

الخاتمة

وما نخلص إليه أن الهيئة العمومية أسلوب من أساليب إدارة المرافق العامة، وهي

تجسيدا للامركزية المرفقية أو الفنية ، والتي تشكل إحدى صور اللامركزية.

وترجع أسباب إختيار أسلوب المؤسسة لإدارة المرافق العامة إلى المرونة التي تتحلى بها،

وهذا ما يتيح لها الاستجابة لعدد من الأهداف المتنوعة.

وتعتبر الهيئة العمومية الصناعية والتجارية إحدى أصناف الهيئات العمومية ، وتتميز

بكونها حديثة النشأة نسبيا ، وقد عرفت في الجزائر خاصة أيام المرحلة الاشتراكية بحكم

تدخل الدولة في الميدان الصناعي والتجاري ، وقد نشأت الهيئة العمومية الصناعية والتجارية

بعد التطور الاقتصادي والاجتماعي لعام 1929، والحربين العالميتين الأولى والثانية لأن

صيغة المؤسسة العمومية التقليدية لم تعد تتماشى ومهمة الدولة الجديدة ، أي مهمة النشاط

ضمن اقتصاد السوق.

وتكمن خصوصية الهيئة العمومية ذات الطابع الصناعي والتجاري في أن نشاطها تجاري

يهدف إلى تحقيق الربح ، والعاملون بها يخضعون لقانون العمل باستثناء بعض إطاراتها

المسيرة ، ومنازعاتها مزدوجة أحيانا تعود لصلاحيه القاضي الاداري ولقواعد القانون العام ،

وأحيانا أخرى لصلاحيه القاضي العادي ولقواعد القانون الخاص، وميزانيتها مستقلة كليا

والقواعد المحاسبية المطبقة هي قواعد القانون التجاري .

وتعد الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية إحدى أنواع الهيئات العمومية الصناعية

والتجارية ، إذ تعتبر من المرافق الإستراتيجية و الحيوية التي ترتبط ارتباطا مباشرا بجمهور

المرتقين ، وهذا ما يعكس الأهمية الكبرى التي تمنحها الدولة لهذا المرفق ، إذ بموجب الأمر 76- 28 تم إحداث الشركة وكان هدف المشرع من ذلك أن يصل إلى مشاركة فعالة للعمال في تسير المؤسسة ، وهذا بإدماجهم في جميع هياكلها حتى يكون لهم سلطة اتخاذ القرار ، غير أن هذا الهدف لم يتحقق ، ولم تتحقق معه الاشتراكية كمنهج اقتصادي .

وبدخول عهد الإصلاحات تغيرت الطبيعة القانونية للشركة لتصبح مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري ، تخضع في علاقتها مع الدولة لاتفاقية ودفتر شروط يحددان أعباء الخدمة العامة ، وكان الهدف من هذه الإصلاحات منح استقلالية للمؤسسة ، إلا أن ذلك لم يتحقق كذلك ، لأن جميع أعضاء الشركة الممثلين للوزارات يخضعون للتعيين بموجب قرار من وزير النقل ، مما يدفعنا للتساؤل عن مدى استقلالية أعضاء المجلس عن وزارة النقل التي تمثل الوصاية ، كذلك الأمر بالنسبة للمدير العام إذ تشترط مصادقة الوصاية قبل الشروع في تنفيذ قرارات مجلس الإدارة ، وقد تطول قائمة هذه القرارات ليصبح المدير في وضعية تبعية مباشرة للوصاية .

فمن خلال طريقة تسير الشركة يمكن أن نخرج بالاقتراعات التالية :

1. منح استقلالية فعلية للمدير العام للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ويتجسد ذلك من خلال:

- تحديد مدة تعيين المدير العام مسبقا ، بهدف الوصول لأكثر استقلالية وفعالية ، وتقادي ضغط الوصاية على اتخاذ القرار داخل المؤسسة (يمكن للوصاية أن تعزل المدير العام قبل إنهاء مهامه) ، فتحدد المدة يعتبر ضمانه .

- إجراء عملية الانتخاب لتعيين المدير العام ، بدلا من التعيين من قبل الوصاية ،
فمثلا في تونس: تنص المادة 10 من المرسوم 89-242 المؤرخ في
31 جانفي 1989: (المؤسسات العمومية البلدية ذات الطابع الاقتصادي) ، "يعين

المدير بمرسوم باقتراح من وزير الداخلية وبعد اقتراح من رئيس البلدية".

2. بالنسبة لأعضاء مجلس المداولة ، الجمع بين الطريقتين ، التعيين من قبل الوصاية ،
والانتخاب من طرف المستخدمين ، لأن الانتخاب تجسيد بالفعل للامركزية التقنية ،
لأن فكرة اللامركزية مرتبطة بتفويض صلاحيات واختصاصات واستقلالية إدارية ومالية
لهيئة منتخبة.

3. جعل الهيئة العمومية الصناعية والتجارية (الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية)
تمول ميزانيتها بمداخلها الخاصة وتحريرها من العبء المالي المرتبط بإعانات الدولة.

4. الإقتداء بتونس في قاعدة تحديد المدة مسبقا بالنسبة لمديري المؤسسات العمومية ذات
الطابع الصناعي والتجاري.