



في خدمة لبنان

بيروت، في ٢٨/٣/٢٠٢٣

حضرة رئيس مجلس النواب اللبناني
الأستاذ نبيه بري المحترم

تحية طيبة وبعد،

الموضوع: اقتراح تأليف لجنة تحقيق برلمانية بموضوع تلزيم إنشاء مبنى في مطار رفيق الحريري الدولي بالتراضي
المرجع: المادة 139 وما يليها من النظام الداخلي لمجلس النواب.

نرفق ربطاً اقتراحاً بتشكيل لجنة تحقيق برلمانية بموضوع تلزيم إنشاء مبنى في مطار رفيق الحريري الدولي بالتراضي، مع الأسباب الموجبة لتشكيل هذه اللجنة وإيلائها بعض سلطات قضاة التحقيق، وفقاً لأحكام القانون رقم 72/11 الصادر بتاريخ 25 أيلول 1972، ونرجو عرض الموضوع على الهيئة العامة لمجلس النواب كما تقضي أحكام المادة 139 من النظام الداخلي لمجلس النواب.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير

النائب الدكتور سليم الصايغ



في الأسباب الموجبة لاقتراح تأليف لجنة تحقيق برلمانية.

1. أطلق رئيس حكومة تصريف الأعمال السيد نجيب ميقاتي ووزير الأشغال العامة والنقل السيد علي حميه مشروع إنشاء مبنى جديد للمسافرين في مطار رفيق الحريري الدولي بعد تجاوز حركة المسافرين سقف التشغيل والسعة ضمن مشروع تكاملي لتوسيع المبنى الحالي الذي لم يشهد أي تغيير منذ العام 1998.
2. صرح وزير الأشغال العامة والنقل أن تمويل وتصميم وتشبيد وتجهيز وإشغال وصيانة وتشغيل المنشآت والمباني واستثمار المبنى الجديد سيكون بتكلفة أولية مقدارها مئة وأثنى وعشرين مليون دولار أميركي، مدفوعة من القطاع الخاص عبر الشركة اللبنانية للنقل الجوي (لات)، علماً أن مدة إنجاز هذا المشروع هي أربع سنوات على أن يفتتح المبنى في الفصل الأول من العام 2027 وتنتقل ملكية المنشآت فور إنجازها إلى سجل المساحات المبنية العائدة للطيران المدني.
3. أضاف وزير الأشغال العامة والنقل أن شركة إيرلندية متخصصة في إدارة وتشغيل المطارات ستقوم بتشغيل المبنى الجديد بعد تشييده ضمن رؤية لإشراك القطاع الخاص في إدارة المرافق العامة كضمان لزيادة إنتاجيتها، وقد جرى هذا الاتفاق بالاستناد إلى قانون رسوم المطار.
4. اتخذ مجلس الوزراء قراراً بأن تكون لهيئة الشراء العام الدور الأساسي في هذا التلزم، لكن ولأسباب مجهولة تم تخطي هذا القرار وتم إبرام اتفاق بالتراضي يخرج عن الاصول المتبعة ودون المرور بأي جهة رقابية مما يرسم أكثر من علامة استفهام.
5. وقد علم أن وزارة الأشغال قد اكتفت بسؤال استشاري المطار "دار الهندسة الشاعر ومشاركوه" حول كلفة المشروع وعدد السنوات التي تحتاجها الشركتان اللتان ستبنيان وتديران المبنى الجديد لتحصيل استثمارهما، فجاء الجواب ان الكلفة تبلغ حوالي 122 مليون دولار ويحتاج تحصيلها ما بين 29 الى 34 عاماً، مع العلم ان دور شركة "دار الهندسة الشاعر ومشاركوه" استشاري ولا تملك أي صفة رقابية.
6. في نظرة أعمق للمسألة المطروحة، فإن المبنى الجديد يستوعب 3 مليون ومئتي ألف مسافر، تستطيع الشركتان من خلاله وبأبسط الخدمات تحصيل ما لا يقل عن 10 دولار أميركي من كل مسافر، بالتالي ستمكن من



في خدمة لبنان

تحصيل ما لا يقل عن 30 مليون دولار سنوياً، مما يمكّنها من استرداد استثمارها في اقل من 4 سنوات، وفي الـ 21 سنة المتبقية من العقد ستجني أرباحاً طائلة لحسابها دون المرور بالسوق الحرة في المبنى الجديد الذي يدر أموال طائلة.

وحيث أنّه من التدقيق بالوقائع المذكورة أعلاه، يتبين أن صفقة تلزيم إنشاء مبنى جديد في مطار رفيق الحريري الدولي وتشغيله تطرح أكثر من إشكالية لا سيما لجهة طريقة التلزيم بالتراضي ودون المرور بالأجهزة الرقابية ودون الاستناد إلى دراسة جدوى واضحة، تحدد نسباً تصاعديّة لأرباح الدولة.

وبما أنّه من المفترض أن تكون المناقصة علنية ومعلنة وتتبع دفتر شروط تشارك فيها أكثر من شركة عالمية ومحلية وفقاً للأصول ولقانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

لذلك،

أعدنا الاقتراح المرفق للمطالبة بتأليف لجنة برلمانية للتحقيق في الشبهات والتجاوزات الواقعة على القوانين اللبنانية والأموال العامة في موضوع تلزيم إنشاء مبنى جديد للمسافرين في مطار بيروت وإيلائها صلاحيات قضاة التحقيق تمكينا لها من إجراء تحقيق شفاف، آمليّن أن يلقى هذا الاقتراح القبول والموافقة.