

التحليل القانوني الأولي لدفتر الشروط – وفقاً للمعلومات الأولية والنصوص القانونية الصادرة عن هيئة الشراء العام، وبعد التواصل مع رئيسها جان العليّة، فلا مانع من أن تُدير الشركة الفرنسيّة مرفأَي طرابلس وبيروت، كما مرفأ اللاذقية-سوريا، في الوقت نفسه.

هذا وورد داخل دفتر الشروط جزء واحد فقط حول عدم الأهلية، ويقول إنّه يجوز لـ GEPB بأيّ وقت استبعاد أيّ عرض من المناقصة "عندما يكون هناك تضارب مصالح فيما يتعلّق بالشركات أو الأفراد الراغبين بالتقدّم للمناقصة" (أو أيّ عضو بالاتحاد ما يعني الكونسورتيوم).

ملاحظة: لم يُحدّد دفتر الشروط ولا بأيّ فقرة ما المقصود بتضارب المصالح، أو متى يمكننا الحديث عن تضارب مصالح وفقاً لحالة مرفأ بيروت.

أمّا وفقاً للقوانين اللبنانيّة، التي تعتبر أن الرأسمال لا شيء يحكمه لا بل العكس، فلا يوجد أيضاً أيّ فقرة تمنع الشركة الفرنسيّة من إدارة المرفأين أو تحدّد من عملها تحت قاعدة تضارب المصالح، على شرط أن تعمل بناءً لضمان ماليّ ممّا يُعزّز مصلحة المرفأ.

ولكن السؤال الذي يُطرح اليوم بالنسبة لوضع الشركة الفرنسيّة في سوريا، إلى أيّ مدى يُسمح لها العمل في اللاذقية باعتبار فرنسا عضواً في الناتو، وفي نفس الوقت واحدة من الدول التي فرضت قانون قيصر على سوريا؟ وما آلية العمل المعتمدة؟ وفي مصلحة من تصبّ؟ (هنا نحن بحاجة لمراجعة قانون لشراء والتبادل العام السوريّ أو التواصل مع أحد الأفرقاء هناك).

بالموازاة، ورد في دفتر الشروط اللبناني، أنّ الشركة الراغبة بالتقدّم للمناقصة أن يكون لها خبرة طويلة ومعلّلة في أعمال مشابهة أو ذات صلة، أيّ أنّها عملت في مجال المرفأ وإدارة الحاويات، ولكن CMA CGM هي شركة نقل وشحن بالأساس، فهل لها خبرة سابقة في هذا الشأن؟

ملاحظة: يوجد شركة داخل المرفأ تحت مسمّى BCTC وهي مذكورة بدفتر الشروط على أن "الموظفين اللبنانيين العاملين فيها لا يمكنهم مغادرة أو ترك أعمالهم قبل مرور سنة من توقيع العقد، ولا تتغيّر الشروط المالية المتعلقة بهم". وبعد البحث حول الشركة على Google تبين أنّها متعلّقة بالتكنولوجيا والإلكترونيات والروبوتيكس... والجدير بالذكر أنّه لهذه الشركة دوراً كبيراً في الموافقة أو عدمها على خطة التسليم الخاصّة بالمناقصة دون توضيح أو ذكر السبب القانوني أو الإداري.