

تقرير

حين ينشأ جهاز جديد في وزارة المال بلا أي توصيف قانوني لمهامه وصلاحياته، ثم يأتي مستشار للوزير لديره خلافاً للأصول، وبعد ذلك يتبين أن البرامج المعلوماتية لا تتلاءم مع النصوص القانونية، فضلاً عن عدم دقة المعلومات وتكرار الأعطال الناجمة عنه... فلا بد أن تكون النتيجة شبيهة بنتائج إدارة «دكانة». هذا هو المركز الآلي في وزارة المال وفق رواية ديوان المحاسبة

دكانة في وزارة المال

ديوان المحاسبة: المركز الآلي فوت المليارات على الخزينة

محمد وهبة

«بسبب عدم ترابط الأنظمة المعلوماتية في ما بينها وعدم تكاملها، سمحت الآلية المعتمدة لتنفيذ المعاملات، خصوصاً في معاملات التسجيل العقارية، لبعض ذوي العلاقة، أو من يتدبونهم من الوسطاء، بتزوير أوامر القبض (...) وقد أدى ذلك، بحسب تقارير للتفتيش المالي التابع للتفتيش المركزي، إلى خسارة مبالغ كبيرة، وصلت إلى عدة مليارات من الليرات، وفقاً لقيم العمليات التي شابها التزوير واكتشفت». هذه الخلاصة ليست سوى غيض من فيض المركز الآلي في وزارة

المال. فبحسب دراسة أجراها ديوان المحاسبة وضمّنها تقريره السنوي عن الأعوام 2006 . 2008، تركزت الأعطال التي تصيب عمل أنظمة التحصيل في المحسبات، فيما تعطلت بعض النصوص القانونية بسبب عدم تلاؤم البرامج المعلوماتية معها، فضلاً عن تفويت مليارات الليرات على الخزينة، وعدم دقة استكمال المعلومات حول بعض المكلفين.

شواذب نواة فنيّة

في الواقع، تشير دراسة ديوان المحاسبة، إلى أن إنشاء المركز الآلي في وزارة المال لم يستند إلى تشريع قانوني يحدّد اختصاصاته. فقد

جاء القانون 70/1، ليجعل ملاك المركز الآلي دائماً ويثبت موظفيه من مبرمجين ومحلّين ومشغلين «ليبدو وكأنه نواة الوحدة الفنيّة المنشأة لمواكبة تطور تقنيات المعلوماتية والبرمجة، التي كانت لا تزال في بدايات مراحل نموها واستخدامها». ورغم الحاجة إلى مثل هذا المركز، وضرورة مواكبة التطورات وتأثيرها على أعمال الوزارة والمكلف، كان مشوباً بمظاهر الخروج عن الأصول والقواعد والنصوص التي ترعى هذا النوع من التحولات.

على أي حال، أوكلت إلى المركز مهام عديدة وبات يقوم بالأعمال الآتية: إعداد كل البرامج المعلوماتية وصيانتها، تصميم وتركيب

وصيانة الشبكات، تركيب وصيانة التجهيزات المعلوماتية، وإدارة الأنظمة والشبكات المعلوماتية. وبحسب الدراسة فإن جميع العاملين في المركزي متعاقدون.

خدمة للوزير

من أبرز الملاحظات على عمل المركز، ما يتصل بمسألة الإشراف عليه وإدارته. فالدراسة تشير إلى أن المرسوم 14940 حدّد الملاك الدائم، ونصّ على أن يشرف مدير المالية العام مباشرة على أعمال هذا المركز، «خلافاً لما هو عليه الواقع، بحيث يتولى أحد مستشاري وزارة المال مهمة الإشراف عليه».

ليست هذه هي الإشكالية الوحيدة في المركز الآلي، فهناك مشاكل عديدة تعانيتها الوزارة، وتذكرها الدراسة على النحو الآتي:

- تبين خلال السنوات الماضية، أن المحتسبات في الوزارة تشكو من تكرار الأعطال التي تصيب عمل أنظمة التحصيل، وشكا بعضها من

توقف العمل بسبب انقطاع الكهرباء من دون توفير مصدر بديل للطاقة خلال فترات انقطاع التيار المتكررة والطويلة، والتي يمكن أن تستمر 4 أو 6 ساعات من أصل الدوام الإداري، وهو ما يحلّ المكلف عبء الانتظار أو العودة مرّة ثانية أو غرامات التأخر.

تعطلت بعض النصوص أو الحالات القانونية بسبب عدم تلاؤم البرامج المعلوماتية معها، فعلى سبيل المثال، لم يأخذ برنامج نظام دفع رسوم السير المعتمد، والمفتوح لاستخدامه لدى المصارف، في الحسبان الحالات التي يقع فيها تاريخ انتهاء مهلة دفع هذه الرسوم في يوم عيد أو عطلة رسمية، علماً بأن النصوص النافذة تمدّد مهلة الدفع إلى أول يوم عمل يلي انتهاءها، لكن البرنامج يحرم بعض المكلفين من الاستفادة من الإعفاءات ويكبده غرامات بنسبة 10%.

- لا يسمح تصميم سند الملكية الصادر عن الدوائر العقارية بذكر حق الاستثمار في الحالات التي

45%

مضمون

41 مليون ليرة

سنوياً هو متوسط أعباء المتعاقد الواحد في عام 2006، ولذلك يرى ديوان المحاسبة أن تعويضات المسؤولين القياديين في المركز تتجاوز هذا المبلغ، علماً بأن بعضها يتجاوز ما يحصل عليه الموظفون في القطاع الخاص

السنة	عدد المتعاقدين	قيم العقود الأساسية	التقديرات الإضافية	المجموع ل.ل.
2000	28	332,756,000	3,993,000	336,749,000
2001	29	584,301,000	2,304,000	586,605,000
2002	26	632,830,000	4,791,000	637,621,000
2003	32	733,639,000	1,428,000	735,067,000
2004	33	856,690,000	36,435,000	893,125,000
2005	35	814,481,000	68,573,000	883,054,000
2006	34	1,035,955,000	366,158,000	1,402,113,000
2007	32	962,143,000	370,933,000	1,333,076,000

قطاعات

مياه

قانون «مياه الشفة»... مزيد من التمحيص

عقدت أمس الجلسة الثالثة للجنة الفرعية المنبثقة عن لجنة الصحة العامة، والمكلفة بدراسة اقتراح القانون الرامي إلى تنظيم ومعالجة وتكرير وبيع مياه الطاولة (مياه الشفة)، وقررت «استكمال الدراسة»، فيما لا يزال المواطن يجهل ماذا يشرب!

فبحسب رئيس اللجنة، النائب عاصم عراجي، من الأهمية بمكان الإسراع في مناقشة الموضوع «نظراً إلى أهميته ومدى علاقته بالمواطنين وبصحتهم»، موضحاً أن اللجنة «ارتأت استكمال درس» اقتراح القانون «والإستماع إلى أصحاب الاختصاص والخبرة وصولاً إلى اعتماد نص قانوني سليم يراعي المواصفات العالمية».

وحالياً، هناك شركات كثيرة تباع مياه الشفة بأحجام تراوح بين 5 لترات و20 ليترًا. وخلال الفترة الأخيرة انتشرت تلك الشركات كالفطر في ظل غياب المعايير الواضحة لعملها مع غياب النص القانوني.

وأشار عراجي إلى أنه «حتى الساعة ليس هناك

قانون ينظم ويشرّع بيع هذه المياه، بل هناك فقط مرسوم اشتراعي». وقال إن مياه الشفة «غير مراقبة بالطريقة السليمة والفعالية والعلمية من جانب الدولة».

وفي الماضي، تابع عراجي، حصلت مشاكل عديدة من جرّاء بيع هذه المياه، «ونحن نحرص على إيجاد معادلة تجمع بين صحة المواطنين وأصحاب محطات التكرير الذين يبيعون المياه». ولفت إلى أن هؤلاء «يستخدمون شبكة المياه التي وضعتها الدولة»، فيما يتجاوز عدد المحطات على كامل الأراضي اللبنانية الألف محطة.

وحضر اجتماع اللجنة النائبان علي المقداد وطوني أبو خاطر ورئيسة مختبر معهد البحوث الصناعية للتحاليل الجراثومية كريستيان جبيلي، المهندس الزراعية داليا منصور عن مؤسسة «ليبنور»، وعن وزارة الصحة فريد كرم، ومستشار وزير الطاقة عبدو طيار.

(الأخبار)

لجنة النقل تبحث أزمته: التفاصيل في أيار!

أكثر عمقاً لهذا الموضوع وتفنيد أليات الحل. بحسب محمد قبّاني، فإن أحد التغييرات الأساسية المطلوبة لإحداث تحولات تتوافق مع قانون السير، هي «تغيير في ثقافة المواطن اللبناني»، أما عملياً، فقد تحدّث النائب عن تشديد المجتمعين على «أهمية الإسراع في إنشاء الهيئة العامة للنقل البري» وعلى «أهمية إعادة استعمال سكك الحديد في لبنان» خصوصاً الخط الساحلي بدءاً بما هو مقرر منذ سنوات وهو خط طرابلس الحدود السورية، وذلك من ضمن نظام متكامل للنقل.

وعن النقل العام، تطرّق المجتمعون إلى النقل السريع بين جونبة والجبّة، إضافة إلى «موضوع لم يُعط حقه في السابق» وهو المترو في بيروت الذي يجب أن يبدأ التخطيط له فوراً لينفذ بداية على خط رئيسي واحد، مع توقع تأمين أول خط بعد 5 سنوات.

ويُشار إلى أن معدل استعمال السيارة في لبنان هو عند 1,3 راكب لكل وحدة.

(الأخبار)

أزمة السير في لبنان، وتحديدًا في بيروت الكبرى، ليست موسمية، فهي مكوّن أساسي للوحة العيش المدني، تضغط على أعصاب الناس يومياً وتكبد البلاد خسائر اقتصادية كبيرة. وحتى الآن، تؤخّر خطوات علاجها بغياب التخطيط الاستراتيجي المستدام.

فمع ازدياد عدد السيارات وعجقة المواسم السياحية، يزداد اختناق العاصمة التي تتنوّع أساساً من مركزيتها. وقد تبين أن «المشكلة الأساسية في بيروت الكبرى هي أن 70% من المواطنين يستخدمون السيارة الخاصة في مقابل 30% يستعملون وسائل النقل العام المختلفة»، وفقاً لرئيس لجنة الأشغال العامة والنقل في البرلمان، محمد قبّاني.

وفي اجتماع عقدته أمس، تناولت اللجنة الأزمة الخطيرة التي يُتوقع ازدياد حدتها مع نموّ عدد السكان ليصل إلى 2,5 مليون نسمة في بيروت وحدها بحلول عام 2020. وقد تقرّر بختامه اجتماع آخر الشهر المقبل لبحث تفاصيل