



Municipalité de Beyrouth  
بلدية بيروت

الرقم: ١٢٠/ب/٢٠١٩

تاريخ: ٤ كانون الثاني ٢٠١٩

**الموضوع:** بيان الحلول القانونية لمعالجة نتائج الاتفاقية المبرمة مع هيئة إدارة السير والآليات والمركبات لتنظيم وتشغيل وقوف السيارات على جانب الطريق مقابل بدل

بالإشارة إلى الموضوع أعلاه، تبيّن ما يأتي:

- أولاً: لا اجتهاد في معرض النص الصريح

1- تضمّن قانون البلديات نصاً صريحاً (المادة ٤٩) وبمقتضاه يدخل ضمن صلاحية المجلس البلدي:  
"تنظيم النقل بأنواعه وتحديد تعرفاته عند الاقتضاء ضمن النطاق البلدي، ومع مراعاة أحكام القوانين النافذة".

وكذلك فإن قانون الرسوم والعلاوات البلدية قد تضمّن نصّاً أكثر وضوحاً، وذلك في المادة ٤٨ منه التي نصّت على ما يلي: "يعين المجلس البلدي اماكن وقوف السيارات والآليات على اختلاف فئاتها وانواعها في الاملاك العمومية البلدية ويضع نظاماً خاصاً لهذه الغاية يحدد فيه معدلات الرسم تبعا لمدة الوقوف مؤقتا كان او عابرا كما يعين طرق ووسائل تحصيله".

2- وإن إلغاء صلاحية مقررّة بموجب قانون إنما يجب أن يتمّ بموجب قانون صريح أو ضمني يلغي صلاحية المجلس البلدي وينيط الاختصاص بجهةٍ أخرى. وبالتحقق من القوانين المرعية الإجراء، نلاحظ أنه لا يوجد أي نصٍ لاحقٍ يلغي صلاحية المجلس البلدي.

3- فلا يمكن، بل من غير المقبول أن نستخلص من بند التعريفات الواردة في المادة الثانية من قانون السير الجديد رقم ٢٤٣ تاريخ ٢٢/١٠/٢٠١٢ أن هذا القانون قد منح هذه الصلاحية لهيئة إدارة السير والآليات والمركبات، وأن التعريفات الواردة في المادة الثانية، لا تعدّ أحكاماً قانونية ولا ترابط بين تعريفٍ وآخر، وأن ورود تعريف الوقوف لقاء بدل، وبعده ورود تعريف الإدارة المختصة، لا يمكن لعاقِل أن يستخلص منه أن الإدارة المختصة هي المناطق بها تنظيم الوقوف مقابل بدل.

بل إن هذه التعريفات قد استخدمت في المادة ٣٨٩ التي حددت صلاحية الإدارة المختصة في إطار الوقوف مقابل بدل، حيث ورد في هذه المادة ما يأتي: " تُثبت المخالفات لأحكام هذا القانون بمحاضر ضبط ينظمها:

- عناصر قوى الأمن الداخلي.
- عناصر الشرطة البلدية المولجون ضابطة السير.
- موظفو الإدارة المختصة المحلفون والمكلفون بقرار من وزير الداخلية والبلديات، وذلك للمخالفات ذات الطابع الميكانيكي ومخالفات الحمولة الزائدة، ومخالفات الوقوف في نطاق الشوارع الخاضعة للوقوف لقاء بدل، على أن تُحدّد دقائق تنفيذ هذا النوع الأخير من المخالفات بقرار يصدر عن وزير الداخلية والبلديات.

بحسب هذه المادة وهذا القانون فإن صلاحية هيئة إدارة السير مقتصرة على ترشيح مستخدمين في الهيئة قد سبق لهم حلف اليمين، وأن يكلفوا بقرار من وزير الداخلية والبلديات بتنظيم محاضر الضبط. ولكن عملياً لا تقوم الهيئة بهذه المهمة المنوطة بها قانوناً مثل عناصر قوى الأمن الداخلي وعناصر الشرطة البلدية، إذ أنها كلّفت شركة خاصة بتنظيم المحاضر خلافاً للقانون المذكور.

ذلك أن سلطة الضبط بما هي من سلطة زجرية لها طابع الجزاء لا يمكن أن يتولاها إلا شخص مكلف بموجب القانون، ولا يمكن تفويض شركة خاصة بأداء هذه المهمة، ما يدفع للقول بأن الهيئة تنازلت عن صلاحية لها مقررة بالقانون ومنحتها للقطاع الخاص بدون تفويض أو إجازة تشريعية.

وحيث أن هذا القانون قد حصر صلاحية هيئة إدارة السير بتنظيم محاضر الضبط عبر موظفين محلفين، فإنه وبخصوص إدارة الوقوف مقابل بدل وجباية العائدات أو استثمار عدادات الوقوف مقابل بدل، فلا يستفاد من القانون المذكور لا تصريحاً ولا تلميحاً أن للهيئة أي دور في هذا المجال.

4- إن القانون رقم ٥٠٥ تاريخ ٢٠٠٣/٧/١٦ الذي أجاز للحكومة إبرام اتفاقية قرض بقيمة (٦٥ مليون د.أ.) مع البنك الدولي للإنشاء والتعمير لتمويل مشروع تطوير النقل الحضري، فإن هذه الاتفاقية ذات الطابع المالي المؤقت لا تتضمن أي نص صريح يفيد انتقال الصلاحية لتنظيم وإدارة عدادات الوقوف مقابل بدل إلى هيئة إدارة السير، والأدلة عديدة نبرزها تباعاً:

- إن اتفاقية القرض المبرمة بين الجمهورية اللبنانية والبنك الدولي للإنشاء والتعمير قد نصت على أن تنفيذ المشروع إنما يتولاه كلٌّ من مجلس الإنماء والإعمار الذي يتولى تنفيذ الأجزاء الف، وباء، وجيم، وهاء من المشروع والمديرية العامة للنقل البري والبحري التابعة لوزارة الأشغال العامة والنقل التي تتولى تنفيذ الجزء دال من المشروع.
- يتألف المشروع من أربعة أجزاء هي: (الجزء الف: برنامج إدارة المرور، الجزء باء: برنامج تحسين أماكن انتظار السيارات في الشوارع، الجزء جيم: برنامج تحسين محاور الشوارع الرئيسية، الجزء دال: بناء قدرات وزارة الأشغال العامة والنقل) وإن تمويل تنفيذ هذه الأجزاء الأربعة إنما يتم من خلال القرض المذكور، وأن الجزء ب من هذا المشروع هو الذي تُعنى به البلديات لكون هذه الاتفاقية قد نصت في المادة السادسة منها الفقرة (ج) على أن: "تكون هيئة إدارة المرور قد أبرمت مع بلدية بيروت اتفاقية امتياز خاصة بمواقف انتظار السيارات في الشوارع مقابل رسوم، تكون مقبولة لدى البنك".
- تؤكد هذه الفقرة أن الصلاحية لا زالت للبلديات، لهذا فإنه ولأغراض اتفاقية القرض حصراً وفي سبيل دعم هيئة إدارة السير في تنفيذ المشروع المتكامل فإنها طلبت من بلديات بيروت الكبرى إبرام اتفاقيات امتياز مع هيئة إدارة السير من أجل السماح لها بتنفيذ هذا المشروع. وأن مجرد وجود نص على أن تبرم البلدية اتفاقية مع هيئة إدارة السير، فهذا يعني تلقائياً أن الصلاحية هي للبلديات، وأن على البلدية أن تتعاقد مع الهيئة لكي يصبح متاحاً للهيئة المشاركة في تنفيذ المشروع. إذاً فإن صلاحية الهيئة مستقاة من العقد المبرم مع البلدية وليس من القانون.

- إن اتفاقية القرض المذكورة لا تتضمن أي التزام على عاتق بلدية بيروت بتسديد القرض ولا تسديد أي نسبةٍ منه، بل وضعت التزام التسديد على عاتق الدولة اللبنانية، بحيث ورد في الاتفاقية ما يأتي: اتفاقية، بتاريخ ٢٦/٩/٢٠٠٢، بين الجمهورية اللبنانية (المقترض) وبين البنك الدولي للإنشاء والتعمير (البنك). حيث أن المقترض، بعد اقتناعه بجدوى وألوية المشروع الوارد وصفه في الملحق ٢ لهذه الاتفاقية (المشروع)، طلب مساعدة البنك في تمويل المشروع؛ ان مجلس الإنماء والإعمار سيتولى تنفيذ الاجزاء الف، وباء، وجيم، وهاء من المشروع بمساعدة من المقترض، وكجزء من هذه المساعدة، سيجعل المقترض جزءاً من حصيله القرض متاحاً لمجلس الإنماء والإعمار حسبما تنص عليه المادة الثانية من هذه الاتفاقية (القرض)، ... .

إذ واضح من هذا النص أن المقترض هو الدولة اللبنانية، وأن المنفذ لجزء من المشروع هو مجلس الإنماء والإعمار، وأن سداد القرض هو من مسؤولية الدولة اللبنانية وفق أحكام الاتفاقية لا سيما البند ٢-٨ الذي ينص: "يلتزم المقترض بسداد اصل مبلغ القرض وفقاً لجدول السداد المبين في الملحق ٣ لهذه الاتفاقية".

ولما كان المشروع المنفذ لا يقتصر على تنفيذ مشروع الوقوف مقابل بدل، بل هو مشروع يضم أربعة مشاريع كبرى تتعلق بالنقل الحضري، بحيث يستحيل قانوناً تحميل بلدية بيروت كلفة سداد هذا المشروع وهي غير معنيّة إلا بجزءٍ بسيطٍ منه.

علماً أن السداد تتولاه وزارة المالية التي يجب أن تُسأل فيما إذا كانت هيئة إدارة السير كانت تحوّل عائدات المشروع إلى وزارة المالية لكي يُقال بأن البلدية ملزمة بتسديد جزء من القرض.

ولهذا فإن ربط تنفيذ مشروع الوقوف مقابل بدل بصورة دائمة باتفاقية القرض هو في غير محله ولو كانت بلدية بيروت مدينة بقيمة القرض أو بجزء منه، لكان يجب اطلاعها على قيمة القرض المتوجب عليها وحدود التزاماتها والدفعات المسددة من حسابها والرصيد المتبقي بذمتها، وهي أمور لم تحصل ما يؤكد أو يعطي الدليل على أن بلدية بيروت غير ملزمة بتسديد قيمة القرض من عائدتها المفترضة من هذا المشروع، خلافاً لما تحاول إشاعته بدون دليل ولا بيّنة هيئة إدارة السير والمركبات والآليات.

5- يستفاد مما تقدّم أن القوانين الناظمة لتنفيذ مشروع الوقوف مقابل بدل تمنح الصلاحية لبلدية بيروت، وتجزير للبلدية أن تتعاقد مع هيئة إدارة السير والمركبات والآليات لتنفيذ هذا المشروع، وفق بنود العقد الذي يحدد حقوق وواجبات الطرفين.

6- إن هيئة إدارة السير والمركبات والآليات لم تتف هذا الأمر، إذ لا زالت تنشر على موقعها الإلكتروني حقيقة أن عدادات الوقوف والعائدات المحصّلة منها هي لبلدية بيروت، حيث نقرأ في موقع الهيئة (<http://parkmeterlebanon.com/AboutUs>) ما يأتي: "إن هذه الإدارة تخضع لقرار مجلس بلدية بيروت رقم ٢٨ تاريخ ٢٠٠٦/١/١٧ القاضي بالموافقة على نظام الوقوف على جوانب الطرق العائد للمشروع. وإن عدادات الوقوف هي ملك لبلدية بيروت، وإن جميع الأموال المجباة سواء من الوقوف العادي أو من بدلات الوقوف الإضافية تعود للبلدية دون سواها. و إن بدلات الوقوف الإضافية والعلاوات عليها وتسعيرة الوقوف وضبطها وتحديد ساعاتها تحددها البلدية مع هيئة إدارة السير".

#### ثانياً: بلدية بيروت تعاملت بحسن نية زائدة مع هيئة إدارة السير والمركبات والآليات

بالرغم من أن الأراضي التي ينفذ عليها المشروع يدخل ضمن أملاك بلدية بيروت العامة، وأن للبلدية صلاحية إدارة واستثمار هذه الأملاك، ولها بقوة القانون صلاحية تنظيم الوقوف مقابل بدل في أملاكها العامة البلدية، وكذلك فإن هيئة إدارة السير في بيانها المنشور في موقعها الإلكتروني تؤكد أن العائدات والعائدات هي لبلدية بيروت. وبالرغم من كل هذه الحقائق، إلا أن العقد المبرم بين البلدية والهيئة، لم يراع حقوق بلدية بيروت بل جاء مجحفاً بحق البلدية وغير متوازن على الاطلاق، وهذا الأمر أكدته النيابة العامة لدى ديوان المحاسبة في قرارها رقم ٢٠١١/٤١٧١/٦٠ تاريخ ٢٠١٣/٦/٢٧ الذي خلصت بموجبه فيما يتعلق بالعلاقة بين هيئة إدارة السير وبلدية بيروت إلى ما يأتي:

#### 1- بالنسبة لهيئة إدارة السير:

- التقيد التام بأحكام العقد الموقع مع بلدية بيروت وخصوصاً ما يتعلّق بالمادة الخامسة منه لجهة تزويد البلدية بجداول كل ستة أشهر وكذلك بالنسبة لتعاملها مع سائر البلديات المعنية.
- فصل حساب العائدات عن حساب الهيئة المفتوح لدى مصرف لبنان أو ايجاد وسيلة حسابية ما تسمح ببيان وضع عائدات المشروع بصورة واضحة وجلية.

- وضع آلية حسابية واضحة لواردات عدادات الوقوف ونفقاته، بحيث تظهر جلية قرارات التصفية والصرف والدفع العائدة لكلٍ من العمليات التالية: نفقات التشغيل والصيانة، المبالغ المقتطعة لإيفاء قيمة القرض، النفقات العائدة لتنظيم الإشارات الضوئية وكاميرات المراقبة وغرفة التحكم المروري وكافة الأعمال الأخرى بغية تحديد تاريخ البدء بإعطاء بلدية بيروت ما يستحق لها من أموال ناجمة عن هذا المشروع وقيّمته.

## 2- بالنسبة لبلدية بيروت:

- وجوب تعيين مندوب عنها لمتابعة تنفيذ العقد الموقع بينها وبين هيئة إدارة السير والاطلاع على مجريات مشروع عدادات الوقوف وأوضاع الإدارية والمالية، وإعداد تقرير دوري بهذا الشأن يقدّمه إلى المجلس البلدي والمحافظ.

- إعادة النظر بكامل بنود العقد المؤرخ في ٢٠٠٤/١١/١٣ بما يخدم مصالح البلدية كسلطة محلية من الناحيتين المرورية والمالية ويؤمن الحصول على عائدات البلدية من هذا المشروع وذلك في ضوء انتهاء مدّة تنفيذه تقريباً.

3- اعتبار كل من مجلس الإنماء والأعمار وهيئة إدارة السير والآليات والمركبات وكل موظف معني بمشروع عدادات الوقوف على جوانب الطرق مسؤولاً عن تنفيذ هذه التوصيات والملاحظات والتقيّد بمضمون هذا القرار وفقاً للقوانين والأنظمة المرعية الإجراء.

إن قرار النيابة العامة لدى ديوان المحاسبة، هو شديد الوضوح في تبيان الصلاحيات وتحديد المسؤوليات، وقد وضع أطر العلاقة السليمة بين بلدية بيروت وهيئة إدارة السير والآليات والمركبات، إلا أنه لغاية تاريخه لم يُصر إلى الالتزام بأحكام هذا القرار.

بالفعل وبالعودة إلى العقد المبرم بين بلدية بيروت وهيئة إدارة السير والآليات والمركبات تاريخ ٢٠٠٤/١١/١٣ يمكن إبداء الملاحظات الآتية حوله:

1- إنه استند في بناءاته إلى المادة ٥٥ من المرسوم رقم ٤٠٨٢ تاريخ ١٤/١٠/٢٠٠٠، وهذه المادة تجيز للهيئة العمل بالتنسيق مع البلديات على وضع سياسة لتنظيم الوقوف على جوانب الطرقات وتحديد الاماكن المخصصة للوقوف المسموح او الممنوع، ووضع نظام خاص لادارة برامج الوقوف على جوانب الطرق باستخدام العدادات الخاصة بما في ذلك تركيبها وصيانتها، وازالة المخالفات، وكذلك التعاقد مع البلديات المعنية لاستثمار هذه العدادات مع توزيع الحصص العائدة للمؤسسة ولكل بلدية من الرسوم المحصلة.

إن هذه المادة لم تولّ هيئة إدارة السيرة أي صلاحية خاصة منفردة بتنظيم وإدارة الوقوف على الطرقات مقابل بدل، إنما على العكس من ذلك، فهي علّقت ممارسة الهيئة لهذه الصلاحية على التنسيق المسبق مع البلدية المعنية، ثم التعاقد مع هذه البلدية على استثمار العدادات وتوزيع عائداتها. إذ هي صلاحية للهيئة ناجمة عن عقد وليس عن نظام أو قانون.

2- في المادة الثالثة من العقد، عهدت البلدية إلى هيئة إدارة السير بجمع بدلات الوقوف المحصلة بالعدادات وأجاز للهيئة أن تستوفى منها مصاريف تشغيل وصيانة العدادات والإشارات الضوئية وتودع الأموال المتبقية في الخزينة اللبنانية لسداد المبالغ المستحقة من قيمة القرض لهذه الأشغال. الملفت في هذه المادة، أنها فوّضت الهيئة تحديد أنواع المصاريف والأكلاف المترتبة، ولم تبين النسبة المقدرة لهذه الأكلاف من العائدات المحصلة، كذلك لم تحدد حصّة كل من البلدية والهيئة من الأرباح. وهذا التهاون في تحديد النسبة المعقولة من المصاريف إلى إقدام الهيئة على اعتبار أن المصاريف توازي العائدات وأنه لا يوجد أي دخلٍ محقق من هذا المشروع. وهذا ما صرّحت به هيئة إدارة السير بموجب كتابها رقم ٢٠١٧/٣٨٨٢ تاريخ ٢٠١٧/٣/١١ جواباً على كتاب محافظ مدينة بيروت رقم ٢٢٧٩ تاريخ ٢٠١٧/٢/٢ حيث أفادت بأنه: "لم يتمّ إيداع أية عائدات لبلدية بيروت وبالتالي لا علم لها بأي حساب عائد لبلدية بيروت خاص لمشروع عدادات الوقوف حتى تاريخه وذلك بسبب تقارب إيرادات المشروع من نفقاته".

ومن المعلوم أن أي مشروع تكون عائداته لخمس عشر سنة موازية لنفقاته هو مشروع فاشل يقتضي وضع حدٍ له، إذ لا يوجد في قواعد المشاريع الاستثمارية أي قاعدة تقول بأن الكلفة توازي العائدات. وفي هذه المادة اختارت بلدية بيروت المساهمة طواعية في تسديد قيمة القرض، ولكن لم تحدد هذه المادة كما أشرنا أعلاه، إلى قيمة المبالغ المتوجبة على بلدية بيروت ولا الأقساط المدفوعة ولا حتى

معرفة ما إذا كانت وزارة المالية قد استلمت هذه العائدات أم لا، وهي أمور تُسأل عنها هيئة إدارة السير.

3- وفي المادة الرابعة من العقد، : بعد سداد قيمة القرض المخصص لهذه الأشغال تقوم الهيئة باستيفاء حصيلة مصاريف تشغيل وتطوير وصيانة هذه المعدات Parkmeter والإشارات الضوئية وتودع الأموال الباقية لحساب صندوق بلدية بيروت.

لقد أعطت البلدية بموجب هذه المادة كل الثقة لهيئة إدارة السير بأن تستوفي مصاريف التشغيل والصيانة، تاركَةً لها صلاحية تقدير هذه المصاريف، دون وضع أي أسس أو معايير أو نسبٍ لهذه المصاريف من إجمالي العائدات.

فإذا بهيئة إدارة السير والمركبات تعتبر أن كامل العائدات هي لتغطية المصاريف، بل ذهبت أبعد من ذلك إذ عمدت إلى توسيع الأعمال المشمولة ضمن هذه المصاريف دون علم ولا موافقة الطرف المتعاقد معها أي بلدية بيروت، حيث عدّلت العقد بإيرادتها المنفردة وألزمت البلدية بما قررت، حيث جاء في كتاب هذه الهيئة رقم ٢٠١٨/٣٩٥٨١ تاريخ ٢٠١٨/٨/١٦ ما يأتي: " أن عائدات الوقوف تعود لتغطية تكاليف التشغيل والصيانة للمهمات التي تتولاها الهيئة ومنها:

- 1- تشغيل برمجة وصيانة الإشارات الضوئية ضمن نطاق بيروت الكبرى وتزيد من ٢٢٠ تقاطع
- 2- تشغيل وصيانة غرفة التحكم المروري العائدة لمشروع تطوير النقل الحضري.
- 3- تشغيل وصيانة اللوحات الارشادية الممتدة من نهر الكلب حتى طريق المطار
- 4- كافة الأعمال المدنية التابعة لغرفة التحكم المروري.

وهكذا بينما المادة الرابعة من العقد تحدد مصاريف التشغيل بأنها مصاريف تشغيل وتطوير وصيانة هذه المعدات Parkmeter والإشارات الضوئية، بينما الهيئة تعدّ قائمة طويلة خلافاً لإرادة البلدية وخلافاً لمنطوق العقد متجاوزة بذلك كافة أحكام القانون الإداري.

4- وفي المادة الخامسة من العقد، تمّ وضع التزام على عاتق هيئة إدارة السير بتزويد بلدية بيروت بالجدول والتفاصيل المالية العائدة للمبالغ المحصّلة بالعائدات ومصاريف تشغيل وتطوير هذه المعدات وذلك كل ٦ أشهر.



إلا أن الهيئة لم تلتزم بهذا الموجب بل كانت تكتفي عند طلب البلدية بأن ترسل لها تقرير موجز غير مسند بفواتير ولا إيصالات ولا أي مستند مؤكد لصحة المعلومات الواردة فيه ويظهر فيه أن العائدات توازي النفقات وبالتالي لا حصة مالية لبلدية بيروت.

بالرغم من أداء هيئة إدارة السير غير المتوافق مع قواعد القانون ولا مع مبادئ العقد المبرم، فإن بلدية بيروت اكتفت بمراسلة الهيئة مراتٍ عديدة دون أن تلقى تجاوباً، ونستعرض بعضاً من هذه المراسلات:

○ إن رئيس مجلس بلدية بيروت رفع كتاباً إلى محافظ مدينة بيروت رقم ١٣٥٠/م/٢٠١٢ تاريخ ٢٠١٢/٦/٥ يبلغه بموجبه قرار المجلس البلدي تاريخ ٢٠١٢/٦/١ الذي أكد على طلبات المجلس البلدي السابقة بإيداعه كافة المستندات المتعلقة بمشروع تركيب عدادات وقوف على جوانب الطرق وتركيب الإشارات الضوئية وكافة التقارير المالية التي توضح إيرادات العدادات وكلفة صيانتها وكذلك كلفة صيانة الإشارات الضوئية.

○ إن محافظ مدينة بيروت بموجب كتابه رقم ٦٨٢٢ تاريخ ٢٠١٣/٣/٢٠ قد طلب من هيئة إدارة السير تفاصيل الأرقام عن الواردات المالية، وكيفية تسديد القرض المعطى من قبل البنك الدولي لتنفيذ هذا المشروع والوثائق الأساسية التي تثبت التسديد ونسخة عن العقد لبيان تاريخ مباشرة العمل وتالياً تاريخ انتهائه.

○ كرر المحافظ بموجب كتابه رقم ٦٨٢٢ تاريخ ٢٠١٣/٤/١٢ ابلاغ هيئة إدارة السير أنها أخلت بواجبها وخلافاً لبنود العقد بحيث لم تزود البلدية بالجدول والتفاصيل المالية العائدة للمبالغ المحصلة من عدادات الوقوف ومصاريف تشغيلها وتطويرها لغاية تاريخه. كما لم تطلع البلدية على دفتر شروط الصيانة والتشغيل الذي يتم العمل على أساسه.

○ كتاب محافظ مدينة بيروت رقم ٢٢٧٩ تاريخ ٢٠١٧/٢/٢ الذي يكرر ذات المطالب.

بسبب عدم تجاوب هيئة إدارة السير مع مطالب بلدية بيروت، وجّه محافظ مدينة بيروت كتاباً يحمل الرقم ٢٢٧٩ تاريخ ٢٠١٧/٨/٢ إلى وزير الداخلية والبلديات، يختصر فيه معاناة البلدية مع هيئة إدارة السير، وذلك كالآتي: " أن هيئة إدارة السير أخلت بموجباتها العقدية المحددة في المادتين الخامسة والثامنة من اتفاقية ٢٠٠٤/٧/١٩ فهي لم تباشر بتزويد البلدية بالجدول والتفاصيل المالية العائدة للمبالغ المحصلة بواسطة هذه العدادات ومصاريف تشغيل وتطوير هذه المعدات كل ستة أشهر كما نصت المادة الخامسة مما حرم البلدية الاطلاع على حقيقة مداخل هذه العدادات وكلفة صيانتها ومعرفة ما يعود لها من عائدات هذه العدادات.

وما يؤلم فعلاً ويثير التساؤلات أنه ومنذ العام ٢٠٠٧ ولغاية تاريخه أي ما يجاوز العشر سنوات لم يدخل صندوق البلدية فلس واحد من عائدات هذه العدادات رغم وضع البلدية آلاف الأمتار المربعة من أملاكها العامة بتصرف هيئة السير لتركيز هذه العدادات واستثمارها. لكل هذه الأسباب ومن منطلق الحرص على المال العام وعلى تأمين واردات إضافية لا يستهان بها من عائدات هذه العدادات يمكن استثمارها في مشاريع إنمائية تعود بالنفع على أبناء العاصمة ونظراً لأن التجربة التي قامت بها البلدية بالتنسيق مع هيئة إدارة السير لم تكن ناجحة إذ فوتت على خزينتها موارد هامة. فإننا نبلغ معاليكم عدم رغبتنا والمجلس البلدي بتجديد التعاقد مع هذه الهيئة الذي انتهت صلاحيته منذ ست سنوات وهو يجدد من طرف واحد وتلافياً لأن تقدم الهيئة على تنظيم عقد جديد مع شركة Duncan Nead حيث ستنهي العقد الحالي معها بتاريخ ٢٦/١٢/٢٠١٧".

#### ثالثاً: عدم ثبوت تجديد العقد الأول المبرم مع هيئة إدارة السير

لم تستطع هيئة إدارة السير والمركبات والآليات إثبات أن العقد المبرم مع بلدية بيروت في ١٣/١٠/٢٠٠٤ قد جرى تجديده، واكتفت بموجب كتابها رقم ٢٠١٨/١٣٤٢٠ تاريخ ٢٠١٨/٤/١٨ إلى القول بأن العقد يجدد تلقائياً ، دون أن تبرز أي دليل على صحة هذه المزاعم، إذ أن المادة الثامنة من العقد الأساسي تنص على أن مدة هذه الاتفاقية هي ست سنوات قابلة للتجديد بموافقة الطرفين،

بل إن هيئة إدارة السير كان سبق لها وبموجب كتابها رقم ٢٠١٧/٣٨٨٢ تاريخ ٢٠١٧/٣/١١ جواباً على كتاب محافظ مدينة بيروت رقم ٢٢٧٩ تاريخ ٢٠١٧/٢/٢ أن أفادت بأن العقد الموقع بين الهيئة وبلدية بيروت بتاريخ ١٣/١١/٢٠٠٤ لمدة ست سنوات لم يتم طلب التجديد له من قبل البلدية في حينه ولغاية تاريخه. ولهذا وبعد الاقرار الخطي بعدم تجديد العقد، فإن هذا العقد قد انتهى فعلياً بتاريخ ١٣/١١/٢٠١٠ ولم يصر إلى تجديده.

وأن محافظ مدينة بيروت بموجب كتابه رقم ٢٢٧٩ تاريخ ٢٠١٧/٨/٢ الموجه إلى وزير الداخلية والبلديات قد أفاد بأن: "هيئة إدارة السير تجاوزت منطوق المادة الثامنة التي حددت مدة الاتفاقية بست سنوات من تاريخ تصديقها من قبل معالي وزير الداخلية والبلديات قابلة للتجديد بموافقة الطرفين وقامت من طرف واحد ودون موافقة الفريق الأول أي بلدية بيروت بالاستمرار بعقد الاتفاقات مع شركة Duncan nead لغاية نهاية العام ٢٠١٧.

ولهذا فإن العقد لم يعد قائماً وأن هيئة إدارة السير تستثمر أملاك عامة بلدية وعددات ملك بلدية بيروت دون أي سند قانوني يجيز لها ذلك، بكل الأحوال وعلى فرض أن العقد كان يجدد ضمناً، فإن كتاب محافظ مدينة بيروت تاريخ ٢٠١٧/٨/٢ هو حاسم لناحية إنهاء العقد وعدم تجديده. ما يضع الهيئة أمام استحقاق الموافقة على إبرام عقد جديد وفق الأصول المعتمدة والتي تحفظ حقوق البلدية كما ورد في قرار النيابة العامة لدى ديوان المحاسبة.

وكما خلصت إلى ذلك أيضاً هيئة التشريع والاستشارات في وزارة العدل بموجب الرأي رقم ٢٠١٨/٩٤ تاريخ ٢٠١٨/١/٢٢ إلى أنه يعود لبلدية بيروت صلاحية الاتفاق أو عدم الاتفاق مع هيئة إدارة السير والمركبات بخصوص المواقف في مدينة بيروت على أن تجري البلدية التلزم بالاستناد إلى دفتر شروط التلزم الذي تضعه الهيئة بالاستناد إلى سياستها العامة في هذا المجال.

وهذا الرأي يتوافق مع مبادئ التعاقد، حيث لا يمكن إلزام جهة على استمرار التعاقد، حتى لو كان العقد هو عقد امتياز إذ يخضع هذا الامتياز لشروط العقد ومنها شرط المدة، بحيث توافق الطرفان على أن مدة هذا الامتياز ٦ سنوات قابلة للتجديد، ولهذا فإن بلدية بيروت صلاحية أن تقرر فيما إذا كانت ترغب بالاستمرار في التعاقد مع هيئة إدارة السير أو عدم التعاقد والسماح للمواطنين بركن سياراتهم في الشوارع بالمجان وإعفائهم من بدل الوقوف.

#### رابعاً: آلية التعاقد التي أقرتها وزارة الداخلية والبلديات

اعتباراً من تاريخ ٢٠١٧/٨/٢ فإن العقد المبرم مع هيئة إدارة السير والمركبات والآليات أصبح لاغياً وليس له وجود قانوني ما يوجب البحث عن صيغة تعاقدية جديدة تحفظ حقوق البلدية، وهذه الصيغة أقرتها وزارة الداخلية والبلديات بموجب الكتاب رقم ١٠٦٤٢ تاريخ ١٠/١٠/٢٠١٢ الذي تضمن صراحة أن صلاحية إجراء المزايدة وإبرام العقود ووضع نظام الوقوف المؤقت إنما هو من صلاحية البلديات والاتحادات البلدية وذلك بالتنسيق مع هيئة إدارة السير والمركبات، حيث ورد في هذا الكتب ما حرفيته: " .. التعميم على البلديات والاتحادات البلدية ما يأتي:

1- اعتماد آلية لانجاز ملف نظام وقوف السيارات على جوانب الطرقات في البلديات والاتحادات البلدية واعتماد تعرفه موحدة لبدلات الوقوف ورسوم الصبب وتوحيد النسبة المئوية من الرسوم المحصلة. .. واتخاذ قرار بلدي يتضمن نظام وقوف السيارات ودفتر شروط ومشروع اتفاقية الهيئة المماثلين لبلدية زغرتا.

2- .... بعد تصديق الوزارة تعمد البلدية أو الاتحاد إلى انجاز كامل الملف وفقاً للأصول لقانونية لا سيما بإجراء مزايدة عملاً بالقوانين المرعية الإجراء ومن ثم ايداعه من قبلها لجانب ديوان المحاسبة وحينها فقط يتم توقيع عقد الاتفاق بين البلدية وهيئة إدارة السير (عمل تنسيقي بحث) وبالتالي تصبح الاتفاقية سارية المفعول وقابلة للتطبيق.

3- بهدف توحيد التعريفات وأنظمة الوقوف العابر لكافة البلديات التي أجرت مزايدات عامة أو التي تنوي تركيب عدادات من خلال مزايدة عامة عملاً بقانون البلديات أو التي وقّعت أو بصدد توقيع عقد تشغيلي مع هيئة إدارة السير التقيد بما يلي:

أولاً: تحدد حصة هيئة إدارة السير والآليات والمركبات بنسبة محددة ١٠% فقط من صافي حصة البلدية من بدلات الوقوف المحصلة من العدادات ومن بدلات الوقوف الإضافي أو المخالف  
ثانياً: البديل الإضافي لوقوف غير المدفوع سلفاً أو الوقوف الإضافي مع فترة سماح يوم كامل: ...  
ثالثاً: اعتماد تعرفه موحدة لدى جميع البلديات ١٠٠٠ ل.ل. لغاية ٦٠ دقيقة.

4- بموجب هذا الكتاب عمّت وزارة الداخلية والبلديات اتفاقية بلدية زغرتا مع هيئة إدارة السير تاريخ ٢٠١١/١٠/٣١ والتي تتضمن أن البلدية هي التي تستوفي العائدات من قبل الشركة الملتزمة، وقد شكلت لجنة تحصيل واردات الوقوف العابر، وأن محاضر الضبط تدفع لدى صندوق البلدية، وأن الشركة الملتزمة تضع اسم بلدية زغرتا على كافة المطبوعات.

استناداً إلى الكتاب التعميمي المذكور أصدر رئيس مجلس إدارة هيئة إدارة السير الكتاب رقم ١١٨١٦ تاريخ ٢٠١٢/١٠/١١ وبمقتضاه يعلم بلدية بيروت بأن حصة الهيئة هي ١٠% فقط من صافي حصة البلدية من بدلات الوقوف المحصلة من العدادات ومن بدلات الوقوف الإضافي أو المخالف.

وكذلك عمدت بلدية بيروت إلى إعداد مشروع اتفاقية جديدة في عهد المحافظ ناصيف قالوش ولكن لم يُصر إلى توقيعها.

وحيث أن المرسوم ٢٠٠٠/٤٠٨١ والمرسوم رقم ٢٠٠٣/١١٢٤٤ وكذلك كتاب وزير الداخلية والبلديات رقم ٢٠١٢/١٠٦٤٢ قد منحا دوراً لهيئة إدارة السير والمركبات والآليات في تنفيذ مشروع الوقوف مقابل بدل، لذلك لا يوجد أيّ مانع قانوني من إعادة تنظيم التعاقد مع هيئة إدارة السير والمركبات والآليات، بشرط أن يتضمن العقد بنوداً واضحة تحفظ حقوق البلدية ويكون للبلدية حضور مباشر عبر ممثلين عنها في تنفيذ العقد، وأن يحصر حق تسطير محاضر المخالفة بموظفي الهيئة والشرطة البلدية فقط دون منح الشركة الملتزمة هذه الصلاحية.

استناداً إلى ما تقدّم:

1- إبلاغ النيابة العامة لدى ديوان المحاسبة أن هيئة إدارة السير والمركبات والآليات لم تلتزم بقرارها رقم

٢٠١١/٤١٧١/٦٠ تاريخ ٢٠١٣/٦/٢٧.

2- إبلاغ التفتيش المالي لدى التفتيش المركزي ملف المخالفات المالية في تنفيذ العقد.

3- التقدم من قضاء العجلة الإدارية باستدعاء يرمي إلى اتخاذ القرار بمنع هيئة إدارة السير والمركبات والآليات تجديد العقد مع الشركة الملتزمة بعد انتهاء العقد رسمياً من قبل بلدية بيروت بموجب كتابها رقم ٢٢٧٩ تاريخ ٢٠١٧/٨/٢.

4- التقدم بمراجعة أمام مجلس شورى الدولة لطلب التعويض الناجم عن الأضرار اللاحقة ببلدية بيروت بسبب تجاهل هيئة إدارة السير لبنود العقد، والعمل منفردة في تسيير هذا المرفق العام.

5- إعداد مشروع تعاقد جديد مع هيئة إدارة السير يحفظ حقوق البلدية ويؤكد على ملكية البلدية للعدادات وكامل المشروع ويحصر دور الهيئة بالتشغيل لقاء بدل يساوي ١٠% من حصة البلدية، ويتضمن تشكيل لجنة من بلدية بيروت تشرف على حسن التنفيذ، ويحصر حق تسطير محاضر ضبط بالموظفين الرسميين من البلدية وهيئة إدارة السير دون الشركة المشغلة. وعلى أن يصار إلى إجراء البلدية بالتنسيق مع هيئة إدارة السيرة للمزايدة الرامية إلى التعاقد مع ملتزم خاص لهذا المشروع. وأن يكون للبلدية حضور في مركز التحكم المروري المتصل بتنفيذ هذا المشروع.

هذا ما تبين أرفعه لسعادتكم لاتخاذ ما ترونه مناسباً من إجراءات.

محامي بلدية بيروت



د. عصام نعمة إسماعيل