



اعتصام ضد
الاتحاد العمالي
العام (بلال
جاويش)

«الغاضبون» اليوم التشبه بها باعتبارها دولا رأسمالية تقبني «الاقتصاد الحر» وتعشق «التجارة الحرة» وتعبد «الاستثمار الخاص» وتنخرط بـ«العولمة».

لقد طرح شربل نحاس مشروعه على مجلس الوزراء بهدف إعادة الأمور إلى نصابها، فلا يجوز أن يبقى هناك «أجران» في لبنان: واحد فعلي مرتفع لا يلتزمه إلا القلة، وآخر اسمي منخفض تطبقه الأكثرية، تماماً كحكاية الدفترين: واحد لصاحب العمل يدون فيه أرباحه الطائلة، وآخر مزور يدون فيه خسائر مزعومة لتقديمه إلى الدوائر الضريبية ليسرق الدولة وأموال الناس. فجن جنونهم، إلا أنهم في حفلة الجنون نسوا أن نحاس مشروعه يساير أوضاع الاقتصاد ومؤسساته الإنتاجية تحديداً؛ إذ إن اعتبار بدل النقل ليس جزءاً من الأجر، وبالتالي اعتباره غير قانوني، كما يقول مجلس شوري الدولة وأصحاب العمل، يستدعي العودة إلى عام 1996 لتصحیح الأجور «تراكمياً» بنسبة غلاء المعيشة المسجلة كل سنة، وهذا يعني تصحيحاً بنسبة تفوق 100%، وبالتالي يمكن ساعتئذ إلغاء بدل النقل غير القانوني وتطبيق القانون الذي ينص صراحة على إلزامية مراجعة الأجور وتصحيحها مرة واحدة على الأقل كل سنة... فهل يرضون بذلك؟

حبذا لو أن محاضر جلسات مجلس الوزراء علنية لكي يتسنى للجميع الاطلاع على مبررات وزراء «اليزنس» لرفض إصلاح وضعية الأجر في الجلسات «الماراتونية» التي ناقشت ملف تصحيح الأجور منذ تشرين الأول الماضي، فهؤلاء يرون أن «القانون» لا وجود له في النظام الرأسمالي إلا لخدمة المستثمرين وتعظيم أرباحهم (وزير الاقتصاد والتجارة نقولا نحاس)، وأن مخالفة «القانون» هي حق مكتسب ما دامت الأعراف السارية منذ عقدين لا تقيم له أي اعتبار في السلوك والممارسة (وزير

الصناعة فريخ صابونجيان)، وبالتالي إذا كان «القانون» يجيز للحكومة أن تتدخل في الأجور، يجب إلغاء هذا القانون تحقيقاً لنظريات «الاقتصاد الحر» التي لا تجيز مثل هذا التدخل «أبداً» وإطلاقاً، إلا في مجال تعيين الحد الأدنى للأجور (وزير السياحة فادي عبود)، وأن بدل النقل ضمم خصيصاً في عام 1995 لكي لا يكون تسديده ملزماً ويمكن التهرب منه (الوزير نقولا نحاس أيضاً)، وأن معظم الأجر في القطاع الخاص لا يُصْرَح عنهم، وبالتالي لا يتقاضون بدل النقل، ولا يجوز أن تعتمد الحكومة على الإضرار بمصالح أصحاب العمل الذين يوظفونهم عبر إلزامهم تسديد هذا البدل؛ لأن ضم بدل النقل إلى الأجر سيرفع القيمة الاسمية للأجر، وبالتالي سيرفض أصحاب العمل لضغوط من يعملون على تشغيلهم لزيادة أجورهم على حساب الأرباح التي تُعد الحافز الأساسي للاستثمار (وزير الدولة نقولا فتوش)، وأن إعلان مبلغ «مرتفع» للحد الأدنى للأجور الفعلي يُضعف «جاذبية» لبنان أمام «المستثمرين»؛ إذ إن الأجور المنخفضة هي عامل الجذب الرئيسي ولا يجوز للحكومة أن تخرب هذه «الجنة»؛ لأن المستثمرين سيفضلون ساعتئذ سوريا ومصر؛ لأنهما «أرخص» (الوزير نقولا نحاس أيضاً وأيضاً)، وإن مستويات الأجور في لبنان يجب أن تبقى خاضعة لـ«العرض والطلب» في السوق؛ إذ إن أي صاحب عمل باستطاعته أن «يستقدم» عمالاً أجانب يقبلون بأجور لا تزيد على 200 دولار شهرياً ويعملون لساعات أطول من اللبنانيين (الوزير نقولا فتوش مجدداً)، وإن أصحاب العمل يعملون فقط ليدفعوا الضرائب للدولة ويشغلوا العمال، فهم لا يحققون الأرباح بسبب الضرائب والأجور (الوزير فريخ صابونجيان أيضاً وأيضاً).

هذا كلامهم بأفواههم... فهل من يقراً ليحبرهم على الصمت إلى الأبد؟

فريخ صابونجيان: أصحاب العمل يعملون فقط ليدفعوا الضرائب للدولة ويشغلوا العمال

نقولا نحاس: القانون لا وجود له في النظام الرأسمالي إلا لخدمة المستثمرين وتعظيم أرباحهم

الأجور حتى الآن، علماً بأن الناتج المحلي الاسمي (الذي يتكوّن من الأرباح والأجور تحديداً) ارتفع بنسبة 75% بين عامي 2007 و2010، أي أن حصة الأرباح من الناتج ارتفعت كثيراً، فيما حصة الأجور تراجعت دراماتيكياً لتبلغ نحو 22% بالمقارنة مع 70% وما فوق في الدول الأخرى التي يحبّ

العمال حقوقهم والاستعاضة عن تصحيح أجورهم بكامل نسبة ارتفاع الأسعار (التي كانت ترتفع حينها بوتيرة مخيفة) بابتداع بدل «مؤقت» خارج الأجر، سمي بدل النقل، فلا يُحتسب كجزء من الأجر ولا يُصْرَح عنه لصندوق الضمان الاجتماعي، ولا تُسدّد الاشتراكات المستحقة عليه ولا يُحتسب بالتالي في تعويضات نهاية الخدمة... هذا «التحايل» أدى إلى امتناع معظم أصحاب العمل عن تسديده للأجراء، نظاميين كانوا أو غير نظاميين، وبالتالي يتقنون اللعبة جيداً، فكلما اشتدت الضغوط لتصحيح الأجور كانوا يقبلون على زيادة بدل النقل بدلاً من الأجور، فارتفع هذا البدل من ألفي ليرة في عام 1995 إلى 8 آلاف ليرة قبل القرار الأخير، أي بأربعة أضعاف، فيما الأجور نفسها بقيت مجمدة منذ عام 1996 حتى عام 2008 عندما أقرت حكومتهم زيادة «مكرمة» بقيمة 200 ألف ليرة، أي ما يعادل نسبة تقل عن 16% على الأجر الوسطي حينها، ثم جُفدت

أما في المضمون، فهم يصّدون أي محاولة «إصلاحية»، مهما كانت بسيطة، إذا كانت تمس مصالحهم «غير المشروعة» التي ترسخت في العقود الماضية، أو إذا كانت تريد أن تسترد منهم بعض «المكاسب» التي قنصوها في ظل التدمير المنهجي للدولة وتلهي المواطنين بلملمة جراحهم بعد الحرب العنيفة... فما يريدون إسقاطه اليوم هو «مجرد» قرار «بسيط» يرمي إلى تطبيق القانون وإجبار أصحاب العمل على تسديد الأجور كاملة من دون سرقة أي جزء أو عنصر منها، ولا سيما بدل النقل الذي مثل نحو 29% من الحد الأدنى للأجور الفعلي قبل قرار مجلس الوزراء الأخير... فإصحاب العمل الملتزمين القوانين لا يُسمع صوتهم الآن، لكن ترتفع أصوات المخالفين منهم الذين يصرون على اعتبار بدل النقل مسألة «خيار»، أي يمكن تسديده للأجير أو يمكن «سلبه» إياه، وهؤلاء يرون أنهم اكتسبوا هذا «الحق» منذ عام 1995، عندما قررت الحكومة التي تمثلهم سلب

باختصار

الطيران العربية السورية بين بيروت وحلب بمعدل رحلتين أسبوعياً كل اثنين وجمعة، بعد توقف استمر منذ عام 2002.

وقد وصلت إلى مطار بيروت الدولي الطائرة الأولى للشركة السورية آتية من حلب على متنها 66 راكباً، وغادرت بالعدد نفسه من الركاب. وبحسب الوكيل العام للشركة، راشد العطار، تأتي هذه الخطوة «بعد توقف طويل، لكن الحركة الناشطة بين بيروت وحلب جعلت إدارة الشركة تتخذ قراراً بإعادة افتتاح هذا الخط من جديد، نظراً إلى ما يوفره من تواصل، ولانعكاساته الإيجابية على القطاعات الاقتصادية والسياحية والتجارية والاستثمارية بين لبنان وسوريا، علماً بأننا في صدد درس إمكان أن يكمل هذا الخط الجوي في المستقبل القريب رحلاته إلى يريفان في أرمينيا».

ساعات كهرباء إضافية بعد إنجاز الصيانة

حيث أعلنت مؤسسة كهرباء لبنان إنجاز أعمال الصيانة الدورية بنجاح وفق البرنامج الموضوع منذ عدة أشهر، استعداداً لفترة الأعياد، ما سمح بوضع معظم مجموعات الإنتاج في الخدمة.

(الأخبار، وطنية)

العام للطيران المدني بالإتابة دانيال الهبيبي. وأعرب العريضي عن ارتياحه لمواقف الطرفين، وأنه اتصل بالنائب ميشال عون أخيراً لشكره على اهتمامه بالملف الذي يطالب فيه الطيارون بمعاملتهم على نحو قانوني، لا وفقاً للتعاميم، وفي إطاره نفذ الطيارون أخيراً إضراباً لمدة 48 ساعة.

الإفادة من خفض الغرامات قبل 29 كانون الأول

حيث أصدرت وزارة المال بياناً أمس، نكّرت فيه المكلفين الذين استحققت أو ستستحق عليهم غرامات ناتجة من المخالفات الحاصلة قبل الأول من آب 2011، بـ«الاستفادة من الغرامة المخفوضة في مهلة أقصاها 29 كانون الأول 2011». ودعت الوزارة المكلفين إلى «عدم التريث في انتظار إجراء التدقيق للمقاتم الضريبية والمبادرة إلى التصريح عن الضريبة وتسديدها مع الغرامة المخفوضة خلال المهلة ذاتها».

رحلتان أسبوعياً على خط بيروت - حلب

فقد أعيد أمس افتتاح الخط الجوي المباشر لشركة

لوضع الحلول قيد التنفيذ».

وتوجه باسيل إلى موظفي الوزارة بالقول: إن المناسبة التي تجمعا اليوم ترمز بين الفرح والحزن، ففي الوقت الذي نفرح بمن أعطوا الدولة وأمنوا بها وهي أعطتهم في المقابل، نحزن حين نرى أن المؤسسات تودع طاقاتها البشرية من دون استقبال البديل، متروكة مهترئة وشاغرة بنسبة 84%.

«اجتماع حاسم» لحل مشكلة «MEA»

فبعد لقاء عقده في شركة طيران الشرق الأوسط أمس بهدف التوسط لحل الأزمة القائمة بين الطيارين والإدارة، أوضح وزير الأشغال العامة والنقل، غازي العريضي (الصورة)، أنّ «اجتماعاً لاحقاً لمجلس إدارة الشركة سيعقد الثلاثاء المقبل، وأيضاً سيعقد اجتماع مشترك بين الإدارة والتقابة نهار الأربعاء المقبل لتوضيح كل الأمور». وأعرب عن أمله «أن يكون هذا الاجتماع هو الأخير والنهائي والحاسم».

وضمّ الاجتماع إلى الوزير، رئيس مجلس إدارة الشركة محمد الحوت، ورئيس نقابة الطيارين فادي خليل، والمدير



مهلة لتجديد تراخيص مشغلي الاتصالات

فقد دعت الهيئة المنظمة للاتصالات في بيان أصدرته أمس، كافة مقدمي خدمات الاتصالات المرخص لهم سابقاً من قبلها والذين لم يحصلوا على تجديد لترخيصهم بعد، إلى التقدم بطلب تجديد هذا الترخيص لدى الهيئة وذلك قبل 31 كانون الأول 2011.

وذكرت الهيئة، بموجب قانون الاتصالات (2002/431)، بأنّها «السلطة الحصرية النشطة منح تراخيص خدمات الإنترنت ونقل المعلومات» وبأنّها «ستتخذ كافة الإجراءات المناسبة والضرورية لضمان استمرارية الخدمات المعنية للمواطنين من جهة، ولضمان شروط منافسة عادلة وصحيحة بين المشغلين من جهة أخرى».

«معضلة الكهرباء تُهدّد بانفجار ميثاقي»

هذا ما حذّر منه وزير الطاقة والمياه، جبران باسيل، خلال حفل تكريمي أقامته الوزارة لـ17 موظفاً من الإدارة أنهوا مدة خدمتهم.

فإلى المشاكل الاجتماعية والاقتصادية الخطيرة الناجمة عن وضع الكهرباء، هناك «انفجار» مقبل يسببه هذا القطاع «في حال عدم التعاون والتضامن بين كافة الأفرقاء».