصول على كسب شخصي له أو لأحد معارفه سواء كان هذا الكسب مادياً أم معنوياً، وهو ما يعني الانحراف في القرار الإداري بنية الفساد. وتتضمن منهجية إدارة مخاطر الفساد مجموعة من الخطوات على النحو التالي:

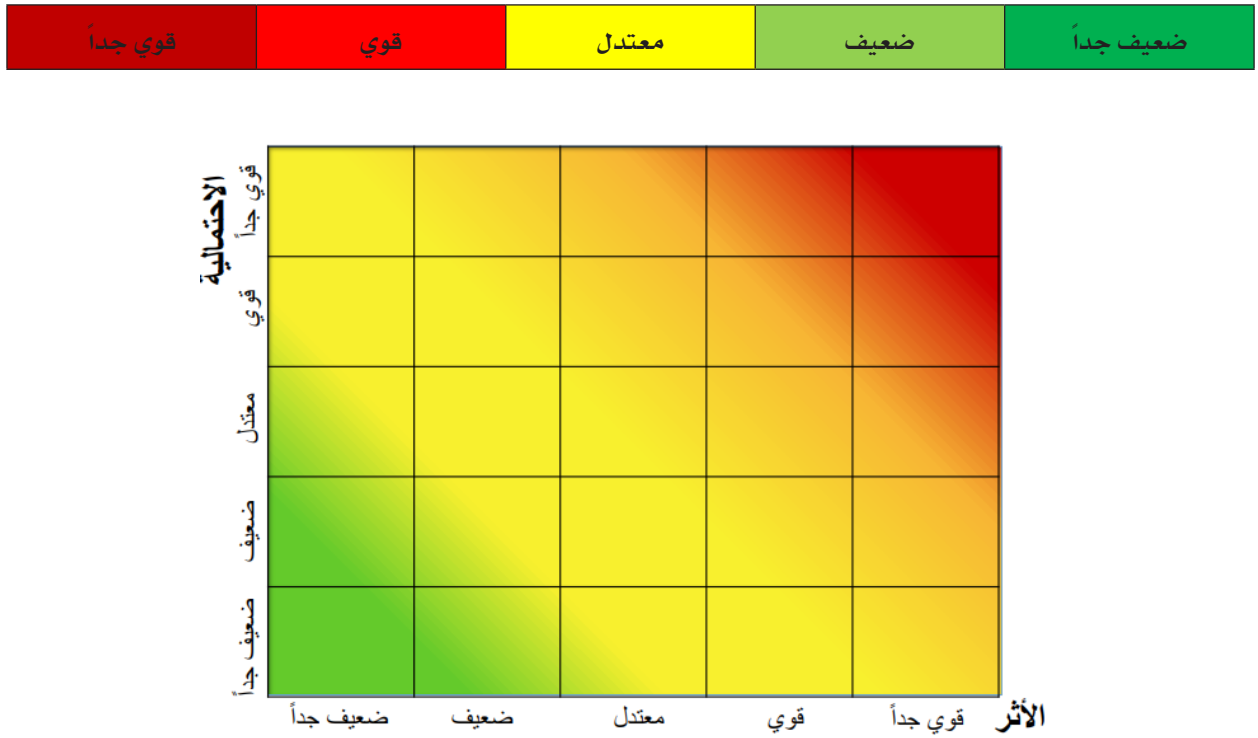
أولاً: تحديد خريطة تدفق العمل أو الإجراءات الخاصة بالعمل أو تقديم الخدمة، وتسمى شجرة القرارات التي تؤثر في مسار العمل أو تقديم الخدمة والجهات المختصة بإصدار هذه القرارات.

ثانياً: تقييم مخاطر الفساد عبر التعرف على صور وأشكال الانحرافات المتوقعة في القرار الإداري واحتمالية حدوثها من خلال تحليل الدوافع التي تزيد من احتمالية وقوع الانحرافات وتقييم الأثر المترتب عليها، والضوابط التي تجعل من الانحراف أمراً مستبعداً، ويتمّ التعبير عن احتمالية الانحراف والأثر المترتب عليه وفقاً للمؤشر الآتي.

1. الأمانة العامة لمجلس الوزراء. 2023. اتجاه أداء تنفيذ خطة التنمية الوطنية للعام 2022. <https://rb.gy/ya29a>

2. Conceptual Framework, Corruption Risk Assessment at Sectoral Level, United Nations Development Programme UNDP, United Nations Plaza New York, NY, 10017 USA, 2018.

انظر/ي أيضاً، الدليل الاسترشادي لإدارة مخاطر الفساد في مؤسسات القطاع العام الفلسطيني، هيئة مكافحة الفساد والأكاديمية الفلسطينية لتعزيز النزاهة/ نزاهة، 2020. <https://www.pacc.ps/library/viewbook10346/>



ثالثاً: السيطرة على المخاطر، من خلال البحث عن ومناقشة خيارات الإصلاح المتاحة لتفادي وقوع الانحرافات أو أفعال الفساد ومعالجة أثارها السلبية بتقليل الفائدة التي يمكن للشخص الفاسد الحصول عليها من الانحراف في القرار الإداري وزيادة المخاطر التي يمكن أن يواجهها عند التسبب بالانحراف في القرارات وإتيان أفعال الفساد.

مُحددات الدراسة:

1. تستهدف هذه الدراسة جهاز الشرطة وتتحصر حدود الدراسة في التالي:

- عملية ضبط وبيع وإتلاف المركبات غير القانونية.

- سلسلة القرارات المتخذة بشأن إعداد حملات الضبط والملاحقة للمركبات غير القانونية في منطقة معينة.

2. لا تحاول هذه الدراسة أن تبحث عن قضايا فساد وقعت في المؤسسة ولا تتناول كافة نقاط القرارات الإدارية التي تُتخذ في صميم عمل المؤسسات المعنية. فالقرارات الإدارية ليست جميعها على درجة واحدة من الأهمية. لذلك فقد استبعدت هذه الدراسة البحث في القرارات الإدارية ذات الطبيعة «الكاشفة» مُكتفية بالقرارات الإدارية «المنشئة» للمراكز القانونية.

2. الإطار القانوني والمؤسسي المتعلق بعملية ضبط وإتلاف وبيع المركبات غير القانونية

2.1 الإطار القانوني

نظمت مجموعة من القوانين والأنظمة عملية ضبط وإتلاف وبيع المركبات غير القانونية، وحددت المؤسسات المكلفة بتلك العملية، ويمكن إجمال هذه التشريعات والقوانين بما يلي:

أ. القانون الأساسي

أكد القانون الأساسي الفلسطيني المعدّل لسنة 2003 في المادة (21/3) أنّ الملكية الخاصة للأفراد محصنة من الاعتداء (الملكية الخاصة مصونة، ولا تنزع الملكية ولا يتم الاستيلاء على العقارات أو المنقولات إلا للمنفعة العامة وفقاً للقانون في مقابل تعويض عادل أو بموجب حكم قضائي). كما أكدت الفقرة الرابعة من ذات المادة على عدم جواز مصادرة ممتلكات الأفراد الخاصة (لا مصادرة إلا بحكم قضائي).

ب. قانون الإجراءات الجزائية

شكل الفصل الثالث (التصرف في الأشياء المضبوطة) من الباب الثالث من قانون الإجراءات الجزائية رقم (3) لسنة 2001 مرجعاً أساسياً وناظماً للمضبوطات التي يتم ضبطها والتحفّظ عليها. احتوى هذا الفصل على كيفية حفظ المضبوطات، إذ نصت المادة (72/1) منه على أن (توضع المضبوطات في حُرّز مغلق وتكتب عليها بياناتها وتودع في مخزن النيابة أو المكان الذي تقرره لذلك). وأوضحت المادة (72/2) من القانون كيفية التعامل مع المضبوطات وذلك بنصها على أنّه (إذا كان الشيء المضبوط قابلاً للتلف بمرور الزمن أو مما يستلزم حفظه نفقات تفوق قيمته يجوز للنيابة العامة أو المحكمة أن تأمر ببيعه في المزاد العلني، إذا سمحت بذلك مقتضيات التحقيق، وتودع حصيلة البيع في خزانة المحكمة ولصاحبه الحق في أن يطالب بالثمن الذي بيع به خلال سنة من تاريخ انقضاء الدعوى وإلا آل إلى الدولة ودون حاجة إلى حكم بذلك).

وبيّنت المادة (73) في البندين الأول والثاني الحالات التي يتم فيها رد المضبوطات، وأعطى القانون النيابة العامة والمحكمة حق رد المضبوطات، إذ نصت المادة (74) على أن (يصدر الأمر بالرد من النيابة العامة ويجوز للمحكمة أن تأمر بالرد أثناء نظر الدعوى). وتضمنت المادة (75) أمراً بوجوب توضيح كيفية التصرف بالمضبوطات من خلال الحكم الصادر في الدعوى. وتطرقت المادة (76) إلى ما يتوجب على الخصوم فعله في حالة المنازعة بشأن المضبوطات.

ج. قانون المرور

احتوى قانون المرور رقم (5) لسنة 2000 على مجموعة من القواعد القانونية الناظمة لعملية تسجيل وترخيص المركبات وقانونيتها وصلاحيّة تسيير المركبة، كما نص القانون على مجموعة من العقوبات على المخالفين. إذ منحت المادة رقم (97) الحق للشرطي بحجز كل مركبة تسيير برخصة منتهية أو بدون لوحات تحدد أرقام هذه المركبة، أو مركبة تمّ التغيير في مبنائها دون ترخيص.

يعاقب قانون المرور الفلسطيني، على قيادة مركبة غير قانونية وغير مسجلة في سجلات السلطة الوطنية وبدون ترخيص وتأمين ويعتبرها جريمة، لكنّ حجم عقوبة قيادة وضبط المركبة «المشطوبة» يختلف وفقاً لطبيعة الجريمة وطريقة استخدام المركبة.

د. نظام ضبط وإتلاف وبيع المركبات والدراجات الآلية غير القانونية

تضمّن نظام ضبط وإتلاف وبيع المركبات والدراجات الآلية غير القانونية رقم (5) لسنة 2022م الصادر عن مجلس الوزراء الفلسطيني مجموعة من القواعد الناظمة لعملية الضبط والإتلاف والبيع. فقد حددت المادة (2) ماهية المركبة غير القانونية بما يلي: (1). إذا كانت غير مسجلة لدى سلطة الترخيص في الوزارة، وعدم حصولها على رخصة تسيير على الطريق. 2. إذا تمّ تسييرها على الطريق بعد شطبها من سجلات سلطة الترخيص في الوزارة. 3. إذا تمّ إدخالها للدولة بطريقة غير مشروعة). كما حددت المادة (3) الجهات المكلفة بعملية الضبط للمركبات والدراجات الآلية غير القانونية (كل عنصر من الشرطة أو الضابطة الجمركية أو مأموري الضبط القضائي في وحدة الرقابة الميدانية والتفتيش في الوزارة)، وأعطت المادة (4) جهازَي الشرطة والضابطة الجمركية صلاحية تفتيش المساكن والمنشآت وفق القانون في حال ورود معلومات عن وجود مركبات أو دراجات غير قانونية. وتناولت المادة (5) تنظيم أماكن حجز المركبات (يصدر الوزير قراراً بتحديد وتنظيم عمل أماكن حجز المركبات والدراجات الآلية غير القانونية بالتنسيق مع وزير الداخلية. 2. تلتزم الشرطة أو الضابطة الجمركية أو وحدة الرقابة والتفتيش الميداني في الوزارة بتسليم المركبة والدراجة الآلية المضبوطة للجهة المختصة بإدارة أماكن الحجز المحددة بقرار الوزير المنصوص عليه في الفقرة (1) من هذه المادة). وتناولت المواد (6-8) طرق تشكيل لجان البيع والإتلاف، وآلية البيع والإتلاف، والمدد الزمنية للإتلاف والبيع، إضافة إلى المادة (9) التي تحدثت عن تضارب المصالح.

يحتاج هذا النظام إلى تغطية جميع الثغرات التي لم يتناولها من تحديد المدد القانونية للدفع وطريقة الدفع وآلية تحديد السعر، ووجود تأمينات على حسن التنفيذ لمن يرسو عليه المزداد، وطريقة انعقاد اللجنة وطريقة اتخاذ القرار فيها، ولم يعالج النظام أيضاً مسألة مهمة تتعلق بتضارب المصالح.

كما يوجد العديد من القوانين ذات العلاقة بهذه العملية، مثل قانون الجمارك والمكوس رقم (1) لسنة 1962م وتعديلاته، والقرار بقانون رقم (2) لسنة 2016م بشأن الضابطة الجمركية، والقرار بقانون رقم (23) لسنة 2017م بشأن الشرطة وتعديلاته.

2.2 البناء المؤسسي

تشير القوانين والأنظمة السابقة إلى وجود عدد من الوزارات والأجهزة الأمنية المكلفة بعملية الضبط والبيع والإتلاف للمركبات والدراجات غير القانونية، وهي وزارة النقل والمواصلات، ووزارة المالية، ووزارة الداخلية (جهاز الشرطة والضابطة الجمركية).

أ. وزارة النقل والمواصلات

هي الوزارة المكلفة بترخيص وتسجيل المركبات الآلية على اختلاف أنواعها، وهي التي تشرف على تنظيم قطاع النقل والمواصلات، وتقوم الإدارة العامة لسلطة الترخيص بعمل ذلك بالتعاون مع الإدارات ذات العلاقة³، وهي الوزارة المكلفة برئاسة لجنة بيع المركبات والدراجات الآلية غير القانونية والإشراف على إتلافها بمشاركة جهات حكومية أخرى استناداً إلى نظام ضبط وإتلاف وبيع المركبات والدراجات الآلية غير القانونية المشار إليه سابقاً.

3. الموقع الرسمي لوزارة النقل والمواصلات- دولة فلسطين. <http://www.mot.gov.ps/>

(ب) وزارة الداخلية

تلعب وزارة الداخلية دوراً محورياً في عمليات الضبط والإتلاف، وهي عضو في لجنة بيع المركبات والدراجات الآلية غير القانونية، وذلك من خلال جهازَي الشرطة والضابطة الجمركية.

(ج) الشرطة الفلسطينية

منحت المادة (21) من قانون الإجراءات الجزائية رقم (2) لسنة 2001 الجهات التالية صفة مأموري الضبط القضائي: 1. مدير الشرطة ونوابه ومساعدوه ومديرو شرطة المحافظات والإدارات العامة. 2. ضباط وضباط صف الشرطة كل في دائرة اختصاصه. وتعتبر الشرطة اللاعب الأساسي في عملية ضبط المركبات غير القانونية، كما أنها تشرف على أماكن ضبط المركبات وتقوم بحراستها، والشرطة عضو في اللجنة التي تشرف على عمليات ضبط وإتلاف وبيع المركبات غير القانونية.

(د) الضابطة الجمركية

منح القرار بقانون رقم (2) لسنة 2016 بشأن الضابطة الجمركية منتسبي الجهاز صفة الضابطة القضائية في سبيل تسهيل مهمتهم وفقاً للقانون. وتشارك الضابطة الجمركية في عملية ضبط المركبات غير القانونية كما جاء في المادة (3) من نظام ضبط وإتلاف وبيع المركبات والدراجات الآلية غير القانونية. والضابطة الجمركية عضو في اللجنة التي تشرف على عمليات ضبط وإتلاف المركبات غير القانونية.

3. إجراءات العمل المتعلقة بعملية الضبط وحجز المركبات غير القانونية.

يقوم جهاز الشرطة بعملية ضبط السيارات والدراجات الآلية غير القانونية (السيارات المسروقة والمشطوبة) وتساعد في كثير من الحالات قوى أمنية أخرى ضمن ما يسمى بالحملات الأمنية، وأحياناً يتم الضبط على حاجز للشرطة أو في حالة اشتباه، حيث تشتهب دورية الشرطة بمركبة معينة وعند الفحص يتبين عدم قانونيتها، أو أن يتم الضبط بناءً على معلومات استخبارية حول وجود مركبة غير قانونية. عند ضبط السيارات غير القانونية، يتم إعداد محضر ضبط بالسيارة المشطوبة، ويتم توصيفها وذكر كل المعلومات المتعلقة بها من حيث الموديل وسنة الإنتاج وأي إضافات أخرى، ويتم إيداعها في ساحات قرب مراكز الشرطة ويتولى حراستها أمن الشرطة، ويمنع على أي أحد الاقتراب من السيارات المضبوطة بما فيهم ضباط وعناصر الشرطة. في حالات الإتلاف، يتم تشكيل لجنة من النقل والمواصلات والمالية والداخلية والشرطة⁴. وفي حالات بيع هذه السيارات بالمزاد العلني، تتم مطابقة ملفات الضبط مع السيارات المضبوطة قبل عملية البيع أو الإتلاف من قبل اللجنة المشكّلة بالاستناد إلى النظام⁵.

4. مقابلة مع الأستاذ جفال جفال، مدير عام ديوان الرقابة المالية والإدارية، بتاريخ 11/9/2023.

5. مقابلة مع العميد ثابت السعدي، مصدر سابق.

تواجه عملية الضبط الكثير من العقبات، منها ما يلي:

- العدد الكبير لهذه المركبات، إذ أشارت تقارير الشرطة الفلسطينية إلى أنّ عدد السيارات غير القانونية في شوارع الضفة الغربية يبلغ قرابة (150) ألف سيارة، حسب ما ورد على لسان الناطق باسم الشرطة العقيد لؤي ارزيقات⁶.
- استخدام بعض تلك السيارات أرقام سيارات قانونية، إذ تتم سرقة لوحات تمييز المركبات (أرقام) من سيارات قانونية وتركيبها على سيارات غير قانونية، وبالتالي تصبح السيارة غير القانونية أبعد عن الشبهة إلى حد ما، وبالتالي قد لا تثير انتباه رجل الشرطة⁷.
- وجود القسم الأكبر من هذه المركبات في مناطق تقع خارج إطار سيطرة السلطة الفلسطينية أو في المخيمات⁸.
- عدم سرية الحملات الأمنية، فغالباً ما يتم تداول نية الأجهزة الأمنية القيام بحملة أمنية لملاحقة الخارجين عن القانون، وضبط وإتلاف المركبات غير القانونية⁹، وبالتالي يختفي المطلوبون للعدالة وتخفي الكثير من المركبات غير القانونية من شوارع المنطقة المستهدفة بالحملة الأمنية، لتعود هذه المركبات إلى الشوارع بعد انتهاء الحملة الأمنية ومغادرة أفراد القوى الأمنية المنطقة المستهدفة.
- عدم ديمومة هذه الحملات وموسميته¹⁰، إذ شهدت السنوات العشر الماضية عشرات الحملات الأمنية التي قامت بها الأجهزة الأمنية في المناطق المختلفة (أ، ب، ج)، ولكن هذه الحملات لا تستمر طويلاً، ففي مداها الأطول تستمر أسبوعاً أو أكثر قليلاً، وهذا يشبه إلى حد كبير ما تقوم به شرطة المرور في كثير من الحالات، حينما تبدأ بحملات للمخالفين للقانون ومن ثم تخف هذه الحملات ويعود الوضع إلى ما كان عليه سابقاً.
- عدم وجود قوانين رادعة لامتلاك وقيادة المركبات غير القانونية، وهذا يشكل ركيزة أساسية في مساعدة الشرطة وكافة القوى الأمنية في تطبيق القانون من حيث عملية الضبط. فهناك حاجة لوجود قوانين صارمة تجاه قيادة أو امتلاك مثل هذه المركبات لما لها من أخطار جسيمة على أرواح المواطنين وحياتهم وعلى السلم الأهلي والاقتصاد والبيئة.
- عدم وجود أماكن كافية ومؤهلة لحجز السيارات إلى حين إتلافها وبيعها، إذ أفادت شرطة المرور بعدم توفر الساحات الكافية والمؤهلة للمركبات التي يتم ضبطها¹¹.

6. تقرير صحفي بعنوان (تقديرات الشرطة: 150 ألف مركبة غير قانونية في شوارع الضفة)، الاقتصادي.

<https://www.aliqtisadi.ps/ar/Article/93188/%D8%AA%D9%82%D8%AF%D9%8A%D8%B1%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D8%B4%D8%B1%D8%B7%D8%A9-150-%D8%A3%D9%84%D9%81-%D9%85%D8%B1%D9%83%D8%A8%D8%A9-%D8%BA%D9%8A%D8%B1-%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D8%B4%D9%88%D8%A7%D8%B1%D8%B9-%D8%A7%D9%84%D8%B6%D9%81%D8%A9>

7. مقابلة مع الأستاذ جفال جفال، مصدر سابق.

8. مقابلة مع العميد ثابت السعدي، مصدر سابق.

9. مقابلة مع الأستاذ أمجد الشلة، عضو مجلس نقابة المحامين، بتاريخ 19/9/2023.

10. المصدر السابق.

11. مقابلة مع العميد ثابت السعدي مدير شرطة المرور بتاريخ 18/9/2023

4. مخاطر الفساد في عملية ضبط وإتلاف وبيع المركبات غير القانونية

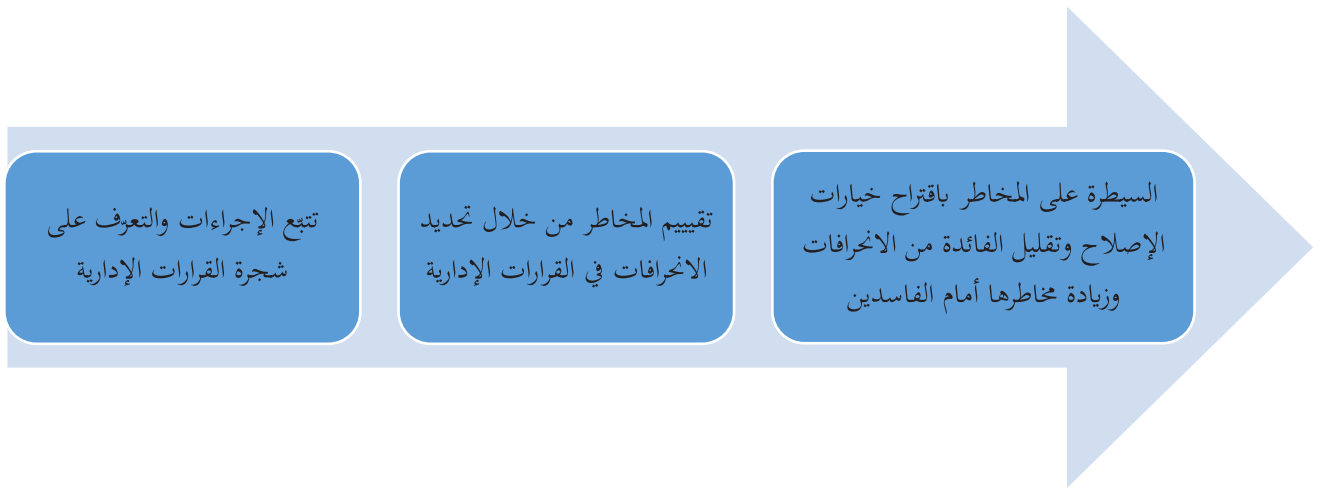
هناك نوعان من المركبات غير القانونية، الأولى «المشطوبة» وهي التي لا يوجد لها سجل رسمي في دائرة السير، والثانية المسروقة¹²، فالأولى تكون قد شطبت لسبب ما، وعلى الأغلب بعد تعرضها لحادث سير أثر في بنيتها، وتم إعادة تصليحها ليتم بيعها بأسعار زهيدة، ويقل عدد هذه المركبات في السوق الفلسطينية، لأن تكلفة إصلاحها قد تفوق سعرها.

إلا أن السيارات «المشطوبة» التي تحمل لوحات ترخيص إسرائيلية هي الأكثر وجوداً في السوق الفلسطينية، ويتم إدخالها بالتعاون بين أشخاص إسرائيليين وفلسطينيين، وعادة ما يكون سعرها زهيداً.

سيتناول هذا القسم تحديد مخاطر وأشكال الفساد المحتملة في ثلاثة محاور، هي:

- عملية الضبط.
- عملية الإتلاف.
- عملية البيع.

تتضمن عملية إدارة مخاطر الفساد 3 خطوات تم ذكرها سابقاً هي:



4.1 إدارة مخاطر الفساد في عملية ضبط المركبات غير القانونية

تمر عملية الضبط بعدد من الخطوات التي تتبعها الشرطة أو أي جهاز من أجهزة إنفاذ القانون، ومن هذه الخطوات شجرة القرارات الإدارية التي أشرنا إليها سابقاً في المنهجية.

4.1.1 سلسلة القرارات الإدارية المتعلقة بعملية ضبط المركبات غير القانونية

- الحصول على المعلومة: تحصل الشرطة وغيرها من أجهزة إنفاذ القانون على المعلومة من خلال (أ) معلومة استخباراتية تكون من خلال مصادر المعلومات وضباط البحث والتحري، (ب) من خلال تقديم شكوى أو بلاغ من مواطن سواء بالحضور الشخصي إلى مركز الشرطة أو من خلال الاتصال الهاتفي، (ج) من خلال تقديم مؤسسات محلية شكوى معينة أو مناشدة حول هذه الظاهرة، ويتم تسجيل المعلومة ورقياً.

12. مقابلة مع العميد ثابت السعدي مدير عام شرطة المرور بتاريخ 18/9/2023

- **التعامل مع المعلومة (التنفيذ):** بعد الحصول على المعلومة (1) تسير المعلومة باتجاه دائرة الاختصاص (شرطة المرور)، (2) ثمّ ترفع لمدير المديرية لاتخاذ الإجراء المناسب، (3) فيكون الإجراء إما التحرك لضبط المركبة، خاصة إذا كانت تقع في مناطق السيادة الفلسطينية، أو التحفظ على المعلومة للتحرك في الوقت المناسب من خلال الحملات الأمنية التي تنظمها المؤسسة الأمنية.

- **إجراءات الضبط:** تتم حالات الضبط من قبل حواجز أو دوريات الشرطة، فيتمّ اتخاذ القرار من خلال فحص أوراق المركبة من قبل ضابط شرطة المرور غالباً، وفي حال تبين عدم قانونية المركبة يبلغ ضابط الشرطة قيادته بذلك ويبدأ بإجراءات عملية الضبط المتعلقة بتسجيل جميع المعلومات الخاصة بالمركبة، من حيث الموديل وسنة الإنتاج وجميع المواصفات المطلوبة في نموذج الضبط، إلى جانب التحفظ على السائق ونقله إلى مقر الشرطة لعمل الإجراءات اللازمة من تحويل الملف إلى جهات الاختصاص لعمل اللازم وتحويل الملف إلى النيابة.

يختلف الإجراء عندما تكون هناك حملة أمنية، إذ يتمّ غالباً التحفظ وضبط المركبات الموجودة في الشوارع والحدائق، وفي بعض الأحيان وبناءً على معلومات استخباراتية لجهاز الشرطة أو الأجهزة الأمنية الأخرى المشاركة في الحملة، تتمّ مدهمة بعض المنازل والمخازن والكرجات لضبط المركبات غير القانونية¹³.

4.1.2 تقييم مخاطر الفساد في عملية ضبط المركبات غير القانونية

يتطلب تقييم مخاطر الفساد في ضبط المركبات غير القانونية تحديد أشكال وصور الانحراف الممكنة في القرارات الإدارية المتعلقة بهذه الخدمة والأثر المترتب عليه في حالة وقوعه، ويمكن تحديد مجموعة من نقاط القرارات الإدارية والانحرافات الممكنة فيها على النحو التالي:

نقطة القرار رقم (1) التبليغ عن المركبة غير القانونية: عند التبليغ عن مركبة غير قانونية، غالباً ما يكون التبليغ من أشخاص إما تضرروا من هذه المركبات بصورة مباشرة أو غير مباشرة مثل قيام هذه المركبات بتهديد حياتهم أو حياة أحد أفراد أسرهم أو أحد معارفهم أو تهديد الممتلكات الخاصة بهم، أو بسبب استشعار وجود خطر قد تسببه قيادة هذه المركبات على حياتهم أو ممتلكاتهم في المستقبل، وخاصة أنّ هذه المركبات عندما تقوم بجرائم معينة في معظم الحوادث لا يتمّ التعويض كونها غير مؤمنة، وبالتالي يتحمل المتضرر معظم التكاليف ويتمّ حلّ معظم هذه الحوادث من خلال الصلح العشائري بعيداً عن منظومة العدالة الرسمية.

قد يكون التبليغ من خلال حضور المواطن إلى مقر الشرطة، أو عن طريق الاتصال الهاتفي، أو في حال ضبط مسؤول رقيب السير مركبة غير قانونية، أو قيام مؤسسات معينة مثل الهيئة المحلية أو مؤسسات مدنية أخرى بالتبليغ عن هذه المركبات. ويكمن الانحراف في عدم إعطاء الضابط الذي يتلقى الشكوى أهمية لتلك الشكوى لعدة أسباب منها الأسباب الشخصية (كأن تربط المتهم علاقة بالضابط المتلقي للشكوى).

إنّ احتمالية وقوع الانحراف في القرار الإداري ضعيفة لعدة أسباب، أهمها أنّ كثيراً من مقدمي الشكاوى قد يلجؤون إلى أكثر من جهة لتقديم الشكوى، إضافة إلى أنّه يصعب إخفاء بعض الشكاوى الواردة من مؤسسات مجتمعية. ويترتب على الانحراف في قرار تسجيل التبليغ عن المركبة غير القانونية أثر قوي في النظام العام وفرض القانون، لأنّ ذلك يشعر المواطنين بغياب الأمن وفرض القانون ما يؤدي إلى فقدان ثقة المواطن بأجهزة إنفاذ القانون المختلفة.

13. مقابلة مع العميد ثابت السعدي، مصدر سابق.

الأثر المترتب/ قوي

احتمالية الانحراف/ ضعيفة

نقطة القرار رقم (2) قرار الحملة الأمنية: يُتخذ قرار الحملة الأمنية بتسيب من قائد المنطقة بموافقة قادة الأجهزة الأمنية في المحافظة، ويتم أخذ الموافقة من وزير الداخلية وقادة الأجهزة الأمنية الأخرى. وكثيراً ما يتسرب خبر الحملة الأمنية على منطقة معينة إلى بعض سكان تلك المنطقة، ويكمن الانحراف في تسريب المعلومة لأسباب شخصية (كأن تربط الضابط الذي سرب المعلومة علاقة شخصية مع أحد سكان المنطقة المستهدفة)، كما يتم إخفاء الكثير من المركبات غير القانونية من الشوارع، وفي كثير من الأحيان يتم نقلها إلى مناطق أخرى. وهذا يفسر عدم نجاح الحملة الأمنية في كثير من الأحيان وفشلها في القضاء على هذه الظاهرة، إذ سرعان ما تعود المركبات والآليات غير القانونية إلى الشوارع فور مغادرة قوى الأمن المنطقة المستهدفة بالحملة الأمنية، ويسهم هذا في زعزعة ثقة المواطنين بفعالية العمل الشرطي والأمني في تخلصهم من المركبات غير القانونية التي تهدد حياتهم.

ربما يعود السبب في عدم نجاح الحملة الأمنية إلى عدم المحافظة على سرية المعلومات من قبل المطلعين عليها وهم كثر، إلى جانب تسريب المعلومات إلى جهات غير موثوقة، ما يترتب عليه وصول المعلومات إلى الخارجين عن القانون وأصحاب المركبات غير القانونية.

إنّ احتمالية وقوع الانحراف في القرار الإداري قوية لعدة أسباب، أهمها أنّ تسريب المعلومات يزيد من مخاطر الفساد. ويترتب على الانحراف المتمثل بتسريب القرار الخاص بالحملة الأمنية أثر قوي في النظام العام وفرض القانون، لأنّه يشعر المواطنين بعدم جدية جهات إنفاذ القانون في القضاء على هذه الظاهرة وملاحقة مروجيها، كما أنّ لهذا الانحراف آثاراً مادية ومعنوية.

الأثر المترتب/ قوي

احتمالية الانحراف/ قوية

نقطة القرار رقم (3) قرار: الحملة قد تستهدف المركبة ولا تستهدف سائقها: غالباً ما يتم خلال الحملات الأمنية مصادرة أو إتلاف المركبات التي تجدها الأجهزة الأمنية في الشوارع والحدائق بدون التحقق من صاحبها، وبالتالي لا يتخذ إجراء بحق مالكيها أو سائقها، علماً أنّ القانون يسأل مالك المركبة غير القانونية ويعاقبه، ومن المحتمل أن يكون قرار الحملة قد اتُخذ لأسباب خاصة. وغالباً ما يعود مالك المركبة المصادرة أو المتلفة إلى اقتناء مركبة أخرى، خاصة أنّ أسعار هذه المركبات زهيدة¹⁴، وقد يعود ذلك لأسباب مصلحية ذاتية من قبل الشخص الذي اتخذ قرار عدم ضبط سائق المركبة غير القانونية أو مالكيها، بسبب الوساطة أو المحسوبة أو المحاباة أو غيرها من أشكال الفساد.

إنّ احتمالية وقوع الانحراف في القرار الإداري قوية لعدة أسباب، أهمها أنّ عدم ضبط سائق أو مالك المركبة غير القانونية قد يُوّسر إلى وجود شبهات فساد من محسوبة مرتبطة بعلاقات شخصية أو عائلية أو تنظيمية تعيق تطبيق القانون وملاحقة الخارجين عنه. ويترتب على الانحراف المتمثل بعدم ضبط سائق أو مالك المركبة أثر قوي في النظام العام وفرض القانون، لأنّ ذلك يُشعر المواطنين بعدم جدية جهات إنفاذ القانون في القضاء على هذه الظاهرة وملاحقة مروجيها، ويثير شكوكاً لدى المواطنين باحتمالية ارتكاب جهات إنفاذ القانون بعض أفعال الفساد.

14. مقابلة مع الأستاذ أمجد الشلة، مصدر سابق.

الأثر المترتب/ قوي

احتمالية الانحراف/ قوية

نقطة القرار رقم (4) ضبط مشاطب السيارات: تقوم العديد من مشاطب السيارات باستيراد هذه المركبات من إسرائيل كسيارات مشطوبة لاستخدام بعض قطعها كقطع غيار، وبإمكان هذه المشاطب أحياناً إعادة بيع هذه المركبات غير القانونية (مسروقة ومشطوبة) لمواطنين بعلمهم أو بدون علمهم. إن إغلاق أعين جهات إنفاذ القانون أو تجاهلهم لضبط هذه المشاطب قد يتم لأسباب قد تكون متعلقة بالحصول على امتيازات خاصة. إن احتمالية وقوع الانحراف في القرار الإداري قوية لعدة أسباب، أهمها أن عدم وجود رقابة كافية على هذه المشاطب التي يشكل بعضها مصدراً لتلك المركبات ولقطع غيارها، يشير إلى وجود فرص لبعض من جهات إنفاذ القانون للحصول على امتيازات ومصالح وخدمات خاصة مقابل غض الطرف عما تقوم به الورشة. ويترتب على الانحراف أثر قوي لأنه يشعر المواطنين بعدم جدية جهات إنفاذ القانون في محاربة هذه الظاهرة وعدم نزاهة الجهات المكلفة بعملية ضبط المركبات غير القانونية، كما أنه يثير شكوكاً لدى المواطنين باحتمالية ارتكاب جهات إنفاذ القانون بعض أفعال الفساد، كما أن لانحراف هذا القرار آثاراً معنوية ومادية متعددة.

الأثر المترتب/ قوي

احتمالية الانحراف/ قوية

نقطة القرار رقم (5) الإشراف على أماكن احتجاز المركبات المضبوطة: أفادت الشرطة في أكثر من مقابلة أن الأماكن التي يتم فيها احتجاز المركبات المضبوطة تقع في معظم الأحيان على قطع أراضٍ مكشوفة وغير مسورة بالقرب من مراكز ومديريات الشرطة. وسُجلت فيما مضى بعض الحوادث المتعلقة بسرقة هذه المركبات، ويكمن الانحراف في تهاون المكلفين بحراسة هذه الأماكن أو الإشراف عليها أو غض الطرف عن حدوث هذه الاختراقات لتحقيق مصالح شخصية¹⁵. خاصة في حالة السماح بالحصول على قطع غيار من السيارات لبيعها أو استخدامها شخصياً من قبل جهات ذات علاقة بجهة الإشراف.

إن احتمالية وقوع الانحراف في القرار الإداري معتدلة، بسبب محدودية إمكانية مغامرة الشخص المكلف بالحراسة في أن يتهاون في عمله، لأنه يضع نفسه في دائرة الاتهام والمساءلة من قبل قيادته. يترتب على الانحراف أثر معتدل يتعلق بمصداقية جهة الضبط وهيبتها أمام المواطنين.

الأثر المترتب/ معتدل

احتمالية الانحراف/ معتدلة

4.1.3 مواجهة مخاطر الفساد في ضبط المركبات غير القانونية.

هناك العديد من التدخلات التي من شأنها معالجة الانحرافات في القرارات الإدارية المرتبطة بضبط المركبات غير القانونية أو التخفيف من آثارها في حالة وقوعها، على النحو التالي:

- نقطة القرار رقم (1) المتعلق بالتبليغ عن المركبة غير القانونية، يمكن معالجة هذا الانحراف بوجود نظام مركزي محوسب لتسجيل جميع أنواع المعلومات والبلاغات والشكاوى سواء التي تم تقديمها بالحضور الشخصي أو عبر الهاتف.

15. مقابلة مع الأستاذ أمجد الشلة، مصدر سابق.

(يقول الأستاذ أمجد إنه قام بتكفيل متهم قام بسرقة مركبته التي تم ضبطها من قبل الشرطة الفلسطينية لعدم قانونيتها، إذ دخل المتهم الساحة التي يتم فيها ضبط المركبات وسرق المركبة).

- نقطة القرار رقم (2) المتعلق بتنظيم الحملة الأمنية، ويتمثل الانحراف فيه بتسريب معلومات عن الحملة الأمنية، ويمكن معالجة الانحراف في القرار الإداري من خلال الحفاظ على سرية المعلومات في إطار قيادي محدود العدد في المؤسسة الأمنية، وتحديد مواطن الضعف في عملية الحفاظ على سرية المعلومات واتخاذ الإجراءات العقابية المناسبة بحق من يقوم بتسريب المعلومات حول الحملات الأمنية ومواعيدها وأهدافها.
- نقطة القرار رقم (3) المتعلق باستهداف الحملة الأمنية للمركبة وعدم استهداف سائقها أو مالكها، ومعالجة هذا الانحراف في القرار الإداري يتوجب أن يشمل الضبط إضافة إلى المركبة سائقها ومالكها من أجل اكتمال عملية الضبط بشكلها القانوني.
- نقطة القرار رقم (4) المتعلق بضبط مشاطب السيارات، يتمثل الانحراف في القرار الإداري بعدم ضبط مشاطب السيارات التي تعدّ مصدراً للمركبات غير القانونية وقطع غيارها، ويمكن تجاوز هذا الانحراف بفرض الرقابة والتفتيش على هذه المشاطب بصورة تضمن عدم تحويلها إلى مصدر للمركبات غير القانونية.
- نقطة القرار رقم (5) المتعلق بالإشراف على أماكن احتجاز المركبات المضبوطة، يكمن الانحراف في القرار الإداري في عدم وجود الرقابة والحماية الكافية لأماكن ضبط المركبات، ويمكن معالجة هذا الانحراف من خلال توفير الحراسة اللازمة لهذه الأماكن ووضعها تحت المراقبة الإلكترونية. ومن الأفضل أن تتوفر أماكن مسوّرة وسجلات رسمية بتفاصيل كل مركبة، إلى جانب تعيين مأمور مخازن لغاية حفظ الموجود فيها.

4.1.4 مصفوفة مخاطر الفساد في ضبط المركبات غير القانونية

نقطة القرار	وصف القرار المنحرف	درجة الاحتمال	مستوى التأثير	آلية المعالجة	المسؤول عن اتخاذ القرار
1	تجاهل رجل الشرطة تسجيل التبليغ عن وجود مركبة غير قانونية	ضعيفة	قوي	وجود نظام مركزي لتسجيل جميع أنواع البلاغات سواء المسجلة بالحضور الشخصي أو عبر الهاتف	مدير مديرية الشرطة مدير المباحث الجنائية
2	عدم سرية الحملة الأمنية	قوية	قوي	الحفاظ على سرية المعلومات في الأطر القيادية للمؤسسة الأمنية	قائد المنطقة مدراء الأجهزة الأمنية في المديرية
3	عدم استهداف سائق المركبة غير القانونية	قوية	قوي	تطبيق القانون على سائق المركبة غير القانونية	مدير الشرطة في المديرية النائب العام
4	عدم ضبط مشاطب السيارات	قوية	قوي	فرض رقابة وتفتيش على مشاطب السيارات	الشرطة الضابطة الجمركية وزارة النقل والمواصلات
5	عدم وجود رقابة كافية على أماكن احتجاز المركبات المضبوطة	معتدلة	معتدل	توفير الاحتياجات التي تلزم الشرطة للقيام بعملها	مدير الشرطة في المديرية

4.2 إدارة مخاطر الفساد في عملية إتلاف المركبات غير القانونية

تمرّ عملية الإتلاف بعدد من الخطوات التي تتبعها أجهزة إنفاذ القانون، ومن هذه الخطوات شجرة القرارات الإدارية التي أشرنا إليها سابقاً في المنهجية.

4.2.1 سلسلة القرارات الإدارية المتعلقة بعملية إتلاف المركبات غير القانونية

- **الإتلاف وفق النظام:** حدد النظام الخاص بضبط وإتلاف وبيع المركبات غير القانونية تولى الشخص الذي رسا عليه المزداد مسؤوليّة القيام بعملية الإتلاف في مكان الحجز، بحضور أعضاء اللجنة المشكلة استناداً إلى النظام، وتضم تلك اللجنة ممثلاً عن وزارة النقل والمواصلات (رئيس اللجنة) وممثلين عن وزارة المالية والاقتصاد الوطني والشرطة والضابطة الجمركية.

- **الإتلاف في الميدان:** في حالات أخرى، يتمّ إتلاف المركبات في الميدان (موقع الضبط) وتركها في موقعها، وتعلل الشرطة ذلك بعدم وجود أماكن تتسع لهذه المركبات، وبالتالي يتمّ تركها وعدم مصادرتها بعد إتلافها، ويكون القرار هنا بالتشاور بين قادة الأجهزة الأمنية المشاركين في الحملة الأمنية.

4.2.2 تقييم مخاطر الفساد في عملية إتلاف المركبات غير القانونية

يتطلب تقييم مخاطر الفساد في عملية إتلاف المركبات غير القانونية تحديد أشكال وصور الانحراف الممكنة في القرارات الإدارية المتعلقة بهذه العملية، والأثر المترتب عليه في حالة وقوعه، ويمكن تحديد مجموعة من نقاط القرارات الإدارية والانحرافات الممكنة فيها على النحو التالي:

نقطة القرار رقم (1) قرار عدم مصادرة المركبة بعد إتلافها: تمّ في العديد من المواقع التي نُفذت فيها حملات أمنية خلال السنوات الماضية ترك المركبات المتلفة في هذه المواقع بدون مصادرتها بعد إتلافها، ما يعني إعطاء مالك المركبة فرصة للاستفادة من بعض قطعها أو من خلال بيعها كحديد خردة، وهذا يعني تقليل الخسارة المادية لصاحب المركبة، وفي نفس الوقت تقليل العائد المادي لخزينة السلطة الفلسطينية.

تعتبر احتمالية وقوع الانحراف في القرار الإداري قوية، فعدم مصادرة المركبات بعد إتلافها قد ينطوي على شبهات فساد لعدة أسباب، أهمها إعطاء فرصة لأصحاب المركبات غير القانونية للاستفادة المادية من المركبة المضبوطة بعد إتلافها، يترتب على الانحراف في تسريب القرار أثر قوي في النظام العام وفرض القانون، لأنّه يُشعر المواطنين بأنّ جهات إنفاذ القانون تكيل بمكيالين، الأمر الذي يؤثر في ثقة المواطن بنزاهة تلك الجهات.

الأثر المترتب/ قوي

احتمالية الانحراف/ قوية

4.2.3 مواجهة مخاطر الفساد في عملية إتلاف المركبات غير القانونية.

هناك العديد من التدخلات التي من شأنها معالجة الانحرافات في القرارات الإدارية المرتبطة بعملية إتلاف المركبات غير القانونية أو التخفيف من آثارها في حال وقوعها، على النحو التالي:

- نقطة القرار رقم (1): يكمن الانحراف في القرار الإداري في عدم مصادرة المركبات بعد إتلافها وتركها في الميدان، ويمكن معالجة هذا الانحراف من خلال توفير مساحات أكبر يتمّ استئجارها لصالح جهات الضبط، يتمّ نقل المركبات المتلفة إليها، ومن ثم بيعها في المزاد وفق الإطار القانوني الناظم لعملية البيع.

4.2.4 مصفوفة مخاطر الفساد في عملية إتلاف المركبات غير القانونية

نقطة القرار	وصف القرار المنحرف	درجة الاحتمال	مستوى التأثير	آلية المعالجة	المسؤول عن اتخاذ القرار
1	ترك المركبات في مواقعها بعد إتلافها	قوية	قوي	توفير الاحتياجات اللوجستية للشرطة من حيث وجود الأماكن المناسبة للمركبات المضبوطة	قيادة المنطقة

4.3 إدارة مخاطر الفساد في عملية بيع المركبات غير القانونية

تمرّ عملية البيع بعدد من الخطوات التي تتبعها أجهزة إنفاذ القانون، ومن هذه الخطوات شجرة القرارات الإدارية التي اشرنا إليها سابقاً في المنهجية.

4.3.1 سلسلة القرارات الإدارية المتعلقة بعملية إتلاف المركبات غير القانونية

حدد النظام الخاص بضبط وإتلاف وبيع المركبات غير القانونية آليات الإتلاف من خلال قيام اللجنة المشكّلة استناداً إلى النظام بتنظيم مزاد للبيع كل 6 أشهر.

- الإعلان عن المزاد: لم يوضح النظام آلية الإعلان عن المزاد من خلال الإعلام والمواقع الإلكترونية للوزارة وغيرها من الوزارات الرسمية.
- تنظيم المزاد: تتولى اللجنة المكلفة بتنظيم المزاد كل 6 أشهر.
- بيع المركبات: تقوم الجهة التي يرسو عليها المزاد بإتلاف المركبات في مكان حجزها، ودفع المبلغ المتفق عليه وأخذ المركبات المتلفة.

4.3.2 تقييم مخاطر الفساد في عملية بيع المركبات غير القانونية

يتطلب تقييم مخاطر الفساد في عملية بيع المركبات غير القانونية تحديد أشكال وصور الانحراف الممكنة في القرارات الإدارية المتعلقة بهذه العملية والأثر المترتب عليه في حالة وقوعه، ويمكن تحديد مجموعة من نقاط القرارات الإدارية والانحرافات الممكنة فيها على النحو التالي:

نقطة القرار رقم (1) المتعلق بالإعلان عن المزاد: يتمثل الانحراف في القرار الإداري بعدم وضوح طريقة الإعلان، إذ إنّ النظام لم يتطرق للإعلان عن المزاد، وتجري العادة أن يتم الإعلان عن المزاد في وسائل الإعلام المختلفة من صحافة ومواقع إلكترونية تابعة للحكومة.

تعتبر احتمالية وقوع الانحراف في القرار الإداري قوية لعدة أسباب، أهمها عدم تحديد آلية الإعلان في وسائل الإعلام، ما يفتح المجال لوجود شبهات فساد من خلال إشراك البعض واستبعاد البعض الآخر، وبالتالي تصبح فرصة الوقوع في الفساد أعلى. يترتب على هذا الانحراف أثر قوي يتعلق بسمعة المؤسسة بين المواطنين، إضافة إلى وجود فرصة عالية لحدوث الفساد في ظل عدم وجود آلية واضحة للإعلان.

الأثر المترتب/ قوي

احتمالية الانحراف/ قوية

نقطة القرار رقم (2) عدم وجود آلية تسعير للمركبات: يفتقر النظام إلى آلية تحديد السعر في البند الثالث من المادة رقم (7)، إذ لا يوجد نص واضح لآلية تحديد السعر ما يجعله مجالاً للاجتهد ويفتح الباب لظهور شبهات فساد.

تكون احتمالية وقوع الانحراف في القرار الإداري ضعيفة، وذلك بسبب وجود لجنة تمّ تشكيلها من خلال النظام، فبالتالي يكون من الصعب التأثير في قرار أعضاء اللجنة. يترتب على هذا الانحراف أثر ضعيف يتعلق بخسارة خزينة السلطة الفلسطينية عوائد مالية تقدر بعشرات الآلاف من الشواقل.

الأثر المترتب/ ضعيف	احتمالية الانحراف/ ضعيفة
---------------------	--------------------------

نقطة القرار رقم (3) عدم تحديد المدد الزمنية للدفع وطريقة الدفع: يفترق النظام إلى تحديد المدة المرتبطة بالدفع وطريقة الدفع في البند الثالث من المادة رقم (7)، إذ لا يوجد نص واضح حول هذا الموضوع ما يفتح المجال للمحاباة وتقديم تسهيلات للبعض ما يعتبر شكلاً من أشكال الفساد.

تعتبر احتمالية وقوع الانحراف ضعيفة، وذلك بسبب عدم إعطاء هذا الجانب الاهتمام اللازم بحجة تقديم تسهيلات لمن وقع عليه الاختيار بحجج واهية من ظروف اقتصادية واجتماعية وسياسية. يترتب على هذا الانحراف أثر معتدل يتعلق بآثار معنوية تؤثر في سمعة اللجنة والسلطة بشكل عام ومصداقيتها أمام الجمهور الفلسطيني.

الأثر المترتب/ معتدل	احتمالية الانحراف/ ضعيفة
----------------------	--------------------------

نقطة القرار رقم (4) المتعلق بتضارب المصالح: لم يراع النظام مسألة تضارب المصالح بشكل واضح في المادة رقم (9) إذ ورد في النص أنه (لا يجوز لرئيس أو أعضاء اللجنة أو أي شخص شارك في مهامها أو أعمال ضبط المركبات والدراجات الآلية غير القانونية أو إتلافها أن يتقدم للمزاد العلني بنفسه أو عن طريق الغير)، وكان من الأفضل أن يكون هناك نص واضح يمنع هؤلاء وأقاربهم من الدرجة الأولى من التقدم للمزاد العلني.

تعتبر احتمالية وقوع الانحراف في القرار الإداري معتدلة بسبب عدم وجود نص يمنع الأقارب من الدرجة الأولى من المشاركة في المزاد، على الرغم من وجود لجنة تمّ تشكيلها من خلال النظام، ما يجعل التأثير في قرار أعضاء اللجنة صعباً. ويترتب على هذا الانحراف أثر قوي يتعلق بمنظومة النزاهة التي تحكم عمل اللجنة.

الأثر المترتب/ قوي	احتمالية الانحراف/ معتدلة
--------------------	---------------------------

4.3.3 مواجهة مخاطر الفساد في عملية بيع المركبات غير القانونية.

هناك العديد من التدخلات التي من شأنها معالجة الانحرافات في القرارات الإدارية المرتبطة بعملية بيع المركبات غير القانونية أو التخفيف من آثارها في حال وقوعها، على النحو التالي:

- نقطة القرار رقم (1) المتعلق بالإعلان عن المزاد، يتمثل الانحراف بعدم وضوح طريقة الإعلان في وسائل الإعلام، ويمكن معالجة هذا الانحراف من خلال تضمين النظام آلية واضحة للإعلان عن المزاد في وسائل الإعلام المختلفة.
- نقطة القرار رقم (2) يكمن الانحراف في القرار الإداري في عدم وجود آلية لتسعير المركبات، ويمكن معالجة الانحراف بتضمين النظام آلية واضحة لتحديد سعر المركبات المضبوطة المعروضة للبيع.
- نقطة القرار رقم (3) يكمن الانحراف في القرار الإداري في عدم تحديد المدة الزمنية للدفع وطريقة الدفع، ويمكن معالجة هذا الانحراف من خلال تضمين النظام آلية واضحة لطريقة الدفع، وتحديد المدة المرتبطة بالدفع (من خلال تحديد الحد الأقصى وعدم تجاوزه).

- نقطة القرار رقم (4) المتعلق بتضارب المصالح، يتمثل الانحراف في القرار الإداري بعدم وجود نص واضح وصريح حول منع الأقارب من الدرجة الأولى من المشاركة في المزاد، ويمكن معالجة هذا الانحراف بوجود نص واضح يحظر مشاركة أقارب أعضاء اللجنة أو من قام بعملية الضبط من المشاركة في المزاد.

4.3.4 مصفوفة مخاطر الفساد في عملية بيع المركبات غير القانونية

نقطة القرار	وصف القرار المنحرف	درجة الاحتمال	مستوى التأثير	آلية المعالجة	المسؤول عن اتخاذ القرار
1	عدم وضوح آلية الإعلان عن المزاد.	قوية	قوي	أن يتضمن النظام آلية واضحة للإعلان عن المزاد في وسائل الإعلام.	وزير النقل والمواصلات رئيس الوزراء
2	عدم وجود آلية لتحديد السعر.	ضعيفة	ضعيف	من الضروري أن يتضمن النظام آلية واضحة لتحديد سعر المركبات المضبوطة المعروضة للبيع.	وزير النقل والمواصلات رئيس الوزراء
3	افتقار النظام إلى تحديد المدة المرتبطة بالدفع وطريقة الدفع.	ضعيفة	معتدل	من الضروري أن يتضمن النظام آلية واضحة لتحديد المدة المرتبطة بالدفع وطريقة الدفع.	وزير النقل والمواصلات رئيس الوزراء
4	عدم مراعاة النظام لمسألة تضارب المصالح.	معتدلة	قوي	من الضروري أن يتضمن النظام نصوصاً واضحة تمنع أقارب أعضاء اللجنة من الدرجة الأولى من المشاركة في المزاد.	وزير النقل والمواصلات رئيس الوزراء

الخاتمة

حاولت الدراسة إظهار مخاطر الفساد في عملية ضبط وإتلاف وبيع المركبات غير القانونية من خلال تحديد مواطن الضعف في العملية من قرارات وإجراءات قد تشكل مدخلاً إلى الفساد بشكل أو بآخر. وبالتالي خرجت الدراسة بمجموعة من النتائج والتوصيات في سبيل الحد من مخاطر الفساد كإجراء وقائي يحصن المؤسسات العامة من الوقوع في الفساد.

نتائج الدراسة

خرجت الدراسة بمجموعة من النتائج أهمها:

1. تواجه عملية ضبط وإتلاف المركبات غير القانونية مجموعة من الصعوبات والعقبات؛ تتمثل بالعدد الكبير لهذه المركبات (نحو 150 ألف مركبة)، واستخدام بعض المركبات غير القانونية أرقام مركبات قانونية، فغالباً ما تتم سرقة لوحات تمييز المركبات (أرقام) من سيارات قانونية وتركيبها على سيارات غير قانونية، إلى جانب وجود القسم الأكبر من هذه المركبات في مناطق تقع خارج سيطرة السلطة الفلسطينية أو في المخيمات، وعدم سرية الحملات الأمنية، فغالباً ما يتم تداول نية الأجهزة الأمنية القيام بحملة أمنية لملاحقة وضبط وإتلاف المركبات غير القانونية، فضلاً عن عدم ديمومة هذه الحملات وموسميّتها، إضافة إلى عدم وجود قوانين رادعة لامتلاك وقيادة المركبات غير القانونية، وعدم وجود أماكن كافية ومؤهلة لحجز السيارات إلى حين إتلافها وبيعها.
2. يشكل الإطار القانوني الناظم لعملية ضبط وإتلاف وبيع المركبات غير القانونية عنصراً مهماً في التأثير في العملية برمتها وشفافية ونزاهة الإجراءات المتعلقة بها، وقد احتاجت هذه التشريعات تعديلات متعددة بدءاً بقانون المرور رقم (5) لسنة 2000 الذي لا يغطي جميع جوانب موضوع المركبات غير القانونية. كما يفتقر نظام ضبط وإتلاف وبيع المركبات والدراجات الآلية غير القانونية إلى مجموعة من الآليات المتعلقة بتحديد المدد القانونية للدفع وطريقة الدفع وآلية تحديد السعر، ووجود تأمينات على حسن التنفيذ لمن يرسو عليه المزداد، وطريقة انعقاد اللجنة وطريقة اتخاذ القرار فيها، ولم يعالج النظام أيضاً مسألة مهمة مثل تضارب المصالح.
3. يعتبر جهاز الشرطة عنصراً رئيسياً في عملية الضبط والإتلاف والبيع، الأمر الذي يشكل استنزافاً لجهود الشرطة، خاصة وأنّ هناك احتياجات بشرية ولوجستية تحتاجها إدارة الشرطة لتمكينها من القيام بدورها في عملية الضبط، أهمها وجود أماكن ومساحات لاحتجاز المركبات المضبوطة.
4. يمكن ملاحظة وجود بعض الانحرافات في عملية ضبط المركبات غير القانونية التي تتمثل بعملية التبليغ عن المركبة وطريقة التعامل مع المعلومة، وتسرب قرار الحملة الأمنية في بعض الأحيان، وآلية تعامل الحملة مع المركبات، فقد يتم استهداف المركبات بدون استهداف السائق أو المالك، على الرغم من أنّ ذلك مخالف للقانون الذي ينص على معاقبة السائق والمالك. إضافة إلى عدم قيام جهات إنفاذ القانون بضبط مشاطب السيارات التي تشكل أحد مصادر المركبات غير القانونية وقطع غيارها، كما أنّ عملية الإشراف على أماكن احتجاز المركبات غير القانونية التي يتم ضبطها تعتبر إحدى صور الانحراف.
5. شكّل قرار عدم مصادرة المركبة بعد إتلافها، خاصة خلال الحملات الأمنية التي تقوم بها أجهزة إنفاذ القانون، انحرافاً في عملية إتلاف المركبات غير القانونية.
6. تتضمن عملية بيع المركبات غير القانونية بعض الانحرافات التي تتمثل بعدم وضوح طريقة الإعلان عن مزاد البيع الذي أغفله النظام المتعلق بالضبط والإتلاف والبيع، وعدم وجود آلية لتسعير المركبات المنوي بيعها في المزاد، وافتقار النظام إلى المدد الزمنية المرتبطة بالدفع وطريقة الدفع، إضافة إلى عدم مراعاة النظام لمسألة الإفصاح عن تضارب المصالح في عملية البيع.

التوصيات

خرجت الدراسة بمجموعة من التوصيات الهادفة إلى تفضي مخاطر الفساد في عمليات الضبط والإتلاف والبيع، على النحو التالي:

1. يحتاج النظام المتعلق بضبط وإتلاف وبيع المركبات غير القانونية إلى تعديلات جوهرية لتجاوز كل الثغرات التي قد تتيح المجال لحدوث انحرافات فيما يتعلق بالمدد القانونية للدفع وطريقة الدفع وآلية تحديد السعر، ووجود تأمينات على حسن التنفيذ لمن يرسو عليه المزاد، وطريقة انعقاد اللجنة وطريقة اتخاذ القرار فيها، إضافة إلى وجوب وجود نصوص واضحة تمنع تضارب المصالح، ليكون النظام أكثر استجابة لمعايير النزاهة والشفافية.
2. هناك حاجة لنصوص قانونية أكثر رداءً لسائقي ومالكي المركبات غير القانونية، لأنه -في ظل الواقع القانوني الحالي- لن يكون بمقدور جهات إنفاذ القانون القضاء على هذه الظاهرة التي تشكل تهديداً أمنياً واجتماعياً واقتصادياً وبيئياً.
3. توفير الاحتياجات اللوجستية وخاصة الأماكن المؤهلة لعملية حجز المركبات بعد ضبطها تمهيداً لإتلافها وبيعها في المزاد، إضافة إلى توفير الاحتياجات البشرية للشرطة لتمكينها من أداء المهام الملقاة على عاتقها في محاربة هذه الظاهرة.
4. استمرار عملية ضبط المركبات غير القانونية وملاحقتها، وألا تكون عملية الملاحقة موسمية مرتبطة بحدث معين أو على هيئة حملات أمنية.
5. من الضروري معالجة الانحرافات المشار إليها في عملية ضبط المركبات غير القانونية، ومنها التبليغ عن المركبة غير القانونية، ويمكن تحقيق ذلك من خلال وجود نظام مركزي محوسب لتسجيل جميع أنواع المعلومات والبلاغات والشكاوى المقدمة بالحضور الشخصي أو عبر الهاتف. وفيما يتعلق بالحملات الأمنية وتسريب المعلومات حولها، فيجب الحفاظ على سرية المعلومات في إطار قيادي محدود العدد في المؤسسة الأمنية واتخاذ الإجراءات العقابية المناسبة بحق من يقوم بتسريب المعلومات. ولا بد أن تستهدف الحملات الأمنية المركبة وسائقها ومالكها، من أجل اكتمال عملية الضبط بشكلها القانوني. كما يجب فرض وتشديد الرقابة والتفتيش على مشاطب المركبات بصورة تضمن عدم تحويلها إلى مصدر للمركبات غير القانونية. إضافة إلى ضرورة وجود رقابة وحماية كافية لأماكن ضبط المركبات، من خلال توفير الحراسة اللازمة لهذه الأماكن ووضعها تحت المراقبة الإلكترونية.
6. معالجة الانحراف المشار إليه في عملية إتلاف المركبات غير القانونية من خلال توفير مساحات أكبر يتم استئجارها لصالح جهات الضبط، ويتم نقل المركبات المتلفة إليها (وعدم تركها في الميدان)، ومن ثم بيعها في المزاد وفق الإطار القانوني الناظم لعملية البيع.
7. معالجة الانحرافات المشار إليها في عملية بيع المركبات غير القانونية وهي: ضرورة أن يتضمن نظام الضبط والإتلاف والبيع آلية واضحة للإعلان عن المزاد في وسائل الإعلام المختلفة، وتضمن النظام آلية واضحة لتحديد سعر المركبات المضبوطة المعروضة للبيع، وأن يتضمن النظام آلية واضحة لتحديد طريقة الدفع والمدة المرتبطة بالدفع (من خلال تحديد الحد الأقصى وعدم تجاوزها)، إضافة إلى ضرورة وجود نص واضح وصريح يمنع الأقارب من الدرجة الأولى من المشاركة في المزاد (منع أقارب أعضاء اللجنة أو من قام بعملية الضبط من المشاركة في المزاد).

المصادر والمراجع

القوانين والقرارات والأنظمة

1. القانون الأساسي المعدّل لسنة 2003.
2. قانون المرور رقم (5) لسنة 2000.
3. قانون الإجراءات الجزائية رقم (3) لسنة 2001.
4. قرار بقانون رقم (2) لسنة 2016 بشأن الضابطة الجمركية.
5. قرار بقانون رقم (23) لسنة 2017 بشأن الشرطة.
6. نظام ضبط وإتلاف وبيع المركبات والدراجات الآلية غير القانونية رقم (5) لسنة 2022.

الكتب والتقارير

1. الأمانة العامة لمجلس الوزراء. 2023. اتجاه أداء تنفيذ خطة التنمية الوطنية للعام 2022. <https://rb.gy/ya29a>
2. الدليل الاسترشادي لإدارة مخاطر الفساد في مؤسسات القطاع العام الفلسطيني، هيئة مكافحة الفساد والأكاديمية الفلسطينية لتعزيز النزاهة/ نزاهة، 2020.
3. دليل أدوات تقييم كيفية إدارة مخاطر الفساد في القطاع العام الفلسطيني، هيئة مكافحة الفساد والأكاديمية الفلسطينية لتعزيز النزاهة/ نزاهة، 2020.
4. أحمد أبو دية. الفساد: أسبابه وطرق مكافحته. الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة - أمان، 2004.
5. علاء لحلوح. الآليات التي يتم بمقتضاها ضبط المضبوطات وحفظها والتصرّف بها وإتلافها والرقابة عليها، رام الله، المنتدى المدني لتعزيز الحكم الرشيد في قطاع الأمن، 2019.
6. فادي ربابعة. إدارة مخاطر الفساد في جهاز الشرطة بما فيه الفساد المبني على النوع الاجتماعي، رام الله، المنتدى المدني لتعزيز الحكم الرشيد في قطاع الأمن، 2023.
7. هيئة مكافحة الفساد. <https://www.pacc.ps/FAQs/quastions/1>
8. الموقع الرسمي لوزارة النقل والمواصلات- دولة فلسطين. <http://www.mot.gov.ps>

المقابلات

1. مقابلة مع الأستاذ جفّال جفّال، مدير عام ديوان الرقابة المالية والإدارية، بتاريخ 11/9/2023.
2. مقابلة مع العميد ثابت السعدي، مدير عام شرطة المرور، بتاريخ 18/9/2023.
3. مقابلة مع الأستاذ أمجد الشلة، عضو مجلس نقابة المحامين، بتاريخ 19/9/2023.



المنتدى المدني لتعزيز الحكم الرشيد في قطاع الأمن

المنتدى المدني لتعزيز الحكم الرشيد في قطاع الأمن، ائتلاف عدد من المنظمات الأهلية التي عملت على تنسيق جهودها في مجال تعزيز الحوكمة الرشيدة في قطاع الأمن الفلسطيني، وتعزيز ثقافة المساءلة المجتمعية على عمله بما يساهم في تحسين مؤسسات الأمن من جميع أشكال الفساد ويعزز من كفاءة وفاعلية الأجهزة الأمنية على أساس من الشراكة والعمل التوافقي بين الجميع، وذلك بهدف الوصول الى قطاع أمن فلسطيني ملتزم بسيادة القانون واحترام الحقوق والحريات العامة، يلتزم المسؤولون والعاملين فيه بمنظومة النزاهة ومكافحة الفساد ومبادئ الديمقراطية وتقبل المساءلة المجتمعية ويعملوا وفق استراتيجية وعقيدة أمنية وطنية متوافق عليها بين جميع الأطراف.

بدأت فكرة تأسيس المنتدى من قبل مجموعة من الناشطين في مؤسسات المجتمع المدني ذات العلاقة في حوكمة قطاع الأمن الفلسطيني في العام 2013 واستند قرار تأسيس المنتدى على مبدأ ضرورة تضافر جهود جميع الأطراف الرسمية والشعبية لبلورة السياسات العامة والمبادئ ذات العلاقة بمتطلبات استقرار النظام العام وبناء وحوكمة قطاع الأمن في فلسطين، وقد ساهم في تأسيس المنتدى عدداً من مؤسسات المجتمع المدني العاملة في مجال تعزيز سيادة القانون واحترام حقوق الانسان وإشاعة الديمقراطية وتعزيز النزاهة ومكافحة الفساد وترسيخ سياسة المساءلة المجتمعية في جميع مجالات عمل الدولة الفلسطينية.

يضم المنتدى المؤسسات التالية: المبادرة الفلسطينية لتعميق الحوار العالمي والديمقراطية «مفتاح»، مؤسسة الحق، مركز علاج وتأهيل ضحايا التعذيب، المركز الفلسطيني للبحوث والدراسات الاستراتيجية، معهد الحقوق في جامعة بيرزيت، مركز القدس للمساعدة القانونية وحقوق الإنسان، مركز الدفاع الحريات والحقوق المدنية «حريات»، مركز المرأة للإرشاد القانوني والاجتماعي، المركز الفلسطيني لقضايا السلام والديمقراطية، مؤسسة قادر للتنمية المجتمعية، المركز الفلسطيني للتنمية والحريات الإعلامية «مدى»، الهيئة الأهلية لاستقلال القضاء وسيادة القانون «استقلال»، مؤسسة فلسطينيات، مركز إعلام حقوق الإنسان والديمقراطية «شمس» (منسق المنتدى)، والائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة «أمان» (السكرتاريا التنفيذية للمنتدى)، الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق الإنسان (عضو مراقب).