

الفصل الثاني _____ النظام القانوني للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

تعتبر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية من المرافق الصناعية و التجارية ، وهذه المرافق تعتبر مرافق عامة وتخضع للنظام القانوني الذي يطبق على جميع المرافق العامة ، إلا أن الفقه و القضاء استقراء على أنه من غير الممكن أن تخضع جميع المرافق العامة لنفس القواعد ، بل يجب التمييز بين المرافق العامة الإدارية كمرفق الدفاع ، العدالة و بين المرافق الاقتصادية كالنقل بالسكك الحديدية و الاتصالات ، ذلك أنه لوحظ أن وسائل القانون العام التي تتبع في إدارة مرفق عام إداري تتميز بالبطء الشديد و الإجراءات المعقدة ، مما لا يساعد المرافق الاقتصادية (الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية) على الصمود أمام منافسة المشروعات الخاصة ، ومن ثم تتحرر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية من القيود التي تفرضها وسائل القانون العام على الأقل فيما يتعلق بالنواحي المالية وطرق الإدارة.

وبالنظر إلى الطبيعة المزدوجة للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، بوصفها أنها مرافق عامة وفي ذات الوقت مرافق صناعية وتجارية ، فإنها تخضع لنظام قانوني مختلط.

ولمعرفة النظام القانوني الذي تخضع له الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، سنتناول الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية في المبحث الأول ، على أن نتناول في المبحث الثاني علاقات الشركة ونظام أملاكها .

المبحث الأول : الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

بعد الاستقلال مباشرة اضطرت الجزائر كدولة فتية خرجت من الاستعمار أن تمدد العمل بالتشريعات الفرنسية ، حفاظا منها على استمرارية مرافقها العامة ، وتم تكريس هذا الإرث بصدور القانون 62- 157 المؤرخ في 61 ديسمبر 1962¹ ، و الذي بموجبه تم استمرار العمل في تسيير المؤسسة العمومية للسكك الحديدية طبقا للقوانين الفرنسية لا سيما المرسوم رقم 59- 1591 المؤرخ في 31 ديسمبر 1959 المتعلق بإحداث الشركة الوطنية للسكك الحديدية الفرنسية بالجزائر ، ونظرا للاتجاه المتزايد للدولة للتيار الاشتراكي تم إلغاء القانون 62- 157 بموجب أمر الخامس جويلية 1973.

ليتم تحويل المرفق العام للسكك الحديدية ليأخذ صورة مؤسسة اشتراكية وطنية ذات طابع اقتصادي (المطلب الأول) ، واستمر عمل الشركة وفقا لقواعد التسيير الاشتراكي للمؤسسات إلى غاية 1990.

وبانفتاح الاقتصاد الجزائري وانتقاله من اقتصاد موجه إلى اقتصاد حر ، تغيرت الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية لتتلاءم أكثر مع الظروف الجديدة (المطلب الثاني) .

¹ القانون رقم 62 - 157 المؤرخ في 31 ديسمبر 1962 و الرامي إلى التمديد حتى إشعار آخر لمفعول التشريع النافذ الى غاية 31 ديسمبر 1962 ، ج ر رقم 02 ، بتاريخ 11 جانفي 1963.

المطلب الأول : إحداث الشركة في ظل النظام الاشتراكي

خلال مرحلة التسيير الاشتراكي تم إحداث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية فتميزت هذه المرحلة بتخلي المشرع الجزائري عن أساليب التسيير الليبرالية لتحل محلها المؤسسة الاشتراكية. وتعرف المؤسسة المؤسسة الاشتراكية حسب قانون التسيير الاشتراكي للمؤسسات على أنها " المؤسسة التي يتكون مجموع تراثها من الأموال العامة ¹ ، وهي ملك للدولة التي تمثل الجماعة الوطنية ، تسيير حسب مبادئ التسيير الاشتراكي ² ويتخذ تسيير ومراقبة المؤسسة وجهين ، أحدهما يتم من قبل جهات خارجية طبقا لنظام التسيير و التوجيه المركزي ، والثاني يتمثل في إشراك العمال في التسيير .

والمؤسسة الاشتراكية هي التسمية القانونية التي أعطيت للمؤسسة العمومية الوطنية بموجب الأمر رقم 71- 74 المؤرخ في 16 نوفمبر 1971 والمتعلق بالتسيير الاشتراكي للمؤسسات وتعتبر المؤسسة الاشتراكية التي أنشأها هذا الأمر : " شخصا معنويا يتمتع بالشخصية المدنية والاستقلال المالي و هي تتكون من وحدة أو عدة وحدات ، وتسعى لتحقيق الخطة الوطنية . أما الجديد فيتمثل في كون هذا الأمر جاء حاملا لشكل قانوني موحد ، تنظم في إطاره المؤسسة العمومية مهما كان ميدان نشاطها ، ويتضح ذلك جليا من خلال النصوص التطبيقية للأمر 71 - 74 المتعلق بالتسيير الاشتراكي للمؤسسات ولا سيما :

¹ المادة 08 من الأمر 71-74 المؤرخ في 16 نوفمبر 1971، المتعلق بالتسيير الاشتراكي للمؤسسات ، ج ر رقم 101 ، بتاريخ 13 ديسمبر 1971 .

² المادة 03 من الأمر 71- 74 ، المرجع السابق .

- المرسوم 73-177 المؤرخ في 25 أكتوبر 1973 المتعلق بالوحدة الاقتصادية.¹
 - الأمر 75-23 المؤرخ في 19 أبريل 1975 المتضمن القانون الأساسي النموذجي للمؤسسات الاشتراكية ذات الطابع الاقتصادي.²
 - الأمر 75-76 المؤرخ في 21 نوفمبر 1975 المتضمن تحديد العلاقات الرئيسية بين المؤسسة الاشتراكية وسلطة الوصاية و الإدارات الأخرى التابعة للدولة.³
 - المرسوم 75-149 المؤرخ في 21 نوفمبر 1975 المتعلق بصلاحيات مجالس العمال في المؤسسات الاشتراكية ذات الطابع الاقتصادي.⁴
 - المرسوم 75-150 المؤرخ في 21 نوفمبر 1975 المتعلق بصلاحيات مجالس العمال في المؤسسات الاشتراكية ذات الطابع الاقتصادي.⁵
- فهذه النصوص جاءت بشكل قانوني موحد ، وبأحكام موحدة سواء تعلقت بهيئات الإدارة و التسيير أو في تحديد علاقات المؤسسة مع الوصاية فهي بمثابة خارطة طريق يتعين على جميع المؤسسات إتباعها .

¹ المرسوم 73 - 177 المؤرخ في 25 أكتوبر 1973 ، المتعلق بالوحدة الاقتصادية ، ج ر رقم 87 ، بتاريخ 20 أكتوبر 1973 .

² الأمر رقم 75-23 المؤرخ في 19 أبريل 1975 ، المتضمن القانون الأساسي النموذجي للمؤسسات الاشتراكية ذات الطابع الاقتصادي ، ج ر رقم 38 ، بتاريخ 13 ماي 1975 .

³ الأمر رقم 75 - 76 المؤرخ في 21 نوفمبر 1975 ، المتضمن تحديد العلاقات الرئيسية بين المؤسسة الاشتراكية وسلطة الوصاية و الإدارات الأخرى التابعة للدولة ، ج ر رقم 100 ، بتاريخ 16 ديسمبر 1975 .

⁴ المرسوم رقم 75-149 المؤرخ في 21 نوفمبر 1975 المتعلق بمجالس مديريات المؤسسات الاشتراكية ذات الطابع الاقتصادي ، ج ر رقم 100 ، بتاريخ 16 ديسمبر 1975 .

⁵ المرسوم رقم 75-150 المؤرخ في 21 نوفمبر 1975 المتعلق بصلاحيات مجالس في المؤسسات الاشتراكية ذات الطابع الاقتصادي ، ج ر رقم 100 ، بتاريخ 16 ديسمبر 1975 .

ولعل أهم القواعد الجديدة التي تم استحداثها من خلال ميثاق التنظيم الاشتراكي للمؤسسات ، وكذا الأمر المتعلق بالتسيير الاشتراكي للمؤسسات ، هي إعطاء العمال دورا رئيسيا في تسيير

المؤسسة¹

وفي هذا السياق ، وضمن هذه المبادئ تم إحداث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، والتي لا تمثل في الواقع سوى امتداد للشركة الوطنية للسكك الحديدية الجزائرية ، لكن بنهج وبطريقة تسيير مختلفة ، إذ أن هذه الأخيرة كانت استمرار لأساليب التسيير الليبرالية حيث بقيت تخضع لأسلوب الامتياز إلى غاية سنة 1976 ، أين تم حلها بموجب الأمر 76-28 المؤرخ في 25 مارس 1976² ، وهو نفسه النص الذي أحدث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، إذ نصت مادته الأولى على أنه : " تحل الشركة الوطنية للسكك الحديدية الجزائرية" ومن هنا نصت المادة الثانية من الأمر 76-28 : " تحدث مؤسسة اشتراكية وطنية ذات طابع اقتصادي وذلك طبقا لمبادئ الميثاق المتعلق بالتنظيم الاشتراكي للمؤسسات ولأحكام الأمر 71-74 المؤرخ في 16 نوفمبر 1971 و المتعلق بالتسيير الاشتراكي للمؤسسات و النصوص المتخذة لتطبيقه وتسمى الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية " .

وتتمتع مؤسسة النقل بالسكك الحديدية بالشخصية المدنية وبالاستقلال المالي ، كما أنها تعتبر تاجرة في علاقاتها مع الغير .

¹ د . أحمد محيو ، المرجع السابق ، ص 459.

² الأمر رقم 76-28 المؤرخ في 25 مارس 1976 ، المتضمن إحداث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، ج ر رقم 26 ، بتاريخ 30 مارس 1976 .

الفرع الأول : هياكل تسيير الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

تمثلت هيئات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، التي حددها الأمر 76-28 المتضمن إحداثها في : " مجلس العمال ، اللجان الدائمة ، مجلس المديرية ، المدير العام للمؤسسة ومديرو الوحدات " .

أ- مجلس العمال :

تنتخب جمعية عمال الوحدة من طرف عمال هذه الأخيرة ، أما جمعية عمال المؤسسة فتنتخب من طرف أعضاء جمعيات عمال الوحدات ¹ .

أما عن تسيير هذه الجمعية ، فإنها تجتمع بصفة دائمة أربع مرات في السنة على مستوى الوحدة ومرتين في السنة على مستوى المؤسسة ، وما يصدر عن الجمعية من قرارات وتوصيات ومقترحات وآراء يتم الفصل فيه بالأغلبية .

ب - اللجان الدائمة :

على غرار جمعيات العمال ، فإنه أيضا يتم إنشاء اللجان الدائمة على مستوى الوحدات وعلى مستوى المؤسسة ، هذه اللجان هي بعدد خمسة ، وتتمثل في اللجنة الاقتصادية والمالية ، لجنة الشؤون الاجتماعية والثقافية ، لجنة المستخدمين و التكوين ، لجنة حفظ الصحة والأمن ، لجنة التأديب .

اللجان الثلاثة الأولى لها نفس التركيبة البشرية ، حيث أنها تتشكل من أعضاء بعدد ثلاثة إلى خمسة ، معينين في مجموعهم من طرف العمال ، لمدة ثلاث سنوات ، وقد حددت

¹ أودني محمد ، المرفق العام للسكك الحديدية ، (رسالة ماجستير) ، كلية الحقوق و العلوم الادارية ، جامعة الجزائر ، 2012 ، ص 15 .

النصوص سير هذه اللجان بعقد اجتماع واحد بصفة عادية ، كل شهر ، كما تعقد اجتماعات إضافية كلما دعت الحاجة إلى ذلك ¹ .

وفي ختام نشاطاتها ، تقدم هذه اللجان ملاحظاتها ونتائج عملها إلى جمعية العمال في تقرير يوجه إلى رئيسها وبدورها ترسل الجمعية كشفا بنتائج العمل التي تصلها إلى مجلس المديرية .

أما اللجنتان الرابعة و الخامسة فهما تختلفان عن اللجان الثلاثة السابقة ، إذ أنهما تتميزان بتركيبة بشرية مختلطة عمالية وإدارية . لجنة حفظ الصحة و الأمن تتكون من أعضاء ممثلين لجمعية العمال وآخرين للمديرية ، منهم الرئيس ، وطبيب العمل ، وفي حالة عدم وجود هذا الأخير يمثله ممثل المنظمة الوطنية المهنية لطب العمل ، ومهندس أو تقني الأمن وتجتمع هذه اللجنة أربع مرات في السنة على مستوى الوحدة ومرتين فقط على مستوى المؤسسة ، وتتمثل صلاحياتها في العمل على توفير الشروط الضرورية ، التنظيمية والمادية لضمان الوقاية بالمؤسسة كما تقوم بالتحقيق بعد حصول أي حادث عمل أو ظهور مرض مهني .

أما لجنة التأديب فتتكون من أعضاء ممثلين لجمعية العمال وآخرين للإدارة ، وتعقد هذه اللجنة إجتماعاتها كلما دعت الحاجة إلى دراسة طلبات مقدمة من طرف المدير أو جمعية العمال أو العامل الذي سلطت عليه عقوبة مؤقتة ، وتتمثل صلاحياتها في دراسة وفحص كل إخلال بالانضباط في العمل أو أخطاء مهنية بعد إبلاغها من طرف المديرية ، كما تستقبل وتدرس شكاوى العمال ، وتقترح ما تراه من تحسينات تخص النظام الداخلي .

¹ زغود علي ، المؤسسات العمومية ذات الطابع الإقتصادي في الجزائر ، المؤسسة الجزائرية للطباعة ، الجزائر (د. ت. ن)، ص 210.

ج- مجلس المديرية :

يتشكل من عدد من الأعضاء يرأسهم المدير العام على مستوى المؤسسة ، أو المدير على مستوى الوحدة ، هؤلاء الأعضاء هم في أغليبيتهم من مساعدي المدير ويكون بينهم اثنان من ممثلي العمال . ويجتمع مجلس المديرية مرة كل أسبوع بصورة عادية ، كما ينعقد استثناء كلما دعت الضرورة إلى ذلك.¹

يقوم المجلس بالنقاش و المداولة حول كل مسألة مطروحة ، وكل عضو يدلي برأيه الشخصي في كل قضية ، ويتخذ القرار بالتوافق فإن لم يكن هناك توافق فإن للمدير أن يفصل في الأمر بقرار يتخذه مع تبرير الاختيار الذي قام به وتنتهي اجتماعات المجلس بإمضاء محاضر تبلغ لرئيس جمعية العمال وإلى الوصاية .

أما صلاحيات مجلس المديرية فتتلخص عموما في البت في :

- البرامج العامة للنشاط الخاص بمؤسسة النقل بالسكك الحديدية .
- مشاريع المخططات وبرامج الاستثمار والمساعدات المصرفية .
- مشروع القانون الأساسي للمستخدمين وجدول الرواتب .
- مشروع القانون التنظيمي .
- مشروع النظام الداخلي .
- تسوية النزاعات .
- تعيين ممثلي المؤسسة ضمن الهيئات المشاركة .

¹ أودني محمد ، المرجع السابق ، ص 18.

– تعيين ممثلي المديرية ضمن لجنة الوقاية الصحية والأمن وضمن لجنة التأديب.

د- المدير العام ومدير الوحدة :

يعين المدير العام للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بمرسوم ، بعد إقتراح من وزير الدولة المكلف بالنقل وتنتهي مهامه على نفس الشكل . ويساعد المدير العام للمؤسسة ، مدير عام مساعد يعين بقرار من وزير الدولة المكلف بالنقل بناء على اقتراح من المدير العام ، وتنتهي مهامه بنفس الطريقة التي تم تعيينه بها .¹

أما مدير الوحدة فيعين بقرار وزاري بعد اقتراح من طرف المدير العام ، وتنتهي مهامه بنفس الشكل ، وبالنسبة للصلاحيات ، فنجد أن المدير العام يعتبر المسؤول الأول عن التسيير ويمارس السلطة السلمية على العاملين ، ويرأس مجلس المديرية . أما مدير الوحدة فيمارس السلطة السلمية على عمال وحدته ويقوم بمهامه كتابع للمدير العام ، ينفذ توجيهاته وأوامره ، كما يقوم برئاسة مجلس المديرية على مستوى الوحدة .²

فمن خلال ما سبق ومن خلال هياكل وأجهزة تسيير الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية نستخلص أن التسيير الاشتراكي للمؤسسات و التنظيم الذي جاء به ، كان يهدف إلى إدماج العمال في إستراتيجية المؤسسة باعتبارهم جزءا منها فأقر مشاركة العمال في التسيير من خلال ممثلين لهم يتم انتخابهم لمدة ثلاث سنوات ، ثم ينضم هؤلاء العمال المنتخبون متابعتهم لأنشطة المؤسسة بإقامة لجان دائمة على مستوى الوحدات وعلى مستوى المؤسسة .

¹ المادتين 37 و 38 من الأمر رقم 78-28 ، المرجع السابق .

² زغود علي ، المرجع السابق ، ص 326.

ومن جهة أخرى ألغت نصوص التسيير الاشتراكي مجلس الإدارة ولجنة المراقبة والتوجيه اللذين كانا على رأس الشركة الوطنية ، وجعلت صلاحيات هذه الهيئات بيد المدير العام واستبدل مجلس الإدارة بمجلس المديرية الذي يمثل فيه العمال مع إبقاء الأغلبية فيه للجهاز الإداري المعين من قبل الوصاية وبالتالي فهم خاضعين لها ولا يمكن مراقبتهم من قبل عمال المؤسسة الأمر الذي يظهر صلة التبعية التسلسلية القائمة بين الوصاية وأجهزة المؤسسة ، ومنه فإن الشكل القانوني الذي أعطي للمؤسسة لا يتفق تماسا والمحتوى الاجتماعي والسياسي الذي أعلنه ميثاق التنظيم الاشتراكي للمؤسسات والذي كان يهدف لفرض سيطرة العمال على وسائل الإنتاج.

وتجدر الإشارة إلى أنه إضافة إلى إحداث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية والتي كلفت بتأمين الاستغلال المتعلق بالنقل بالسكك الحديدية للبضائع والمسافرين في كافة أنحاء التراب الوطني وفي الأقاليم المجاورة وكذا بصيانة الطرق والمباني التابعة للسكك الحديدية تم إحداث الشركة الوطنية للدراسات وإنجاز الهياكل الأساسية للسكك الحديدية وهذا بمقتضى الأمر 30 76¹ وهي مؤسسة اشتراكية وطنية ذات طابع اقتصادي كلفت هذه المؤسسة والتي تعرف اختصارا ب سنيريف snerif بتحضير وتنفيذ جميع التدابير لتجديد وتوسيع الشبكة الحديدية الموجودة و كذا إنشاء خطوط حديدية للسكك الحديدية ويمكن تلخيص أهم وظائفها في النقاط التالية :

- الدراسات التي تتناول الاحتياجات الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية .

¹ الأمر رقم 30-76 المؤرخ في 25 مارس 1976 ، المتضمن إحداث الشركة الوطنية للدراسات وإنجاز الهياكل الأساسية للسكك ، ج ر رقم 26 ، بتاريخ 30 مارس 1976.

- الدراسات التي تتناول مردودية وفعالية الشبكة الحديدية .
 - إعداد وتحليل الالتزامات ودفاتر الشروط بالنسبة للتزويدات والخدمات و الأشغال المتصلة بهدفها.
 - تكوين المستخدمين لجميع المهام التي سبق ذكرها .
- فمن خلال الوظائف التي تم إسنادها إلى هذه المؤسسة يمكن القول أن المشرع الجزائري أراد من خلال إنشاء هذه المؤسسة الفصل بين وظيفة استغلال الشبكة التي تم تكليف الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية القيام بها ووظيفة إنجاز هياكل السكك الحديدية التي أسندت إلى سينيريف غير أن هذه الأخيرة لم تعمر طويلا ليتم حلها تطبيقا لعملية إعادة هيكلة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

الفرع الثاني : إعادة هيكلة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

إن أهم ما ميز المراحل السابقة لعملية إعادة هيكلة المؤسسات هو بروز مؤسسات وطنية ذات حجم كبير تجسيدا لمنطق التسيير المركزي الأمر الذي خلق صعوبة في تسييرها كما أن طابعها الاحتكاري أدى إلى ظهور عدم التوازن في الاستثمارات الأمر الذي دفع المؤتمر الرابع لحزب جبهة التحرير الوطني المنعقد سنة 1979 إلى التفكير في إجراء عملية تقييم شاملة لكل ما تم إنجازه في الميدان الاقتصادي منذ انطلاق عملية التنمية الوطنية حتى نهاية السبعينات وعلى ضوء هذا التقييم تقرر إعادة النظر في إستراتيجية التنمية الوطنية المتبناة سنة 1966 كما تقرر إثر ذلك القيام بإعادة هيكلة عضوية ومالية على مستوى المؤسسات العمومية¹ .

أودني محمد ، المرجع السابق ، ص 22 .¹

فالهيكلة العضوية للمؤسسات الكبرى ، تمثلت في تجزئتها إلى مؤسسات عمومية صغيرة الحجم ، حيث تضاعف عددها عدة مرات وذلك لخلق نوع من التخصص للمؤسسة وتحديد مجالها الجغرافي ، والفصل بين المهام داخل كل منها ، وهذا حتى يسهل التحكم فيها .

كما تتبع ذلك هيكلة مالية أوجبتها ضرورة تخصيص أصول وخصوم المؤسسات الجديدة لتمكينها من الانطلاق من جديد .

أما فيما يخص الإطار القانوني لعملية إعادة الهيكلة حددت المادة الثانية من المرسوم 80 - 242 المؤرخ في 04 أكتوبر 1980 والمتعلق بإعادة هيكلة المؤسسات¹، الأهداف التي تسعى الحكومة إلى بلوغها من خلال هذه العملية والتي تتمثل أساسا في:

- تشجيع المبادرات المبدعة التي تقوم بها هيئات المؤسسة ووحداتها بهدف الاستعمال العقلاني للكفاءات البشرية والتعبئة الفعلية للموارد المادية للمؤسسات.

- دعم اللامركزية وتوزيع السلطة في تسيير الأنشطة الخاصة بإنتاج الموارد وإسداء الخدمات بفضل تحديد مستويات الاضطلاع بالمؤسسات على اختلاف أنواعها ولا سيما على مستوى وحدات الإنتاج.

- إقامة علاقات تكاملية ، سواء بين المؤسسات التابعة للقطاع الواحد أو التابعة لقطاعات متعددة على أساس تعاقدى مع مراعاة انسجام النسب والأهداف والآجال المخصصة.

- توخي الملائمة القصوى بين حجم المؤسسة ومستوى عملها واختصاصها الإقليمي.

أما فيما يتعلق بالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية فإن تأثير إعادة هيكلتها تجلى في:

¹ - المرسوم رقم 80-242 المؤرخ في 04 أكتوبر 1980 ، المتضمن إعادة هيكلة المؤسسات ، ج ر رقم 41، بتاريخ 07 أكتوبر 1980

أ- حل الشركة الوطنية للدراسات وإنجاز الهياكل الأساسية للسكك الحديدية:

تمثلت أولى نتائج عملية إعادة هيكلة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية في حل الشركة الوطنية للدراسات وإنجاز الهياكل الأساسية للسكك الحديدية ، والتي تم إنشاؤها بموجب الأمر 30-76 المؤرخ في 05 أوت 1986 المتضمن حل الشركة للدراسات وإنجازات الهياكل الأساسية للسكك الحديدية ونقل أعمالها وممتلكاتها ووسائلها ومستخدميها¹، على حل هذه الأخيرة وتحويل جميع أعمالها وهياكلها ووسائلها ومستخدميها إلى الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية التي تحل محلها.

وتجسيدا لعملية الحل تم تحويل جميع أعمال وهياكل ووسائل ومستخدمي الشركة الوطنية للدراسات وإنجاز الهياكل الأساسية للسكك الحديدية إلى الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، جاء المرسوم 86-161 المؤرخ في 05 أوت 1986 المتضمن إحداث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية فيما يخص هدفها² ، ليتم توسيع مهامها ليضاف إليها مهام تمديد شبكة السكة الحديدية وتجديدها ، وعلى هذا النحو أصبحت الشركة مكلفة حسب المادة الثالثة من المرسوم 86-161 بما يلي:

- تستغل نقل البضائع والمسافرين بالسكك الحديدية عبر كامل التراب الوطني وفي تراب البلدان المجاورة في حدود الاتفاقيات والعقود الدولية في هذا المجال.

- تقتني عتاد السكك الحديدية وتسييره وتصونه.

¹ - المرسوم رقم 86-160 المؤرخ في 05 أوت 1986 ، المتضمن حل الشركة الوطنية للدراسات وإنجازات الهياكل

الأساسية للسكك الحديدية ونقل أعمالها وممتلكاتها ووسائلها ومستخدميها، ج ر رقم 32، بتاريخ 06 أوت 1986.

² - المرسوم رقم 86-161 ، المؤرخ في 05 أوت 1986، المتضمن إحداث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية فيما

يخص هدفها ج ر رقم 32 ، بتاريخ 06 أوت 1986.

- تقوم بجميع دراسات التصميم وإمكانية التنفيذ والإنجاز التي تسبق تنفيذ جميع أشغال السكك الحديدية.

- تتجزئ منشآت محطات المسافرين ومنشآت شحن البضائع وجميع المنشآت التكميلية الأخرى - تصون السكك الحديدية والبنائات التابعة لها.

ب- إحداث مؤسسة وطنية لإنجاز الهياكل الأساسية للسكك الحديدية:

كذلك من بين نتائج عملية إعادة الهيكلة، إحداث المؤسسة الوطنية لإنجاز الهياكل الأساسية للسكك الحديدية والتي تم إنشاءها بموجب المرسوم رقم 86-162 المؤرخ في 05 أوت 1986 والمتضمن إنشاء مؤسسة وطنية لإنجاز الهياكل الأساسية للسكك الحديدية¹، والتي تعد مؤسسة اشتراكية ذات طابع اقتصادي والتي أنيط بها المهام التالية:

- تتولى إنجاز الأشغال الكبرى الخاصة بالهياكل الأساسية للسكك الحديدية، طبقا لمخطط تجديد شبكة السكة الحديدية وتوسيعها.

- تعزز الوسائل الوطنية الخاصة بإنجاز المنشآت والهياكل الأساسية للسكك الحديدية من خلال توفير طاقات ملائمة لاحتياجات السكك الحديدية.

- تشارك في أشغال تطوير السكك الحديدية لا سيما الأشغال المرتبطة بتوسيع الشبكة وتفرعاتها الخاصة.

- تطور وتعد الوسائل التي تساعد على تحقيق هدفها.

- تطور وتنشئ ورشات لإنتاج لواحق السكك الحديدية ومكوناتها.

¹ - المرسوم رقم 86-162 ، المؤرخ في 05 أوت 1986 ، المتضمن إنشاء مؤسسة وطنية لإنجاز الهياكل الأساسية للسكك الحديدية ج ر رقم 32 ، بتاريخ 06 أوت 1986.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للشركة في ظل الإصلاح الاقتصادي

ابتداء من سنة 1988 حاولت الجزائر تغيير سياستها الاقتصادية ، فتبنت في هذا الصدد مجموعة كبيرة من النصوص التشريعية والتنظيمية حتى يتسنى لها الدخول في نظام اقتصادي حر. إلا أن القانون 01-88 المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية¹ يعتبر حيز الزاوية لهذه الإصلاحات . أما أولى رياح التغيير التي مست مرفق السكك الحديدية فنستشفها من خلال القانون 88-17 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه² والذي يعتبر من أولى النصوص القانونية الخاصة بقطاع النقل التي تم سنها في عهد الإصلاحات . فمقتضى هذا القانون ، تم إعطاء الأولوية للنقل بالسكك مقارنة بأنماط النقل الأخرى وهذا ما أكدته المادة السابعة : " يوضح وينفذ نظام النقل و مخطط النقل الوطني تماشيا مع الأولوية المعطاة للنقل بواسطة السكة الحديدية خاصة المتعلقة منه بالنقل المكثف للمسافرين والبضائع " . ورغم أن المشرع الجزائري لم يحدد طبيعة هذا التغيير في نصوص قانون تنظيم النقل البري ، إلا أنه أعطى بعض خصائصه إذ نصت المادة الثامنة على أنه: "تمنح الدولة المالكة لشبكة السكة الحديدية احتكار استغلالها إلى مؤسسة عمومية وطنية لاستغلال السكة الحديدية" ، فما هي طبيعة هذه المؤسسة العمومية الوطنية³ ؟.

للإجابة عن هذا السؤال ، وبالتالي تحديد الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، جاء المرسوم التنفيذي 90-391 المؤرخ في أول ديسمبر 1990 المتضمن تغيير

¹ القانون 01-88 ، المرجع السابق .

² القانون 88-17 المؤرخ في 10 ماي 1988 ، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه ، ج ر رقم 19 ، بتاريخ 11 ماي 1988.

³ هل هي مؤسسة عمومية إدارية أم مؤسسة عمومية اقتصادية أم هيئة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري ؟

الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية¹ فنصت مادته الأولى على أنه: " تحول الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية طبقا لأحكام المواد 04 ومن 44 إلى 47 من القانون رقم 88-01 المؤرخ في 12 يناير سنة 1988 المذكور أعلاه إلى مؤسسة عمومية صناعية وتجارية وذات شخصية معنوية في القانون العام " .

وعليه فالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF) مؤسسة عمومية صناعية وتجارية (الفرع الأول)، ذات شخصية معنوية في القانون العام (الفرع الثاني) وتتمتع بالاستقلالية الإدارية والمالية (الفرع الثالث).

الفرع الأول : الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مؤسسة عمومية صناعية وتجارية

تطرق المشرع الجزائري إلى أهم الخصائص التي تميز بها المؤسسة العمومية الصناعية والتجارية ، وهذا من خلال نص المادة 44 التي نصت على أنه " المؤسسة العمومية التي تتمكن من تمويل أعبائها الاستغلالية جزئيا أو كليا عن طريق عائد بيع إنتاج تجاري يحقق طبقا لتعريفه معدة مسبقا و لدفتر الشروط العامة الذي يحدد الأعباء و التقييدات وكذا عند الاقتضاء حقوق وواجبات المستعملين " .

فحتى تصنف المؤسسة على أنها هيئة عمومية صناعية وتجارية يتوجب أن تتوفر فيها ثلاثة معايير : الإنتاج التجاري ، التسعير المسبق ، ودفتر الشروط العامة وهي المعايير التي تتوفر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، فالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تقدم خدمات

¹ المرسوم التنفيذي 90 - 391 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 ، المتضمن تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، ج ر رقم 84 ، بتاريخ 12 ديسمبر 1990 .

للجمهور مقابل مبلغ مالي ، والذي يمثل التعريفية التي تحدد مسبقا من قبل الدولة عن طريق التنظيم .

أما فيما يخص دفتر الشروط العامة ، فإن الشركة تخضع لدفتر الشروط العامة الذي يحدد أعباء الخدمة العامة ، والذي تم المصادقة عليه بموجب القرار المؤرخ في 22 ديسمبر 1990¹.

الفرع الثاني : تمتع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بالشخصية المعنوية في القانون

العام

إن تمتع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بالشخصية المعنوية ، يدعم استقلاليتها اتجاه الدولة ويوسع من هامش حريتها في اتخاذ القرار ويضمن قيامها بمهامها بكل حياد وفعالية .

وقد ضبط هذا الاستقلال بقيدين هما قيد خضوع المؤسسة لنظام الوصايا الإدارية

وقيد التخصص.

أ- خضوع المؤسسة لنظام الوصايا:

رغم تمتع المؤسسة العامة بالشخصية المعنوية والاستقلال الإداري و المالي والفني عن السلطات المركزية ، إلا أنها تبقى مرتبطة بالسلطات المركزية بخيط رفيع يعرف بالوصايا الإدارية ، وذلك بغية التأكد من عدم خروجها عن القواعد المقررة لها بقانون إنشائها²، وهذا ما أكدته المادة الأولى من المرسوم التنفيذي 90-391 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتضمن

¹ القرار المؤرخ في 22 ديسمبر 1990 ، المتضمن الموافقة على دفتر الشروط العامة الذي يحدد أعباء الخدمة العامة للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وتبعتها ، ج ر رقم 04 ، بتاريخ 23 جانفي 1991 .

² د.حمدي القبيلات ، المرجع السابق ، ص 317.

تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بنصها في الفقرة الأخيرة¹ :
وتوضع الشركة تحت وصاية الوزير المكلف بالنقل".

ب- قيد التخصص:

فبالرجوع إلى القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية أو إلى نص الاتفاقية المبرمة مع الدولة أو إلى نصوص دفتر الشروط نجد جميعها تحدد بصفة دقيقة المهام المنوطة بها ، والتي لا يمكنها أن تخرج عن إطارها.

وتتقسم المهام المسندة إلى الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية إلى مهام باعتبارها مؤسسة تؤدي خدمة عامة ، وكذلك مهام باعتبارها مؤسسة تهدف إلى تحقيق الربح.

1- مهام الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية باعتبارها مؤسسة عمومية تؤدي خدمة

عامة :

كلفّت الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية حسب قانونها الأساسي بتطوير الشبكة العمومية للسكك الحديدية واستغلالها وصيانتها وتوسيعها وتحديثها، فتقوم الشركة باستغلال النقل بالسكك الحديدية للبضائع والسلع على امتداد كامل التراب الوطني ، وعلى الأراضي المتاخمة له ، مع مراعاة المعاهدات والاتفاقيات الدولية ، كما تقوم بصيانة طرق السكك الحديدية وبنائاتها ، كما يعهد إلى الشركة إنجاز كل الدراسات المتعلقة بالتصور وقابلية الإنجاز التي تسبق تنفيذ جميع أشغال السكك الحديدية ، كما تقوم بإنجاز منشآت محطات المسافرين و منشآت شحن البضائع وكل المنشآت الإضافية.

¹ المرسوم التنفيذي رقم 90-391 ، المرجع السابق .

ومن أهم الالتزامات التي فرضها قانون توجيه النقل البري على الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، وضع برنامج للاستغلال و التسيير، يأخذ بعين الاعتبار جوانب الأمن والانتظام والسرعة والراحة.

كما أكدت الاتفاقية المبرمة بين الدولة والشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية المهام المنوطة بالشركة باعتبارها تعد مرفقا عاما ، وهذا ما نصت عليه المادة الثانية من الاتفاقية¹ :
تنفذ جميع الخدمات التي تقدمها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية حسب مبادئ المرفق العام ، لاسيما في مجال استمرارية الخدمات و شروط انتفاع المستعملين بها .
وعليه سنتناول خضوع المرفق العام للسكك الحديدية لمبادئ مساواة الجميع أمام المرفق و استمراريته وتكيفه .

1-1- مبدأ مساواة الجميع أمام المرفق العام للسكك الحديدية :

يتجسد هذا المبدأ عمليا في : المساواة في الحقوق ، المساواة أمام الأعباء العامة.

*المساواة في الحقوق:

بمعنى تساوي المرتفقين في أن يحصلوا على نفس الخدمة من الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية إذا توفرت فيهم نفس الشروط القانونية والتنظيمية التي تفرضها قوانين وتنظيمات المرفق ، ولهذا المظهر نتائج أهمها :

¹ المرسوم 88-128 المؤرخ في 08 جوان 1988 المتضمن الموافقة على الاتفاقية الحاصلة بين الدولة والشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، ج ر رقم 26 ، بتاريخ 29 جوان 1988.

- يتوجب تقديم الخدمة لكل شخص يرغب في ذلك طبقا للشروط القانونية والتنظيمية التي يسير عليها المرفق.

- تكافؤ الفرص في الحصول على المناصب والوظائف العامة .

- إجراء المنافسة والإشهار كشرط أساسي لإبرام عقود الإدارة¹.

*المساواة أمام الأعباء العامة:

تشمل المساواة الجبائية (التسعيرية) ، ومسؤولية المرفق فيما يخص الأضرار الناجمة عن السير السيئ للمرفق ، غير أن هذا المبدأ تتخلله أحيانا استثناءات تمس فئة أو شريحة من المنتفعين كالتخفيضات في التسعيرة التي أقرتها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بالنسبة للعائلات كثيرة العدد على سبيل المثال .

1-2 - مبدأ استمرارية المرفق العام:

باعتبار نشاط الشركة للنقل بالسكك الحديدية ضروري لحياة المجموعة الوطنية ومرتبطة بصفة وثيقة بالحياة اليومية للمرتفقين ، وكما يقال " الاستمرارية من روح المرفق العام " ، وعلى هذا الأساس فإن أي توقف لسير المرفق بانتظام واضطراب سيتسبب بعواقب وخيمة ، سواء على المرتفقين أو على الاقتصاد الوطني و حتى على المرفق نفسه .

1-3 - مبدأ تكيف المرفق :

أكدت نصوص دفتر الشروط العامة الذي يحدد أعباء الخدمة العمومية ، على الدور الذي يجب أن تلعبه الشركة في فك العزلة عن بعض النواحي وفي تحقيق التوازن الجهوي وفي

¹ أودني محمد ، المرجع السابق ، ص33

المساواة وفي تطبيق حق النقل¹ .وهي مهام في مجملها غير تجارية ، غير أنها تنصب كلها لتحقيق أغراض الخدمة العمومية وتلبية حاجات المرتفقين في أحسن الظروف.

2- مهام الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية باعتبارها مؤسسة تهدف إلى تحقيق الربح:

بالرجوع إلى المادة الرابعة من المرسوم التنفيذي 90-391 المتضمن تحويل الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و قانونها الأساسي نجدها تنص على ما يلي² :
"يمكن للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية فضلا عن ذلك في إطار نشاطها واعتمادا على مواردها الخاصة ، القيام بالمهام التالية :

– تقوم بكل العمليات وكل النشاطات التي لها علاقة بها ، كما تقوم بكل العمليات العقارية أو غير العقارية أو التجارية أو المالية أو الصناعية المرتبطة بنشاطها والتي من شأنها أن تدعم تطورها.

– الحصول على براءة أو رخصة مرتبطتين باختصاصها ، وحيازتها واستغلالها وبيعها .
– الحصول على كل الامتيازات وكذا كل المساهمات المباشرة وغير المباشرة ذات الصلة بميدان النقل بالسكك الحديدية .

– المساهمة في كل مؤسسة عمومية اقتصادية."

في هذا الصدد نجد الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية والتي أصبحت تشكل مجموعة ، قد طورت من قدراتها وذلك باعتمادها سياسة إنشاء فروع ليصل عددها إلى ثلاثة عشر فرعاً،

¹ المادة الأولى من القرار المؤرخ في 22 ديسمبر 1990 ، المرجع السابق .

² المرسوم التنفيذي 90-391 ، المرجع السابق .

لتشمل جميع النشاطات التي تدخل في ميدان اختصاص الشركة ، وفي ما يلي تعداد لهذه الفروع :

- شركة stim : ستيم (للنقل متعدد الأنماط) وهي شركة ذات أسهم ، أسست بتاريخ 14 فيفري 1994 تملك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية رأس مالها بنسبة 100 %
- شركة نقل الحبوب stg أسست بتاريخ 26 نوفمبر 1997 وهي شركة ذات أسهم تمتلك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية 50% من رأس مالها ، بينما يمتلك الديوان الوطني للحبوب نسبة 50 % المتبقية .
- شركة setirial وهي شركة ذات أسهم أسست بتاريخ 28 فيفري 1993 تملك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية رأس مالها بنسبة 100%.
- شركة restaurail وهي شركة ذات أسهم ، أسست بتاريخ 29 ديسمبر 1993 تمتلك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية رأس مالها بنسبة 100%.
- شركة rail transit وهي شركة ذات أسهم ، أسست بتاريخ 26 ماي 1993 ، تملك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية رأس مالها بنسبة 100 %.
- شركة rail telecom وهي شركة ذات أسهم ، أسست بتاريخ 10 فيفري 2007 تمتلك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، رأس مالها بنسبة 100 % .

- شركة stope وهي شركة ذات أسهم ، أسست بتاريخ 21 فيفري 1999 تمتلك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، رأس مالها بنسبة 50 % بينما تمتلك شركة نفضال 50 % المتبقية .
- شركة rail pub affichage وهي شركة ذات أسهم ، أسست بتاريخ 10 فيفري 2007 تمتلك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، رأس مالها بنسبة 100 % .
- شركة rail link affichage وهي شركة ذات أسهم ، أسست بتاريخ 02 أفريل 2007 تمتلك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، بنسبة 50 % من رأس مالها بينما. تمتلك شركة سكة لينك rail link نسبة 50% المتبقية .
- شركة rail expresse وهي شركة ذات أسهم ، أسست بتاريخ 28 فيفري 1993 تمتلك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، رأس مالها بنسبة 100 %.
- شركة rail electr وهي شركة ذات أسهم ، أسست بتاريخ 18 ديسمبر 1994 تمتلك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، رأس مالها بنسبة 100 %.
- شركة INFRAR AIL ، وهي شركة ذات أسهم ، أسست بتاريخ 20 أكتوبر 1997 ، تملك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية رأس مالها بنسبة 100 % .

– شركة ESTEL RAIL AUTOMATION ، أسست بتاريخ 28 فيفري 1993 وهي شركة

ذات أسهم ، تملك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية 49 % من رأس مالها بينما

تملك شركة سيمنس SIEMENS نسبة 51 % المتبقية .

الفرع الثالث: تمتع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بالاستقلالية الإدارية والمالية:

لم تحقق الاشتراكية ولا عملية إعادة الهيكلة بنوعيتها العضوي والمالي الأهداف المسطرة ، فعاد ضغط المديونية الخارجية مما انعكس سلبا على مردودية المؤسسات ، كل هذه العوامل جعلت المسؤولين في تلك الفترة يرون أن الحل الوحيد يكمن في إجراء إصلاح اقتصادي ، يسمح للمؤسسة من تسيير وضعيتها والتخلص من العقبات التي أعاقت سيرها ، وفي هذا السياق تجسدت فكرة استقلالية المؤسسات من خلال القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية ويمكن تعريف استقلالية المؤسسة على أنها منح المؤسسة مزيدا من المبادرة في إطار العمل على التجسيد الفعلي اللامركزية ، مع إمكانية التعاقد بحرية وفق القانون التجاري . وتتجلى أهم مظاهر الاستقلالية في التمتع بأجهزة إدارية مستقلة عن الوصايا ، ففيما تتمثل هذه الأجهزة ؟.

تنص المادة الخامسة من المرسوم التنفيذي 90-391 المؤرخ في الأول ديسمبر 1990 المتضمن تحويل الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و قانونها الأساسي على أنه : "يدير الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مجلس إدارة يسيره مدير عام " .

نستخلص من هذه المادة أن تسيير الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية يتميز بإزدواجية على مستوى هرم التسيير أو الإدارة ، وهو ما سنتناوله بالتحليل بعد عرض تركيبة وخصائص ووظائف كل من مجلس الإدارة ، والمديرية العامة (ممثلة في المدير العام).

أ- مجلس الإدارة :

يتألف مجلس إدارة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية طبقا للمرسوم التنفيذي 90-90-

391 المتضمن تحويل الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية¹ :

- ممثل الوزير المكلف بالمالية.

- ممثل الوزير المكلف بالتهيئة العمرانية .

- ممثل الوزير المكلف بالصناعة .

- ممثل السلطة المكلفة بالتخطيط .

- المدير المكلف بالنقل البري بوزارة النقل .

- المدير المكلف بالنقل الحضري بوزارة النقل .

ويتكون مجلس الإدارة بالإضافة إلى ذلك من :

- ممثلين (2) عن عمال الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية .

- وعند الاقتضاء عن ممثلين (2) عن مستعملي السكك الحديدية المتضمن في الجمعية الأكثر

تمثيلا .

¹ المادة 07 من المرسوم التنفيذي 90-391 ، المرجع السابق

يحضر المدير العام للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية الاجتماعات وله صوت

استشاري

ويلاحظ على تشكيل المجلس أنه أخذ بعين الاعتبار جميع القطاعات التي لها صلة مباشرة

بالسكك الحديدية ، كما حاول أن يشمل جميع المصالح وذلك باشماله على ممثلي العمال

وممثلي المرتفقين ، غير أنه من حيث الأهمية النسبية في انتماءات الممثلين بالمجلس للجهات

الأخرى غير الدولة كانوا يشكلون أقلية .

كما أن نص المادة بتعبيره "عند الاقتضاء ممثلين (2) عن مستعملي السكك الحديدية "يدفعنا

إلى التساؤل عن حالة الاقتضاء هذه ومن الذي يحددها .

1-كيفية تعيين أعضاء مجلس الإدارة ومدة عضويتهم :

نصت المادة 08 من المرسوم التنفيذي 90-391 على أنه يتم تعيين ممثلي الوزارات والذين

ينبغي أن تكون رتبهم مدير مركزي ، لمدة ثلاثة سنوات قابلة للتجديد ، بموجب قرار من وزارة

النقل وبناء على اقتراح من السلطة التي ينتمون إليها .

كما تنتهي وكالة الأعضاء المعينين بحكم وظائفهم بانتهاء هذه الأخيرة ، كما أنه في حالة

توقف وكالة أي عضو ، يعوض بالأشكال نفسها ويحل محله العضو المعين حديثا إلى غاية

انتهاء الوكالة ¹

¹ المادة 08 من المرسوم التنفيذي 90-391 ، المرجع السابق .

من خلال نص هذه المادة نجد أن جميع الأعضاء الممثلين للوزارات ، يخضعون للتعيين بموجب قرار وزير النقل ، مما يدفعنا للتساؤل عن مدى استقلالية أعضاء المجلس عن وزارة النقل التي تمثل الوصاية .

كذلك يمكن الإشارة إلى أن نصوص المرسوم التنفيذي لم تحدد إطلاقاً كيفية تعيين بقية الأعضاء (ممثلين عن عمال الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وممثلين عن مستعملي السكك الحديدية المنضمين في الجمعية الأكثر تمثيلاً).

2- دورات مجلس إدارة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية :

يجتمع مجلس الإدارة بدعوة من رئيسه في دورة عادية مرتين في السنة ويمكن أن يجتمع في دورة استثنائية من السلطة الوصية ، أو من نصف عدد الأعضاء أو من المدير العام للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية¹

أما فيما يخص جدول الأعمال ، فإنه يعد من طرف رئيس مجلس الإدارة ، بناء على اقتراح من المدير العام وترسل الاستدعاءات إلى أعضاء المجلس خمسة عشر أيام من انعقاد الاجتماع ، مرفقة بجدول الأعمال .

هذا بالنسبة للدورات العادية ، أما بالنسبة للدورات الاستثنائية فإن هذا الأجل يمكن تقليصه ، على أن لا يقل عن ثمانية أيام .

¹ المادة 09 من المرسوم التنفيذي 90-391 ، المرجع السابق .

3- شروط صحة مداولات المجلس :

لا يكتمل النصاب القانوني للمجلس إلا بحضور ثلثي أعضائه على الأقل ، وفي حالة عدم اكتمال هذا النصاب ، يعقد اجتماع آخر في مدة ثمانية أيام ، وتصح المداولات آنذاك مهما كان عدد الأعضاء الحاضرين ، وهذا بنص المادة 10 من المرسوم التنفيذي 90-391 .

4- كيفية اتخاذ القرارات في المجلس :

تتخذ قرارات مجلس إدارة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بأغلبية أصوات الأعضاء الحاضرين ، ويكون صوت الرئيس مرجحا في حالة التساوي ، أما المدير فله صوت استشاري¹ ، ويتعين على المجلس أن يدون مداولاته في محاضر ، تسجل في سجل خاص مرقم ومؤشر عليه ، ويوقع من طرف الرئيس وكاتب الجلسة ، على أن ترسل خلال خمسة عشر يوما إلى الوزير للمصادقة عليها ، وتكون هذه المداولات قابلة للتنفيذ بانقضاء شهر كامل بعد إرسالها للوزير².

5 - مجال اختصاص مجلس الإدارة :

تنص المادة 12 من المرسوم التنفيذي 90-391 على أن أهم المجالات التي يتداول ويبت فيها مجلس الإدارة تتمثل فيما يلي :

— سياسة تنمية المؤسسة .

— المخططات المتوسطة المدى والمخططات والبرامج والميزانية السنوية.

¹ المادتين 07 و 10 من المرسوم التنفيذي 90-391 ، المرجع السابق .

² المادة 11 من المرسوم التنفيذي 90-391 ، المرجع السابق .

– النظام الداخلي للمؤسسة .

– مشروع القانون الأساسي لمستخدمي المؤسسة .

– حصائل المؤسسة وحسابات نتائجها .

– هيكل المؤسسة التنظيمي .

– قبول الهبات والوصايا .

من خلال نص هذه المادة نجد أن الصلاحيات المسندة لمجلس الإدارة تبدو واسعة بالنظر إلى العبارات المعتمدة لبيانها ، حيث تم لأجل ذلك استخدام عبارات من مثل التداول حول "سياسة تنمية المؤسسة " أو "المخططات المتوسطة المدى و المخططات والبرامج والميزانية " إلا أن ترتيبات أخرى تأتي زيادة على تلك العبارات للحد من سلطات المجلس . وجعله تابعا تبعية تامة للوزارة الوصية ، ومن هذه الترتيبات أن جميع قرارات مجلس الإدارة تخضع لمصادقة الوصاية .

إضافة إلى مجلس الإدارة فإن للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية جهاز آخر (organe) تسند إليه مهام تسيير الهيئة ككل و المتمثل في المدير العام ، فكيف يتم تعيينه و إنهاء مهامه وما هي صلاحياته ؟.

ب- المدير العام :

يعين المدير العام للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بموجب مرسوم تنفيذي في مجلس الحكومة ، بناء على اقتراح من وزير النقل ، وتنتهى مهامه بنفس الأشكال.¹

¹ المادة 13 من المرسوم التنفيذي 90-391 ، المرجع السابق.

1- سلطات المدير العام :

يتمتع المدير العام مبدئياً بكل السلطات الضرورية لضمان التسيير الحسن للمؤسسة، وتنفيذ قرارات مجلس الإدارة ويكلف بتسيير المؤسسة ، إلا أن هذا الإطلاق يتقيد من جهة أخرى بترتيبات إضافية تأتي لتتوسط مصادقة الوصاية قبل الشروع في تنفيذ القرارات المتخذة ، والتي تعتبر ذات أهمية وتأثير على الاقتصاد الوطني ، وقد تطول قائمة هذه القرارات ويصير المدير في وضعية تبعية مباشرة للوزارة الوصية .

من جهة أخرى وعلى مستوى الواقع العملي ، فإن المدير العام كان يحد نفسه في عمله اليومي وحيدا وأمام مهام ثقيلة ،خصوصا وأن مجلس الإدارة لم يكن باستطاعته أن يساهم مساهمة كافية في إدارة المؤسسة ،وتوفير الإسناد اللازم لمديرها العام ، ولذلك فإن هذا الأخير كان كثيرا ما يلجأ بإرادته إلى الوزارة الوصية للفصل في أمور هي في الأصل من صلاحياته ، وذلك إما طلبا لدعم الوصاية أو تهربا من مسؤولية تبدو كبيرة¹

¹ أودني محمد ، المرجع السابق ، ص 40

المبحث الثاني : علاقات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ونظام أملاكها

إن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية كغيرها من المؤسسات العامة الصناعية والتجارية ، تحتاج بغية القيام بالمهام المنوطة بها إلى قواعد واضحة تحدد مجال نشاطها وتنظم علاقاتها مع مختلف الفاعلين ، كما تحتاج في نفس الوقت إلى وسائل وأدوات تمكنها من إتمام عملها على أكمل وجه ، وعليه سنتناول في المطلب الأول علاقات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية على أن نتناول في المطلب الثاني نظام أملاكها .

المطلب الأول : علاقات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

نتطرق من خلال هذا المطلب إلى مختلف العلاقات التي تربط الشركة للنقل بالسكك الحديدية ، فننتاول في الفرع الأول علاقة الشركة بالدولة ، على أن نخصص الفرع الثاني لعلاقة الشركة بمستخدميها و المتعاقدين معها و في الفرع الثالث علاقة الشركة بالمرتفقين وبالغير .

الفرع الأول : علاقة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بالدولة

تميزت علاقة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بالدولة خلال المرحلة الاشتراكية، بعلاقة تبعية وذلك لاعتبار أن سبب إحداث الشركة ، هو تحقيق الأهداف الكبرى للنظام الاشتراكي ، فالدولة تحدد الخطط و البرامج وتكون الشركة ملزمة بتنفيذها ، وهذا من أجل تحقيق الأهداف المسطرة دون أدنى اعتبار لتأثير ذلك على الوضعية المالية للشركة ، فهذه الأخيرة شكل من أشكال الملكية العامة لوسائل الإنتاج ، وبالتالي نشاطها يعود بالفائدة على جميع الشعب ، وبذلك أصبحت الشركة من الناحية التسييرية و التنظيمية كملحق إداري للنظام

المركزي - وزارة النقل - إذ لا تملك أدنى الصلاحيات فما هي إلا أداة لتنفيذ السياسة الاقتصادية للدولة¹.

وبانفتاح الاقتصاد الجزائري ، وتحول الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، من مؤسسة اشتراكية وطنية ذات طابع اقتصادي إلى هيئة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري ، تغيرت هذه العلاقة لتتجه أكثر نحو التعاقد وهذا ما ذهبت إليه المادة 44 من القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية ، التي ربطت العلاقة بين الدولة و الهيئة العمومية ذات الطابع الصناعي و التجاري في إطار دفتر الشروط العامة الذي يحدد الأعباء و التقييدات التي تعود على عاتق الهيئة و الحقوق و الصلاحيات المرتبطة بها .

كما ذهبت المادة الثامنة من القانون 88 - 17 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه في نفس الإتجاه عندما حددت طبيعة العلاقة بين الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و الدولة على أساس تعاقدية ، حيث نصت المادة على أنه 2 : " تقوم علاقة الدولة مع هذه المؤسسة على اتفاقية تحدد الشروط التي تساهم فيها الدولة في تطوير شبكة السكك الحديدية وسيرها تعويضا عن تكاليف الخدمات العمومية و الزيادة التدريجية لحصتها في نظام النقل البري وتحسين نوعية خدماته ومردوديته " .

¹ أودني محمد ، المرجع السابق ، ص 52 .

² القانون رقم 88 - 17 المؤرخ في 10 ماي 1988 ، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه ، ج ر رقم 17 ، بتاريخ 11 ماي 1988 .

الفرع الثاني: علاقة الشركة بمستخدميها و المتعاقدين معها

نتناول في النقطة الأولى علاقة الشركة بمستخدميها على أن نخصص النقطة الثانية لعلاقة

الشركة بالمتعاقدين معها

أ. علاقة الشركة بمستخدميها :

بصدور الأمر 71- 74 المتعلق بالتسيير الاشتراكي للمؤسسات ، تغيرت النظرة اتجاه

العامل ، ليصبح بعد صدوره العامل منتجا ومسيرا ، وقررت مادته الثامنة إضفاء صفة العامل

على كل من يعيش من حاصل عمله اليدوي أو الفكري ، وأقرت نصوص أخرى مبدأ المساواة

بين العمال فيما يتعلق بالحقوق و الواجبات لاسيما في مجال الأجور والامتيازات¹ .

وتم دمج العمال في مختلف أوجه نشاط المؤسسة ، وذلك عبر هيكل عمالي جديد اطلق

عليه "مجلس العمال وهذا ما جسده القانون 76 - 28 المتضمن إحداث الشركة الوطنية للنقل

بالسكك الحديدية .

أما مرحلة القانون الأساسي النموذجي لعمال المؤسسات و الإدارات العمومية 85 - 59

فإن أبرز ما جاء به هذا المرسوم²، هو محاولته وضع تصنيف موحد في عالم الشغل يسري

على أغلب القطاعات ، غير أنه وبعد صدور هذا المرسوم ظلت المؤسسات الاقتصادية تعيش

وضعا ونظاما متميزا خاصا في مجال الأجور ذلك بسبب خضوع علاقة العمل في هذا القطاع

¹ ويتضح ذلك جليا من ديباجة الأمر المذكور و التي جاء فيها " ومن الضروري أن تطبق هذه الحقوق على مجموعة العمال بدون تمييز كما أنه من اللازم أن تلغى الأوضاع الممتازة في أي فرع من الفروع وتزول القطاعات غير المحسوسة " وجاء في فقرة أخرى مايلي " وثمة جدول سلمي للأجور سيتم وضعه ليطبق على مجموعة التراب الوطنيوذلك لتصبح الاجور المدفوعة عن نفس العمل ونفس الاختصاص منسجمة في جميع التراب الوطني "

² المرسوم رقم 85 - 59 المؤرخ في 23 مارس 1985 ، المتضمن القانون الأساسي النموذجي لعمال المؤسسات و الادارات العمومية ، ج ر رقم 13 ، بتاريخ 24 مارس 1985 .

الفصل الثاني _____ النظام القانوني للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

إلى الاتفاقيات الجماعية للعمل ليخضع العمال المستخدمون للهيئات الصناعية و التجارية بصور القانون رقم 90 - 11 المؤرخ في 21 أبريل 1990 المتعلق بعلاقات العمل¹، لأحكام هذا النص إذا نصت المادة الثالثة من هذا القانون على أنه " يخضع المستخدمون المدنيون و العسكريون التابعون للدفاع الوطني و القضاة و الموظفون و الأعوان المتعاقدون في الهيئات و الإدارات العمومية في الدولة و الولايات و البلديات ومستخدمو المؤسسات العمومية ذات الطابع الإداري لأحكام تشريعية وتنظيمية خاصة " .

فبمفهوم المخالفة يتبين لنا أن العمال المستخدمين في الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية يخضعون لأحكام هذا القانون .

أخيرا صدر الأمر 06 - 03 المؤرخ في 15 جويلية 2006 المتضمن القانون الأساسي العام للوظيفة العمومية² ، ورجوعا للمادة الثانية من هذا القانون نجدها قد أوردت على سبيل الحصر و التحديد مجال تطبيق هذا القانون ، فحدده ضمن دائرة المؤسسات العمومية ، و الإدارية المركزية في الدولة ، و المصالح غير المركزية التابعة لها و المؤسسات العمومية ذات الطابع الإداري و المؤسسات العمومية ذات الطابع العلمي و الثقافي و المهني و المؤسسات العمومية ذات الطابع العلمي و التكنولوجي .

1 القانون رقم 90 - 11 المؤرخ في 21 أبريل 1990 ، المتضمن علاقات العمل ، ج ر رقم 17، بتاريخ 25 أبريل 1990 .
2 الأمر رقم 06 - 03 المؤرخ في 15 جويلية 2006 ، المتضمن القانون الأساسي العام للوظيفة العمومية ، ج ر رقم 46 ، بتاريخ 16 جويلية 2006 .

بهذا يكون النص قد استبعد مستخدمي الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بعدم ذكر المؤسسات العمومية ذات الطابع الصناعي و التجاري ، و التي ظلت مشمولة إلى اليوم بأحكام القانون التجاري و قانون العمل .

ب - علاقة الشركة بالمتعاقدين معها :

تخضع علاقة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بالمتعاقدين معها لقواعد مختلطة ، فتخضع بعضها منها لقواعد القانون العام ، ويخضع البعض الآخر لقواعد القانون الخاص ، فإذا كانت القاعدة العامة أن صفقات الهيئات العامة ذات الطابع الصناعي و التجاري هي صفقات خاضعة للقانون التجاري طبقا لنص المادة 59 من القانون المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات الاقتصادية 1 : "لا تخضع المؤسسات العمومية الاقتصادية و الهيئات العمومية ذات الطابع الصناعي و التجاري التي تحكمها قواعد القانون التجاري لأحكام الأمر 67 - 90 المؤرخ في 17 جوان 1967 المتضمن قانون الصفقات العمومية" ، فإنه بالرجوع للمرسوم الرئاسي 02-250 المعدل والمتمم والمتضمن تنظيم الصفقات العمومية² نجده يطبق على الصفقات التي تبرمها الهيئات العمومية ذات الطابع الصناعي و التجاري عندما تكلف بإنجاز عملية ممولة كلياً أو جزئياً بمساهمة مالية مؤقتة أو نهائية من الدولة .

1 القانون 88 - 01 ، المرجع السابق .

2 المرسوم الرئاسي 02 - 250 المؤرخ في 24 جويلية 2002 ، المتضمن تنظيم الصفقات العمومية . ج ر رقم 62 ، بتاريخ 28 جويلية 2002 .

الفرع الثالث : علاقة الشركة بالمرتفقين و بالغير

بقدر كون وضع المنتفع من المرفق الاداري واضحا ، لأنه يخضع لقواعد القانون الاداري وحده ، فإن وضع المنتفع من المرفق العام للنقل بالسكك الحديدية يدعو للمناقشة ، فالواقع أن هذا المرفق يخضع لنظام قانوني مختلط ، حيث أن تكييف المرتفق ليس دائما من الأمور السهلة ، فمرتفق النقل بالسكك الحديدية يكون كذلك ، إذا كانت تربطه علاقة تعاقدية مع الشركة ، باقتناؤه تذكرة ، ويكون من الغير إذا لم تربطه أي علاقة بالشركة ، كأن يكون في وضعية غير قانونية ، كأن يشتري مرتفق مثلا تذكرة ولم ينزل في المحطة التي كان من المفروض أن ينزل فيها ، فينتقل هنا من وضعية قانونية إلى وضعية غير قانونية ، أو يكون ضحية حادث وقع له وهو خارج القطار .

إن علاقة الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية بمرتفقيها تخضع لنظام قانوني مختلط ، حيث تطبق عليهم في نفس الوقت قواعد القانونيين العام و الخاص .

قد يكون المسافر بالسكة الحديدية في وضع تعاقدى مشابه للوضع الناتج عن عقد بين مؤسسة خاصة وأحد زبائنها ، فإذا كان الأمر كذلك فإن المرفق يمكنه أن يفرض تعديلات بصورة انفرادية لأن الحصانة تحيط بهذا العقد ، غير أن الاجتهاد يعترف للمرفق بذلك كالزيادة في التعريفه مثلا دون استشارة المنتفع وكخلاصة فإن المرتفق يجد نفسه في وضع مختلط ، قسم منه تعاقدى و القسم الآخر تنظيمي:

أ. المظهر التعاقدى :

ترتبط المرتفق بالشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية علاقة تعاقدية ، تبدأ من دخول المسافر المحطة وإعلان رغبته في السفر ، وتنتهي بتسليمه التذكرة إلى عون الشركة عند الوصول ¹ ، وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية قرارها المؤرخ في 21 فيفري 1913 بأنه مجرد تسليم تذكرة السفر فإن شركة النقل بالسكك الحديدية تكون ملزمة بتوصيل المسافر معافى إلى جهة الوصول ² ، و العقد الذي يربط الطرفين هو عقد ملزم للجانبين يفرض التزامات على كلا الطرفين ، فمن بين الالتزامات التي تقع على المرتفق أو المسافر ، التذكرة : هو الالتزام الرئيسي الذي يقع على المرتفق .

ب. المظهر التنظيمي:

يتميز بعض قواعد تنظيم وتشغيل المرفق التي تفرضها المصلحة العامة ولعل أهمها تلك التي جاءت بها المادة 33 من القانون 90 - 35 المتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية ³ .

و التي تتمثل إجمالاً في المحظورات التي يتعين على المسافر أو المرتفق عدم القيام بها ويمكن تلخيصها في ما يلي :

— الدخول إلى العربات دون التزود بتذكرة .

¹ ناصر مراد ، الاصلاحات الضريبية في الجزائر ، مجلة الباحث ، العدد 2 ، سنة 2003 ، ص 24 .

² ناصر مراد ، المرجع نفسه ، ص 24 .

³ القانون رقم 90 - 35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 ، المتعلق بالأمن و السلامة و الإستعمال و الحفاظ في استغلال

النقل بالسكك الحديدية ، ج ر رقم 56 ، بتاريخ 26 ديسمبر 1990 .

– شغل مكان حجزه بصفة نظامية مسافر آخر .

– شغل مكان غير مخصص للمسافرين .

– الحيلولة دون إقفال الأبواب .

– الانتقال من عربة إلى عربة من غير الممرات المسموحة .

– استعمال الإنذار دون سبب .

– استعمال أجهزة أو آلات صوتية في العربات.

– توسيخ العتاد أو إتلافه .

كما أثير نقاش حول تكييف طبيعة المرتفق من المرفق العام الصناعي و التجاري ، ومدى اعتباره من المستهلكين¹ ، وذلك باعتبار أن الخدمات التي تقدمها المرافق العامة الصناعية و التجارية شبيهة بنشاطات الأفراد ، ومن ثم تخضع في علاقاتها بالمرتفقين لقواعد القانون الخاص ، إذ بعد تحلل الاحتكار و الانفتاح نحو المنافسة أصبحت علاقة المرافق العامة الصناعية و التجارية مع المرتفقين علاقة تجارية ، وأصبح بالتالي لا يقدم أداءا عاما بل أصبح يقدم خدمة أكبر فردية وتحول المرتفق إلى مستهلك كما تحول المرفق العام الصناعي و التجاري إلى محترف يهدف إلى إرضاء المستهلك بشكل فردي² . فإذا كانت العلاقة بين الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية واضحة في الظروف العادية ، فبما تتميز هذه العلاقة

¹ محمد بودالي ، مدى خضوع المرفق العامة ومرتفقيها لقانون حماية المستهلك ، مجلة إدارة ، المجلد 12 ، العدد 02 ، سنة 2002 ، ص 52 .

² أودني محمد ، المرجع السابق ، ص 57 .

في حالة وقوع حادث ؟ أو بمعنى آخر ماهو أساس وحدود مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية عن حوادث السكة الحديدية ؟ .

تتقسم حوادث النقل بالسكك الحديدية بشكل عام إلى قسمين :

1-حوادث فردية : هي الحوادث الناجمة عن اجتياز ممر غير محروس، أو محاولة النزول

من العربة قبل التوقف النهائي للقطار أو صعود القطار وهو في حالة السير .

2-حوادث جماعية : كحالة تصادم بين قطارين .

وبشكل عام فإن مسؤولية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هي مسؤولية قائمة على التزام قوامه ضمان سلامة المسافرين، يتمثل في توصيله سالما معافى ، وعليه فهو التزم بتحقيق نتيجة ، أما الغير فمسؤولية الشركة اتجاهه هي مسؤولية تقصيرية ، وبناء على ما تقدم فإن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية لا يمكنها أن تدفع عن نفسها المسؤولية إلا إذا أثبتت السبب الاجنبي¹.

المطلب الثاني : نظام أملاك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

على غرار التغيرات و التحولات الكبيرة التي شهدتها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، سواء من حيث طبيعتها وشكلها القانوني أو في طريقة تسييرها ، فإن نظرية الأملاك هي الأخرى تعد من أكثر النظريات القانونية ارتباطا بالنظم السياسية و الاقتصادية ، فيكفي أن تتحول الدول من نظام إلى آخر لتتحول معها جذريا طبيعة هذه الأملاك ونظامها القانوني .

¹ مختار رحمانى محمد ، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية ، دار هومة ، الجزائر ، 2003 ص 94 .

وباعتبار الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري ، وبالتالي فهي تحتاج إلى وسائل تعيينها على أداء رسالتها ، وتتمثل هذه الوسائل في الأملاك التي تشكل الجانب المادي الذي يسمح لها بممارسة وظائفها .

من ثم يتبادر إلينا التساؤل التالي : ماهو النظام القانوني الذي تخضع له أملاك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ؟ .

للإجابة على هذا التساؤل يتعين أولا تحديد أملاك السكة الحديدية وأدوات امتلاكها في الفرع الأول ومن ثم تحديد نظام أملاك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية في الفرع الثاني ، لنتطرق للحماية التي أضفاها المشرع الجزائري على هذه الأملاك في الفرع الثالث .

الفرع الأول : تحديد أملاك السكة الحديدية وأدوات امتلاكها

إن جميع النصوص الدستورية و التشريعية و التنظيمية المتعلقة بالأملاك الوطنية ، وبالنقل بالسكك الحديدية ، تؤكد أن أملاك السكة الحديدية هي ملك للدولة ، ومن ذلك نذكر ما نصت عليه المادة 17 من دستور 1996¹ : " الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية وتشمل باطن الأرض ، و المناجم ، و المقالع ، و الموارد الطبيعية للطاقة ، و الثروات المعدنية الطبيعية و الحية ، في مختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية ، و المياه ، و الغابات ، كما تشمل النقل بالسكك الحديدية ، و النقل البحري و الجوي ، و البريد و المواصلات السلكية و اللاسلكية ، وأملاك أخرى محددة في القانون " .

¹ التعديل الدستوري الجزائري لسنة 1996 ، الصادر بالمرسوم الرئاسي رقم 96 - 438 بتاريخ 07 فيفري 1996 ، ج ر رقم 76، بتاريخ 08 فيفري 1996 .

الفصل الثاني _____ النظام القانوني للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

من خلال هذا النص نستشف التأكيد على اعتبار النقل بالسكك الحديدية من الأملاك الوطنية ، وباعتبار أن الأملاك العمومية الوطنية شاسعة فلقد صنف قانون الأملاك الوطنية من خلال نص المادة 16 أملاك السكة الحديدية و التي تشمل السكة الحديدية وتوابعها الضرورية لاستغلالها من ضمن الاملاك الوطنية الاصطناعية كما ذهبت المادة الثالثة من القانون 90 - 35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية¹ ، في نفس الاتجاه عند ما نصت على أنه : " تصنف السكة الحديدية التي تنشأ من طرف الدولة لحسابها وكذا ملحقاتها الضرورية المستغلة في النقل بالسكك الحديدية ضمن الأملاك العامة الاصطناعية " .

ولقد حددت المادة 20 من القانون 01 - 13 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه² ، مشتملات شبكة السكة الحديدية و التي تتكون من :

- أراضي الرحاب .
- المنشأة القاعدية للسكة الحديدية .
- المنشآت الفنية .
- ممرات التقاطع مع السكة الحديدية .
- الهيكل الأفقي للسكة الحديدية .
- تجهيزات الأمن و الإشارة و الاتصالات السلكية واللاسلكية.

¹ القانون رقم 90-35 ، المرجع السابق.

² القانون رقم : 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 ، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه ، ج ر رقم 44 ، بتاريخ 08 أوت 2001.

- تجهيزات التحويل و النقل و توزيع الكهرباء لجر القطارات .
- بنايات المحطات و المواقف و المحطات النهائية للمسافرين و البضائع .
- البنايات المخصصة لخدمة المنشآت القاعدية .

غير أنه إذا كانت هذه النصوص أكدت على الطابع العام لهذه الأملاك فإنه من الضروري التذكير أن أملاك السكة الحديدية لا تصبح من الأملاك العامة بمجرد تخصيصها بالفعل لخدمة المرفق العام ، بل يتعين أن تكون أصلاً مملوكة للدولة ، أو انتقلت إلى ملكية الدولة بإحدى طرق كسب الملكية ثم خصصت بعد ذلك لخدمة المرفق .

لقد حدد الأمر 76 - 29 المؤرخ في 25 مارس 1976 المتعلق بامتلاك وتسيير ملك سكة الحديد¹ هذه الطرق والإجراءات الواجب اتباعها لاكتساب الأراضي اللازمة للبناء وكل أنواع التهيئات وكذلك لتوسيع شبكة السكة الحديدية ولواحقها ، التي تكون ملكاً لأشخاص طبيعيين أو معنويين خاضعين للقانون الخاص في ما يلي :

أ. الإمتلاك بطريقة ودية وذلك بشراء الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية هذه الأملاك بالتراضي لأن الشركة وقبل لجوئها إلى أي طريقة أخرى تكون مجبرة قانوناً على سلك الطريق الرضائي² ، على أن تقوم بدمجها لاحقاً في الملك الوطني ، وتقوم الشركة بتسديد مبلغ الإمتلاك من الاعتمادات التي تخصصها لها الدولة لتمويل المشروع .

¹ الأمر رقم 76-29 المؤرخ في 19 مارس 1976 ، المتعلق بامتلاك وتسيير ملك سكة الحديد ، ج ر 26، بتاريخ 23 مارس 1976.

² المادة الثانية من المرسوم 93 - 186 المؤرخ في 27 جويلية 1993 الذي يحدد كليات تطبيق القانون رقم 91 - 11 المؤرخ في 27 أفريل 1991 المتعلق بقواعد نزع الملكية للمنفعة العمومية ، ج ر رقم 51 ، بتاريخ 1 أوت 1993 .

ب - الإمتلاك عن طريق نزع الملكية للمنفعة العمومية ، وخلافا للقاعدة العامة التي تتطلب كإجراء يسبق أي عملية نزع الملكية .

- صدور قرار التصريح بالمنفعة العمومية بموجب قرار وزاري مشترك مسبب وصادر عن وزير الداخلية ووزير المالية ووزير النقل ، وذلك عندما تكون الأراضي المنوي نزع ملكيتها واقعة في عدة ولايات .

- أو قرار مسبب من الوالي عندما تكون الأراضي المنوي نزع ملكيتها واقعة في ولاية واحدة وهذا بعد أخذ رأي المجالس الشعبية بالنسبة للولايات. أما في ما يخص المنقولات و المتمثلة أساسا في عتاد السكة الحديدية ، لقد نصت المادة الثالثة من المرسوم التنفيذي 90 - 391 المتضمن تحويل الطبيعة القانونية للنقل بالسكك الحديدية وقانونها الأساسي ، على أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تمتلك عتاد السكة الحديدية وتسييره وتتولى صيانتته ولقد حددت المادة 09 من المرسوم التنفيذي 93 - 348 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكة الحديدية واستغلاله¹

، المراد بالعتاد السيار للسكك الحديدية بنصها :

- القاطرات و القاطرات الجرارة وعربات المراقبة .
- عربات نقل المسافرين وعربات الشحن .
- عربات السكة الحديدية و القاطرات ذاتية الحركة و المقطورات .

¹ المرسوم التنفيذي رقم 93 - 348 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993 المحدد للقواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكة الحديدية واستغلاله ، ج ر رقم 87 ، بتاريخ 29 ديسمبر 1993 .

- العربات .
- الآلات ذات المحركات أو المقطورة و الآلات الخاصة بصيانة منشآت السكة الحديدية أو مراقبتها .
- عتاد الرفع و النقل على السكك الحديدية .
- الرافعات على السكة الحديدية .

الفرع الثاني : نظام أملاك الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

نصت المادة 12 من القانون رقم 90 - 30 المؤرخ في الأول ديسمبر 1990 المتضمن الأملاك الوطنية¹ ، على أنه " تتكون الأملاك الوطنية العمومية من الحقوق و الأملاك المنقولة و العقارية التي يستعملها الجميع و الموضوعة تحت تصرف الجمهور المستعمل إما مباشرة وإما بواسطة مرفق عام شريطة أن تكيف في هذه الحالة ، بحكم طبيعتها أن تهيئتها الخاصة تكيفا مطلقا أو أساسيا مع الهدف الخاص بهذا المرفق وكذا الأملاك التي تعتبر من قبيل الملكية العمومية بمفهوم المادة 17 من الدستور " .

من خلال هذه المادة يكون المشرع قد أخذ صراحة بمعيار التخصيص للمنفعة العامة فإلى جانب التخصيص للاستعمال الجماهيري المباشر الذي تناوله المشرع في الشطر الأول من المادة تناول في شطرها الثاني التخصيص للمرافق العامة ، وهو الأساس الذي تستند عليه الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية في حيازتها أملاك السكك الحديدية المملوكة للدولة .

¹ القانون رقم 90 - 30 المؤرخ في 1990 ، المتضمن الأملاك الوطنية ، ج ر رقم 62 ، بتاريخ 02 ديسمبر 1990 .

كما ذهبت المادة 688 من القانون المدني في نفس الاتجاه عندما نصت¹: " تعتبر أموالا للدولة ، العقارات و المنقولات التي تخصص بالفعل أو بمقتضى نص قانوني ، لمصلحة عامة ، أو لمؤسسة عمومية ، أو لهيئة لها طابع إداري ، أو لمؤسسة اشتراكية ، أو لوحدة مسيرة ذاتيا ، أو تعاونية داخلية في نطاق الثورة الزراعية " إشتطت المادة أن يكون التخصيص بالفعل فلا يكفي صدور قرار بالتخصيص بل يجب أن يكون التخصيص قد تم فعلا ، كما أن النص لم يفرق بين الأموال المنقولة و الأموال العقارية .

فمن خلال ما سبق نخلص إلى أن أملاك السكة الحديدية و التي سبق تحديدها في الفرع الأول ، هي من الأملاك الوطنية و التي ترجع ملكيتها للدولة و التي تم تخصيصها للمرفق العام للنقل بالسكك الحديدية ، و الذي يستفيد من خلال هذا التخصيص من حق الانتفاع من هذه الأملاك .

الفرع الثالث : حماية أملاك السكة الحديدية

إن تخصيص الأملاك العامة لخدمة المرافق العامة يقتضي حمايتها بوجه أشد من الذي تحمي به الأملاك الخاصة ، فقد تطرقت نصوص تشريعية عدة إلى أوجه حماية أملاك السكة الحديدية ، فإلى جانب الحماية المنصوص عليها في قانون الأملاك الوطنية ، و القانون المدني ، تضاف تلك التي تستمد من القانون الجنائي ، ونصوص التشريعات الخاصة لاسيما القانون 90 - 35 المتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية .

¹ الأمر 58-75 المؤرخ في 26 ديسمبر 1975 ، المتضمن القانون المدني ، ج ر رقم 78 ، بتاريخ 30 ديسمبر 1975.

حيث أن تخصيص مال معين لتحقيق أهداف النفع العام يقتضي بالضرورة تكريس الحماية اللازمة له حتى لا تتعطل الغايات المرجوة منه .

تتعرض الأملاك الوطنية المخصصة لمرفق النقل بالسكة الحديدية ، لمخاطر عدة قد تتجم عن تصرفات الشركة للنقل بالسكك الحديدية (أ) ، أو عن تصرفات الأفراد المستعملين لهذه الأملاك (ب) ، كما أن الأملاك العامة محل اعتداءات يحميها القانون الجنائي (ج).

أ- حماية أملاك السكة الحديدية من تصرفات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية:

تتحدد الأخطار التي تتعرض أملاك السكة الحديدية من جانب الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، في فقدانها لحيازة هذه الأملاك ، وذلك بمناسبة إبرامها لأي تصرف - غير مشروع - ينقل ملكية الأملاك الوطنية أو يثقلها بحقوق عينية ، وهذا ما دفع بالمشروع الجزائري إلى إقرار هذا المبدأ في نصوص القانون المدني وفي نصوص قانون الأملاك الوطنية .

1 . عدم جواز التصرف في المال العام :

لقد أقر المشروع هذا المبدأ بنص المادة 689 من القانون المدني ، وأكدته بنص المادة 04 من قانون الأملاك العمومية¹ ، ويقصد بهذا المبدأ إخراج المال العام من دائرة التعامل بحكم القانون ، ومن ثم لا يجوز للشخص العام بصفة عامة نقل ملكية المال العام إلى أحد الأفراد ، أو إحدى الهيئات الخاصة و إلا كان تصرفه باطلا بطلانا مطلقا لتعلقه بالنظام العام . و الغرض

¹ نص القانون المدني في المادة 689 (لا يجوز التصرف في أموال الدولة غير أن القوانين تخصص في احدى الاموال المشار إليها في المادة 688 تحدد شروط إدارتها ، وعند الاقتضاء شروط عدم التصرف فيها) .

كما نصت المادة الرابعة من قانون الاملاك الوطنية 90 - 30 " الاملاك العمومية الوطنية غير قابلة للتصرف ولا للتقادم ولا للحجز " .

الأساسي من عدم جواز تصرف بالمال العام هو حماية هذا المال ، وهذا الحظر ليس مطلقا وأبدي ومتربنا على طبيعة المال العام ، وإنما هو نسبي وقائم طال ما بقي المال محتفظا بصفته العامة بسبب تخصيصه للمرفق العام. ويكفي لشخص العام أن يجرد عن المال صفته العامة ، بإنهاء تخصيصه للمرفق العام ، حتى ينتقل إلى نطاق الأموال الخاصة فيخضع لأحكام كافة التصرفات المدنية .

ومقتضى هذه القاعدة أن التصرفات الخاضعة للقانون المدني ، من بيع أو رهن أو إيجار ، لا يمكن أن تطبق على الأموال العامة إلا بعد تجريدها من صفتها العمومية ، وذلك بوضع حد لتخصيصها للنفع العام بالقانون أو بمرسوم أو بقرار وزاري أو بالفعل ، وتسري هذه القاعدة على جميع الأموال دون تمييز بين الأموال العامة العقارية أو المنقولة ، فهذه القاعدة كغيرها من القواعد خصصت لحماية المال العام ، حتى لا تقف قواعد القانون المدني حائلا دون تحقيق الغرض الذي من أجله خصص المال ¹ .

على أن قاعدة عدم جواز التصرف في المال العام ، هي قاعدة مفروضة لصالح المرافق العامة من أجل الغرض الذي خصص المال العام لتحقيقه وهي كما رأينا قيد على سلطة الشخص أو الهيئة العامة التي يتبعها المال .

2 . التزام الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بصيانة أملاك السكة الحديدية :

إضافة إلى كون التزام الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بصيانة أملاك السكك الحديدية يعتبر من صميم مهامها ، التي نص عليها قانونها الأساسي أو نصوص الاتفاقية التي تربطها

¹ أودني محمد ، المرجع السابق ، ص 44 .

بالدولة ، فإن نصوص قانون الأملاك الوطنية وكذا نصوص القانون 90 - 35 المتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية أكدت على هذا الالتزام ، هذا بغية تحقيق مقصدين¹: يتمثل الأول في الحرص على سلامة الأملاك واستمرار تخصيصها لأوجه النفع العام المخصصة لها ، واستمراره مدة التخصيص. بينما يتمثل المقصد الثاني في عدم تعريض الأفراد لأي مخاطر ناجمة عن سوء حالة الأملاك حال قيامهم باستعمالها . فنصت المادتين 07 و 08 من قانون الأملاك الوطنية 90 - 30 على مسؤولية الشخص الإداري سواء كان مالكا لهذه الأملاك في حالة الأملاك العامة المخصصة للاستعمال الجماهيري المباشر ، أو كان حائزا للملك بسبب تخصيصه للمرفق العام كمرفق النقل بالسكك الحديدية . كما جاءت نصوص القانون 90 - 35 المتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استعمال النقل بالسكك الحديدية² لتفرض مجموعة من الالتزامات بغرض الدفاع عن الهياكل القاعدية و حمايتها لظمان أمن الأشخاص و المواد المنقولة ، فألزمت المادة 13 من هذا القانون الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بضمان صيانة الخطوط و التجهيزات الحديدية وحراسة وإنارة المحطات و الملحقات و الممرات و العتاد .

¹ بوعجناق سمير ، المركز القانوني للأملاك الوطنية (رسالة ماجستير) ، كلية الحقوق و لعلوم الإدارية ، جامعة الجزائر ، 2001 ، ص 44.

² القانون رقم 90 - 35 ، مرجع سابق.

ب - الحماية المقررة ضد اغتصاب أملاك السكة الحديدية :

إلى جانب صور الحماية التي فرضها المشرع الجزائري ضد تصرفات الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و التي سبق بيانها ، نجد أن للمشرع قد أورد قواعد تهدف لحماية أملاك السكة الحديدية من أي اغتصاب .

1. عدم جواز تملك المال العام بالتقادم :

بناء على هذه القاعدة لا يجوز اكتساب و تملك الأفراد للأملاك العامة بوضع اليد لمدة طويلة أو قصيرة ومهما كانت الوسيلة المتبعة ، وهذه القاعدة أهميتها في العمل تفوق بكثير أهمية القاعدة الأولى ، إذ ينذر أن تتصرف الإدارة في مال من الأموال العامة أما الأفراد فقد يعتدون نتيجة خطأ ، على جزء من الأملاك العامة أو على بضعة أمتار مربعة ويضعون يدهم مدة طويلة ، ومع ذلك إذا تنبعت الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، فلها أن تسترد المال مهما طالّت مدة وضع اليد ، ولا يجوز لواضع اليد أن يحتج أمام القضاء بأي حق بمقتضى وضع يده على الملك العام ، لأن قاعدة عدم جواز تملك الملك العام بالتقادم من النظام العام ، ومن ثمّ لا يجوز مخالفته .

2. عدم جواز الحجز على أملاك السكة الحديدية :

مبدأ عدم جواز الحجز على الأملاك العامة ، يقصد به حماية الأملاك الوطنية ، فحماية المال المخصص للنفع العام مبدأ مقرر لحماية المرافق العامة ، وهذا ما أكدّه المشرع الجزائري

في المادة الرابعة من قانون الأملاك الوطنية التي نصت على¹: " الأملاك الوطنية العمومية غير قابلة للتصرف ، ولا للتقادم ولا للحجز " . إذا لو أجاز الحجز على أملاك سكك الحديد وكذا عتادها لتعطل المرفق وضعفت إمكانياته لتحقيق الأغراض التي أنشئت لأجلها ، ويترتب على هذا المبدأ لا يجوز تقرير حقوق على الأملاك العامة ضمانا للديون التي تكون في ذمة المرفق ، كالرهن الرسمي أو الحيازي أو حق الاختصاص ، وقاعدة عدم جواز الحجز على الأملاك العامة تحمي هذه الأخيرة من التنفيذ الجبري عليها حتى لا يترتب على ذلك نقل ملكيتها إلى الغير لكونها مخصصة للمنفعة العامة .

ج - الحماية الجنائية للأملاك الوطنية:

أحال قانون الأملاك الوطنية رقم 90 - 30 في المادة 136 منه إلى قانون العقوبات فيما يخص الجرائم التي تمس بالملكيات التابعة للأملاك الوطنية ، كما رتب القانون 90 - 35 المتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكة الحديدية غرامات مالية وهذا من دون الإخلال بالعقوبات الجزائية على كل مخالف لأحكامه لاسيما تلك المتعلقة بفرض ارتفاقات خاصة بالسكة الحديدية وهذا حماية لها .

¹ القانون 90 - 30 ، المرجع السابق.