



وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة الشيخ العربي التبسي تبسة
كلية الحقوق و العلوم السياسية



قسم الحقوق

تخصص قانون إداري

رسالة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر الموسومة بـ:

النظام القانوني لمرفق السكك الحديدية

في التشريع الجزائري

إعداد الطالب:

دفار رضا

أعضاء اللجنة المناقشة:

جامعة تبسة	رئيس اللجنة	الأستاذ : بوخاتم معمر
جامعة تبسة	الأستاذ المشرف	الأستاذة : موسى نورة
جامعة تبسة	الأستاذ المناقش	الأستاذ : عشي علاء الدين

السنة الجامعية: 2014-2015

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

{ وما أوتيتم من العلم إلا قليلا }

الإسراء 85

إهداء:

شيء جميل أن يسعى المرء إلى النجاح، و لكن الأجل من ذلك

أن يتذكر من كان السبب في النجاح...

إلى الذين قرن المولى عزّ و جلّ شكره بشكرهما فقال { و أن اشكر لي و لوالديك {

إلى التي أوصيت بصحبتها ثلاثا، التي حملتني ثقلا و وضعتني كرهان إلى القلب الذي

ينبض بالحب و الرحمة، إلى حياة الروح و بهجة القلب، إلى الحبيبة أُمي أطال الله في عمرها...

إلى الذي أمرت بصحبته، إلى من أفنى شبابه لإسعادي، و بذل عمره لإرضائي، إلى من

انتزع اللقمة من فمه و أهداها إلي، إلى الذي لولا رعايته لما صرت لما أنا فيه، إلى

الغالي أبي أطال الله في عمره...

إلى التي أوصيت بحسن عشرتها، إلى مصباح الطريق و شريكة الحياة

و الشق الثاني مني، إلى الزوجة الغالية حفظها الله لي...

إلى الشمعة التي أرى بها طريقي، إلى ابنتي و أميرتي سجي حفظها الله لي...

إلى أخواتي العزيزات و إخوتي الأعزاء...

إلى كل الذين أنا لهم مدين، ولا يسعهم المكان لذكر أسمائهم...

إلى من ساعدني في إنجاز هذا العمل...

إلى كل من وقعت بين يديه هذه الرسالة...

...أهدي ثمرة جهدي...

رضا دفار

شكر و تقدير :

أتقدم بأصدق عبارات العرفان و التقدير إلى الأستاذة الجليلة الدكتورة موسى نورة لتفضلها بالإشراف على عملي هذا، ولما بذلته معي من جهد و ما حبتني به من فضل النصح و سداد الرأي، و لما لمستته منها من طيب الشمائل و حسن الرعاية....

ولا يفوتني أن أتوجه بجزيل الشكر و خالص الامتنان إلى الأساتذة الأفاضل الذين منحوني من وقتهم الثمين و تكرموا بقبول مناقشة هذه الرسالة، أدامهم الله للعلم ذخرا و لطلابه سندا... و إلى كل قامة من قامات كلية الحقوق بجامعة الشيخ العربي التبسي تبسة العتيدة التي احتضنت طموحاتنا و وضعتنا على درب الواعد، و إلى كافة الساهرين عليها موفور الاحترام و التقدير...

و إلى جميع من منحوني شرف نهل العلم على أيديهم و كل من أمدني بالعون و النصيحة و التشجيع ألف شكر...

لكم مني جميعا خير الدعاء و جزاكم الله عني خير الجزاء...

رضا دفسار

مقدمة:

مقدمة:

إن حاجة الإنسان للنقل مرتبطة بوجوده باعتبارها مرتبطة بحركته الدائمة كونه كان يتنقل من مكان إلى آخر بحثا عن ضروريات الحياة، و تشكلت أولى رحلات الإنسان المنتظمة بين مسكنه و المكان الذي كان يجلب منه الطعام و الشراب و ذلك على اختلاف الأماكن التي كانت فيها بدايات تجمع الشعوب، فالنقل بمختلف أنواعه البري، البحري، الجوي عامل مهم في حياتنا وهو أساس نهضة المجتمعات، وكثيرا ما يقال أن النقل وشبكاته هو منعكس تطور وتقدم الشعوب، كما يمثل دورا حيويا و فعالا في دفع عملية التنمية الاقتصادية و الاجتماعية في كافة دول العالم، من خلال الوسائل التي يتجه أي مواطن إلى استخدامها لإنهاء حاجياته و استخداماته الشخصية و العائلية و التي تعتبر ضرورية للإبقاء على حياته و حياة عائلته، و يمكن القول أن خدمات النقل هي أساس التقدم الحضاري عامة و الاقتصادي خاصة إذ أن توفير وسائل النقل المناسبة هي ضرورة لا تقتصر على نقل البضائع و الأشخاص فقط بل أيضا نقل المعارف و التقنيات من مكان إلى آخر بسرعة و مرونة و أمان وفق اقصر السبل و أيسرها بأقل التكاليف، أدت إلى اهتمام معظم دول العالم بتخصيص مزيد من الجهود الدائمة و الموارد المالية لتطوير هذا القطاع.

فلا يمكن أن تزدهر دولة بكل ما فيها من مرافق و مواطنين إلا من وجود وسائل مواصلات تحدد أماكن معيشتهم و مكان عملهم فبدونها لا يكون هناك تجمع للشعوب و ارتباط الأفراد ببعضهم البعض، فعلى المستوى الاقتصادي يكون عنصر النقل الوسيلة اللازمة لربط عناصر و مناطق الإنتاج فيما بينها من خلال نقل الأشخاص و البضائع و المواد الأولية عبر مختلف الطرق و المنشآت القاعدية المتوفرة، و أما من الناحية الاجتماعية فيعتبر نظام النقل و المواصلات بمثابة الرابط الاجتماعي فيما بين الأفراد في المجتمع الواحد و عامل من عوامل فك العزلة خاصة مع الامتداد العمراني الكبير للمدن، فأضحى للنقل أهمية منذ القدم في تنمية العلاقات بين الشعوب والتي اقتترنت بتطور وسائل النقل المختلفة كالسيارة، الطائرة، القطار.....الخ.

و تتجلى أهمية الموضوع في كونه يعالج قطاعا حساسا واستراتيجيا فالنقل بالسكك الحديدية من أهم وسائل النقل البري للأشخاص و البضائع في العصر الحديث لما يقدمه للإنسان من خدمات، إذ تتم عن طريقه أغلب المبادلات التجارية، وعلى هذا الأساس فقد زاد الاهتمام

به على الصعيدين الداخلي و الدولي من خلال محاولة توحيد القواعد التي تحكمه وتنظيم مختلف مراحلها و المنازعات الناشئة عنه، لذلك ارتأينا أن نقوم بدراسة هذا الموضوع بمختلف جوانبه خاصة النظام القانوني الذي يحكم مرفق النقل بالسكك الحديدية في ظل وتيرة التطورات السريعة لحركة هذا القطاع الحساس ،والسبب في ذلك انتشار و تشعب وسائل النقل والمواصلات و كثرت الحوادث التي تصيب عددا معتبرا من الضحايا.

تهدف دراسة موضوع مرفق النقل بالسكك الحديدية في التشريع الجزائري، إلى تحديد النظام القانوني و معرفة طبيعته القانونية التي يستند عليها المرفق و كذا اكتشاف هياكله الأساسية و كذا معرفة اختصاصاته بالإضافة إلى تحديد نطاق الرقابة وفقا للتشريع الجزائري.

وتتجلى ضرورة العمل على فرض رقابة مجدية على نشاط مرفق النقل بالسكك الحديدية حتى لا ينحرف عن حدود اختصاصاته و غايته، و ذلك من خلال إلزامه باحترام القوانين و الخضوع لأحكامها في كل ما يأتيه من أعمال و ما يتمتع به من سلطات.

و تعتبر إشكالية تسيير مرفق النقل بالسكك الحديدية من بين الإشكاليات ذات الأهمية التي تتطلب دراستها نتيجة لمناهج تسيير هذا المرفق من خلال السياسة المتغيرة التي عرفتها الجزائر و المناهج المعتمد عليها في تسيير الخدمات العامة و الخدمات المتعلقة بالنقل بالسكك الحديدية خاصة من أجل تسيير فعال لهذا المورد و قد تعددت الأسباب و من بينها السياسة التي انتهجتها الحكومات المتعاقبة في مجال تسيير مرفق النقل بالسكك الحديدية من الناحية التنظيمية و التشريعية من خلال إنشاء هياكل عديدة و مؤسسات مكلفة بتسيير هذا المرفق و السرعة التي عرفتها تغيير الطبيعة القانونية لهذه المؤسسات.

تتمحور إشكالية بحث موضوع النظام القانوني لمرفق السكك الحديدية في التشريع الجزائري حول الآليات القانونية التي تحكم تسيير مرفق النقل بالسكك الحديدية و نظام استغلاله، و مدى فعالية الرقابة على تسيير هذا المرفق.

سنعتمد في دراستنا على المنهج الوصفي التحليلي بالدرجة الأولى في إطار التعريف بالمفاهيم الأساسية المرتبطة بالمرفق وذلك من خلال تحليل مختلف النصوص القانونية المنظمة لنمط النقل البري بالسكك الحديدية.

وقد واجهتنا جملة من الصعوبات في دراستنا لهذا الموضوع أهمها غياب الدراسات المتخصصة، لكون أغلب إن لم نقل كل الدراسات سلطت الضوء على هذا المجال من ناحية طبيعة عقد النقل البري للأشخاص أو البضائع ، أي من زاوية القانون الواجب التطبيق هذا إضافة إلى المسؤولية المترتبة عن هذا العقد.

و قد تطلبت منا هذه المنهجية إتباع خطة تتضمن ثلاث فصول، بحيث سنتناول في الفصل الأول ماهية النقل بالسكك الحديدية والتي سنبين من خلالها مفهوم النقل بالسكك الحديدية بداية بتعريفه وخصائصه و أهميته، إضافة إلى طبيعته القانونية.

في حين سنتناول في الفصل الثاني هيكله النقل بالسكك الحديدية بالوقوف على النظام القانوني لاستغلال النقل بالسكك الحديدية، و أحكام و شروط تسييره.

في الفصل الثالث نقف على الرقابة على مرفق النقل بالسكك حديدية سواء الرقابة الإدارية أو القضائية، و لدراسة هذا الموضوع نلتزم بإتباع الخطة التالية:

الفصل الأول: ماهية النقل بالسكك الحديدية

المبحث الأول: مفهوم النقل بالسكك الحديدية

المطلب الأول: التطور التاريخي للنقل بالسكك الحديدية

المطلب الثاني: تعريف النقل بالسكك الحديدية

المطلب الثالث: طبيعة النقل بالسكك الحديدية

المبحث الثاني: خصائص و أهمية النقل بالسكك الحديدية

المطلب الأول: خصائص النقل بالسكك الحديدية

المطلب الثاني: أهمية النقل بالسكك الحديدية

الفصل الثاني: التنظيم الهيكلي لمرفق السكك الحديدية و نظام استغلاله

المبحث الأول: هياكل تسيير نشاط النقل بالسكك الحديدية

المطلب الأول: المديرية الفرعية للنقل بالسكك الحديدية

المطلب الثاني: مكتب النقل بالسكك الحديدية بالمديرية الولائية للنقل

المطلب الثالث: المؤسسات العمومية للنقل بالسكك الحديدية

المبحث الثاني: النظام القانوني لاستغلال النقل بالسكك الحديدية

المطلب الأول: مستغل النقل بالسكك الحديدية

المطلب الثاني: قواعد الأمن و السلامة في استغلال النقل بالسكك الحديدية

الفصل الثالث: الرقابة على مرفق النقل بالسكك الحديدية

المبحث الأول: الرقابة الإدارية على مرفق النقل بالسكك الحديدية

المطلب الأول: أهداف الرقابة الإدارية

المطلب الثاني: رقابة الوصاية

المطلب الثالث: رقابة مالية مرفق النقل بالسكك الحديدية

المبحث الثاني: الرقابة القضائية على النقل بالسكك الحديدية

المطلب الأول: أهداف الرقابة القضائية

المطلب الثاني: رقابة القضاء الإداري

المطلب الثالث: رقابة القضاء العادي

الفصل الأول: ماهية النقل بالسكك الحديدية:

الفصل الأول:

ماهية النقل بالسكك الحديدية:

يستوجب لمعرفة النظام القانوني للنقل بالسكك الحديدية أن نقوم بمعرفة ماهيته، من خلال المفاهيم المتعلقة بتعريف هذا النمط من النقل البري و التوصل إلى معرفة آلياته القانونية، من خلال النصوص التنظيمية التي تسمح بتحليل نظام النقل بالسكك الحديدية و يتم إثباتها باستعمال النصوص القانونية التي جاء بها المشرع الجزائري ولذلك سنحاول دراسة هذا الفصل بالاعتماد على الجانب التاريخي وفقا للمبشرين التاليين، ماهية النقل بالسكك الحديدية (المبحث الأول) خصائص وأهمية النقل بالسكك الحديدية (المبحث الثاني).

المبحث الأول:

مفهوم النقل بالسكك الحديدية:

يعرّف النقل بالسكك الحديدية نوع من أنواع النقل البري، إذ توجب علينا البحث في هذا المجال للتمكن من معرفة النقل بالسكك الحديدية ومكوناته، ومن هذا المنطلق لابد من تعريفه، ومن جهة أخرى لابد من القيام بدراسة مكوناته للتمكن من استخلاص أحكامه، وتكييفه طبقاً للنصوص القانونية التي تنظم هذا المجال.

لذا تطرقنا في هذا المبحث بدراسة هذا الموضوع إلى التطور التاريخي للنقل بالسكك الحديدية (المطلب الأول) و تعريف النقل بالسكك الحديدية (المطلب الثاني)، ثم الطبيعة القانونية للنقل بالسكك الحديدية (المطلب الثالث).

المطلب الأول:

التطور التاريخي للنقل بالسكك الحديدية:

عرفت السكك الحديدية منذ القديم؛ ففي القرن الخامس عشر كانت العربات التي تجرها الخيول تسير على سكك خشبية ثم فولاذية. ثم جاء اختراع الآلة البخارية في القرن الثامن عشر، ثم بدأت الأبحاث التي تهدف إلى تطبيق مبدأ الآلة البخارية. وفي عام 1804، ظهرت أول قاطرة بخارية في إنكلترا¹، واستطاعت أن تجر قطاراً مؤلفاً من خمس عربات محملة بعشرة أطنان من الحديد، إضافة إلى 70 شخصاً، حيث أصبحت السكك الحديدية مؤهلة لتحمل المحركات البخارية الثقيلة الأمر الذي شكل تغييرات أساسية في جغرافية العالم، أدى إلى تتابع إنشاء الخطوط الحديدية بسرعة.

¹ - دمانة محمد ، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2010-2011 ص 270.

و في فرنسا صدر قانون سنة 1842 أقام نظام شبكة النقل بالسكك الحديدية للربط بين باريس و مختلف الاتجاهات، لتتطور هذه الشبكة و أصبحت تغطي كل المناطق الحدودية في فرنسا.¹

جاءت فكرة السكة الحديدية في الجزائر سنة 1857 ، حيث اقترحت من قبل السلطات الاستعمارية وكان لها هدفين على الصعيد الاقتصادي و العسكري ، أين تم وضع برامج متعلقة بإنجاز عدد من الخطوط بداية من بناء خط سكة الحديد بطول 1357 كلم ،حيث انطلقت الأشغال سنة 1859 فتم إنشاء أول خط يربط بين الجزائر العاصمة و البليدة من طرف مؤسسة أشغال خاصة تسمى إدارة السكك الحديدية الجزائرية ، حيث تم وضع الخط حيز الخدمة بداية من يوم 08 سبتمبر 1862 لنقل المسافرين وهو تاريخ بداية النقل بالسكك الحديدية في الجزائر.²

ليليها برنامج سنة 1879 لإنجاز خط سكة حديد طوله 1747 كلم بالشرق الجزائري ليتم إضافة خط طوله 2035 كلم إلى غاية سنة 1906.

ليأتي بعد ذلك برنامج يتعلق بإنجاز خط طوله 1256 كلم في الفترة الممتدة بين سنة 1907 و سنة 1946 ، ليصل الطول الإجمالي 5014 كلم .

و نتيجة العراقيل المالية لم تتمكن الشركة المكلفة بالإنجاز من إتمام العملية ، ليتم الاعتماد على شركات أخرى خاصة لإنجاز باقي المشروع و المتمثلة في:

- شركة بون قالمة.
- شركة الشرق الجزائري.
- شركة باريس ليون حوض البحر الأبيض المتوسط.
- شركة الغرب الجزائري.
- الشركة الفرنكو جزائرية.

1 - مختار رحمانى محمد،المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية دراسة مقارنة في ضوء الفقه و القضاء، دار هوهمه للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، طبعة 2003، ص 15.

² - REVUE SNTF EDITION SPECIALE 50^{EME} ANNIVAIRSAIRE DE L'INDEPENDANCE,SNTF,HISTOIRE,MODERNITE ET DEFIS , PAGE 04

إلى غاية سنة 1963 تاريخ تأسيس الشركة الوطنية للسكك الحديدية الجزائرية SNCFA بعد الاستقلال للإشراف على هذا القطاع الحيوي ، اتبعت هذه الشركة سياسة جديدة تمثلت في إنشاء فروع جديدة خاصة بالهندسة والإنجاز التي قسمت سنة 1979 إلى ثلاث مؤسسات:

- 1 الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (LA SNTF).
- 2 الشركة الوطنية للتجديد و توسيع شبكة السكك الحديدية (LA SNERIF).
- 3 شركة الهندسة و انجاز المنشآت القاعدية (LA SIF).

المطلب الثاني:

تعريف النقل بالسكك الحديدية:

في البداية يمكن تلخيص أهم التعريفات التي تناولت موضوع النقل بالسكك الحديدية حتى نصل إلى تعريف أكثر شمولاً و من خلال ذلك يجب الوقوف على تعريف النقل.

يقصد بالنقل نقل البضائع و يقصد بالانتقال انتقال الإنسان بوسائل النقل المختلفة¹ ، وبالتالي فإن النقل بالسكك الحديدية من أهم وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول و بشكل كبير في تحقيق أهدافها الاقتصادية و الاجتماعية و السياسية و العسكرية و ذلك فيما يتعلق بنقل الأفراد أو البضائع على حد سواء.

فقد عرف المشرع الجزائري النقل بالسكك الحديدية على أنه (كل منظومة نقل الأشخاص و البضائع بواسطة مركبات مجرورة أو تسير عبر السكة)².

فهو نظام نقل موجه لنقل الأشخاص و البضائع، يتكون من منشآت قاعدية خاصة و عتاد سيار، كما أنه نوع من أنواع النقل البري بمفهوم المادة 14 من القانون المتضمن توجيه النقل البري، الذي يعتبر نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو

¹ - نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري (الأعمال التجارية- التاجر - المحل التجاري)، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، الطبعة السادسة، 2004، ص 85.

² - نص المادة رقم 2 من القانون رقم 09-11 المؤرخ في 5 جوان 2011 المعدل و المتمم للقانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري.

بضائع من مكان إلى آخر عن الطريق أو السكك الحديدية على متن مركبة ملائمة، كما أن النقل بالسكك الحديدية يجب أن يتم وفقا لعقد يسمى عقد النقل بالسكك الحديدية طبقا لنص المادة 15 من قانون توجيه النقل البري وفقا للتشريع المعمول به.

كما يطلق اسم السكة الحديدية أو الخط الحديدي على شريط النقل البري، المؤلف من شفع متواز من القضبان الفولاذية مثبتة على العوارض، إضافة إلى مستلزماته الأساسية، مثل أبنية المحطات والخدمات وتجهيزات الإشارات والاتصالات والتغذية الكهربائية وتجهيزات تغيير الاتجاه والأدوات المحركة والمتحركة اللازمة لسير القطارات وسلامتها.

لا يمكن أن تتم عملية النقل بالسكك الحديدية دون توفير مجموعة من العناصر والتي تعد مكونات لأي نظام نقل سككي، مع العلم أن خصائص و تقنية هذه العناصر تختلف من بلد إلى آخر حيث تتكون من مجموع المنشآت القاعدية للسكك الحديدية الموجهة لاستغلال خدمات السكك الحديدية¹ المتمثلة على الخصوص فيما يلي:

- أراضي الرحاب.

- المنشآت القاعدية للسكة الحديدية.

- المنشآت الفنية.

- ممرات التقاطع مع السكة الحديدية.

- تجهيزات الأمن و الإشارة و الاتصالات السلكية و اللاسلكية.

- المحطات و المواقف و البنايات المخصصة لخدمة المنشآت القاعدية.

- العتاد السيار للسكة الحديدية: حددته المادة 09 من القانون المتعلق بأمن النقل

بالسكك الحديدية² المتمثل في:

- القاطرات و القاطرات الجرارة و عربات المراقبة.

- عربات نقل المسافرين و عربات الشحن.

¹- نص المادة 19 من القانون رقم 01-13 الصادر بتاريخ 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري.

²- قانون رقم 90-35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتعلق بالأمن و السلامة و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية

- عربات السكة الحديدية و القاطرات الذاتية الحركة و المقطورات.

- العربات.

- الآلات ذات المحركات أو المقطورة والآلات الخاصة بصيانة منشآت السكك

الحديدية أو مراقبتها.

- عتاد الرفع و النقل على السكك الحديدية.

- الرافعات على السكة الحديدية.

بالإضافة إلى الأراضي التي تكون أساس شبكة السكك الحديدية، و الرص و الجوانب و الخنادق و الردوم و جدران الدعم و المباني و التجهيزات التقنية لاستغلال الشبكة و إشاراتنا و كهربتها، مساحات الخزن بالإضافة للعمارات و المحال و المباني الإدارية و فنادق المحطات¹.

المطلب الثالث:

الطبيعة القانونية لمرفق النقل بالسكك الحديدية:

يطرح النقل بالسكك الحديدية إشكالا حول طبيعته القانونية، حيث أنه يتحتم علينا لدراسة النظام القانوني للنقل بالسكك الحديدية وجوب تحديد طبيعة هذا النمط من وسائل النقل البري من خلال تقسيم هذا المطلب إلى فرع أول يتضمن تحديد الطبيعة القانونية من خلال توضيح طبيعته من ناحية النشاط ، يليه الفرع الثاني نعالج من خلاله طبيعة الأملاك التابعة لمرفق النقل بالسكك الحديدية.

¹ - نص المادة 127 من المرسوم التنفيذي رقم 91-454 المؤرخ في 23 نوفمبر 1991 المتضمن شروط إدارة الأملاك الخاصة العامة التابعة للدولة و تسييرها و ضبط كفاءات ذلك.

الفرع الأول:

طبيعة نشاط مرفق النقل بالسكك الحديدية:

نعالج من خلال هذا الفرع طبيعة نشاط النقل بالسكك الحديدية، بتقسيمه إلى فرعين أساسيين يساعدان على التعرف على طبيعة هذا النشاط الذي يعد نشاطا تجاريا، كما أنه مرفق صناعي تجاري:

أولا: النقل بالسكك الحديدية نشاط تجاري:

من خلال دراسة القوانين المنظمة لنمط النقل بالسكك الحديدية باعتباره نشاط من نشاطات النقل البري يمكن تحديد طبيعته، حيث نجد أن نص المادة الثالثة من المرسوم التنفيذي رقم 91-195 المؤرخ في الأول من جوان سنة 1991 المتعلق بالشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين و البضائع التي تنص على { تخضع ممارسة نشاط النقل العمومي للأشخاص و البضائع للتسجيل في سجل النقل العمومي و في السجل التجاري} من خلال تحليل المادة يمكن استخلاص نقاط هامة و أساسية تحدد طبيعة نشاط النقل بالسكك الحديدية، حيث يتضح أن النشاط الذي يخضع للقيود في السجل التجاري من شروط اكتساب صفة التاجر، و هي من آثار التسجيل في السجل التجاري تطبيقا لنص المادة 21 من القانون التجاري الجزائري التي تنص على { كل شخص طبيعي أو معنوي مسجل في السجل التجاري يعد مكتسبا صفة التاجر إزاء القوانين المعمول بها و يخضع لكل النتائج الناجمة عن هذه الصفة } و بالتالي فإن القانون التجاري الجزائري حسم مسألة القيد بالسجل التجاري الذي يعد قرينة قاطعة على اكتساب صفة التاجر، و تأكيدا لذلك جاء قرار المحكمة العليا رقم 272-41 مؤرخ في 03/01/1987 الذي تضمن الحكم التالي¹ { من المقرر قانونا أنه يعد تاجرا و يخضع للقانون التجاري كل من يملك محلا تجاريا و مسجل في السجل التجاري و يمارس أعماله التجارية على سبيل الاعتياد، و من ثم فإن النعي عن القرار بانعدام الأساس القانوني في غير محله، و لما كان من الثابت في قضية الحال أن الطاعنة تمارس مهنة حرفي (الحلاقة) و تملك محلا تجاريا مستعملا كقاعة حلاقة، و أنها مسجلة في السجل التجاري و تمارس أعمالا تجارية على سبيل الاعتياد، و أنه لا يحق التمسك بعدم خضوع المحل للتشريع

1- حمدي باشا عمر، القضاء التجاري (دراسة تطبيقية)، دار العلوم للنشر و التوزيع عنابة، الجزائر، 2000، ص 8.

المتعلق بالإجراءات التجارية، فإن قضاة الموضوع بقضائهم بصحة التنبية بالإخلاء المتضمن رفض تجديد الإيجار التجاري كانوا مطبقين القانون عن صواب {

كما أنه باستقراء نص المادة 2 من القانون التجاري الجزائري التي تفيد بأنه يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل مقاوله لاستغلال النقل أو الانتقال، يتضح من خلال نص المادة و تطبيقا للأحكام العامة أن النقل من قبيل الأعمال التجارية بحسب موضوعه متى تم على سبيل المقاوله بصرف النظر عن الشخص القائم به، سواء كان فردا أو شركة تابعة للقطاع العام أو الخاص¹.

من خلال تحليل نص المادتين السابقتين يمكن أن إسقاط الأحكام السابقة التي تتناول النقل البري الذي يعرف على أنه: { كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو المسلك على متن مركبة ملائمة} حسب نص المادة رقم 02 من القانون المتضمن توجيه النقل البري على نشاط النقل بالسكك الحديدية.

كما اعتبر المشرع الجزائري الشركة التي تتخذ شكلا من الأشكال الوارد ذكرها في القانون التجاري شركة تجارية تخضع للقانون التجاري حتى و لو كان نشاطها مدنيا محضا².

يتم ممارسة نشاط النقل بالسكك الحديدية الذي يعتبر عملا تجاريا يشترط فيه توفر عقد قانوني يسمى بعقد النقل، الذي نصت عليه المادة 15 من قانون توجيه النقل البري بالقول أنه { يجب أن تكون عمليات النقل محل عقد طبقا للتشريع الجاري به العمل } و بالرجوع لأحكام المواد المنظمة لنشاط النقل بالسكك الحديدية يتضح أنه لا يوجد تعريف لهذا العقد، و بالتالي الرجوع للأحكام العامة و ذلك من خلال القانون التجاري المنظم لأحكام عقد النقل البري للأشياء و الأشخاص.

تنص المادة 36 من القانون التجاري الجزائري على أن { عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين}،

1- باسم محمد صالح، القانون التجاري (النظرية العامة- التاجر - العقود التجارية- العمليات المصرفية- القطاع التجاري

الاشتراكي)، منشورات دار الحكمة، بغداد 1987، ص 72

2 - نادية فضيل، أحكام الشركة طبقا للقانون التجاري الجزائري (شركات الأشخاص)، دار هومه للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، 2004، ص 21.

يتضح من خلال هذه المادة أن عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شيء أو شخص إلى مكان معين مقابل أجر يلتزم الطرف الآخر بتقديمه¹، فالنقل من مكان لآخر هو الهدف الرئيسي لعقد النقل بالنسبة لطرفيه.

من خلال هذا التعريف يمكن القول أن عقد النقل بالسكك الحديدية هو تصرف قانوني صادر من جانبين غرضه إنشاء التزامات متبادلة بين الطرفين، يترتب عن الإخلال بها تحمل المسؤولية، و هو من عقود المعاوضة تقع على عاتق كل من طرفيه التزامات و لكل طرف حقوق.

ثانيا: مرفق السكك الحديدية مرفق عام صناعي تجاري:

يقصد بالمرفق العام كل منظمة أو نشاط تنشئه الدولة و يباشره شخص عام بقصد تحقيق حاجات عامة²، ولكن تحت إشرافها ومراقبتها وتوجيهها تحقيقاً للصالح العام و نتيجة للتحويلات الاقتصادية في الجزائر و التوجه من النظام الاشتراكي إلى نظام السوق المفتوح الذي تبنته الدولة الجزائرية، أدى إلى ظهور المرافق العامة الاقتصادية أو التجارية التي يمكن أن تدار بواسطة الأفراد وأصبح من حق الإدارة أن تنظم نشاط معين في صورة مرفق عام وتعهد به لمؤسسات تتمتع بالشخصية المعنوية، و الاستقلال المالي فالمرشح الجزائري أخذ بهذا المنحى من خلال نصوص القانون رقم 88-01 المؤرخ في 12 جانفي 1988 المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية.

و يمكن تحديد طبيعة مرفق النقل بالسكك الحديدية من خلال تحليل نصوص قانون توجيه النقل البري، حيث تنص المادة 7 منه على أن النقل بالسكك الحديدية يصنف ضمن المرافق العامة: {يشكل النقل العمومي البري للمسافرين خدمة عامة}، أما المادة 46 من القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية تنص على أنه: {يحدد الطابع الصناعي التجاري للهيئة العمومية و كذا قواعد تنظيمها و سيرها بموجب عقد الإنشاء و القوانين الأساسية المتخذة وفق الشكل التنظيمي} تحدد هذه المادة الشروط الرئيسية المطلوبة في المؤسسة

1 - شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة من متطلبات شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، جامعة منتوري قسنطينة، 2004-2005، ص 2.

2- عمار بوضياف، الوجيز في القانون الإداري، جسر للنشر و التوزيع، الجزائر، الطبعة الثالثة، 2014، ص 414.

العمومية ذات الطابع الصناعي التجاري من خلال القانون الأساسي المنظم للهيئة الذي ينشأ بموجب عقد الإنشاء، و على هذا الأساس تنص المادة الأولى من المرسوم التنفيذي الذي يتضمن تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية¹ و قانونها الأساسي على أنه: { تحول الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية طبقاً لأحكام المواد 4 و من 44 إلى 47 من القانون رقم 01-88 إلى مؤسسة عمومية صناعية و تجارية و ذات شخصية معنوية في القانون العام }، بذلك تعتبر الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مرفق عام صناعي تجاري يتمتع بالشخصية المعنوية، يخضع في علاقته بالدولة للقانون العام أما علاقته بالأفراد و المتعاملين يخضع للقانون الخاص²

الفرع الثاني:

طبيعة أملاك مرفق السكك الحديدية:

لا يمكن للمؤسسة مهما كانت طبيعتها أن تباشر نشاطها وتحقق أهدافها ما لم تتوفر لها الأموال اللازمة لهذا النشاط سواء كانت هذه الأموال عقارية أو منقولات، و الحديث عن أملاك مرفق النقل بالسكك الحديدية يحتم علينا التعرف على قواعد تسيير الأملاك الوطنية المنظمة بموجب القانون رقم 90-30 المؤرخ في 1 ديسمبر 1990 المعدل بالقانون رقم 08-14 المؤرخ في 20 جويلية 2008 المنظم للقواعد المتعلقة بالأملاك الوطنية، إضافة للمرسوم التنفيذي رقم 12-427 المؤرخ في 16 ديسمبر 2012 الذي يحدد شروط و كفاءات إدارة و تسيير الأملاك العمومية و الخاصة التابعة للدولة.

و لقد ورد في نص المادة 12 من قانون الأملاك الوطنية تعريف للأملاك الوطنية العمومية بحيث جاء فيها أنه: { تتكون الأملاك الوطنية العمومية من الحقوق والأملاك المنقولة والعقارية التي يستعملها الجميع والموضوعة تحت تصرف الجمهور المستعمل إما مباشرة وإما بواسطة مرفق عام }.

1 - مرسوم تنفيذي رقم 90-391 مؤرخ في 1 ديسمبر 1990 المتضمن تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و قانونها الأساسي.

2- عمار بوضياف، المرجع السابق، ص 463.

من خلال هذا التعريف يتضح جليا بأن هذه الأملاك يجب أن تكون بطبيعتها ضرورية للمرفق العام أو هيئت خصيصا له و يستعملها الجمهور عن طريق هذه المرافق¹.

و تتعدد الأملاك الوطنية العمومية حيث يمكن التمييز بين الأملاك الوطنية الطبيعية والأملاك الاصطناعية، هذه الأخيرة عدتها المادة 16 من القانون رقم 90-30 و تشمل على الأملاك العامة في مجال الطرق (الطرق الوطنية، الطرق السريعة) و الأملاك العامة التابعة للسكك الحديدية (المحطات، الرصاص، الجوانب و كل المباني المساعدة تقنيا لاستغلال شبكة السكك الحديدية)، و نجد أيضا الأملاك العامة الاصطناعية المينائية و المطارية، وكذا الأماكن و المعالم التاريخية و الطبيعية المصنفة (الأعمال الفنية والتحف ، المباني التاريخية..... إلخ).

و تشمل الأملاك العمومية الاصطناعية للسكك الحديدية بالإضافة إلى شبكة السكك الحديدية على الأراضي التي تكون أساسا لشبكة السكك الحديدية، و الجوانب و الخنادق و جدران الدعم و المنشآت الفنية وكل ما يلزم لاستغلالها من تجهيزات تقنية و كل المباني و المحطات التابعة لها و مرافقها و كذا الأراضي المقتناة و المعدة لتوسيع الشبكة و بصفة عامة كل ما هو ضروري لتشغيلها، بموجب نص المادة 127 من المرسوم التنفيذي رقم 91-454 المتضمن شروط إدارة الأملاك الخاصة العامة التابعة للدولة و تسييرها و ضبط كفاءات ذلك.

و يكون إضفاء الصفة العمومية على الأملاك العامة الاصطناعية بموجب الاصطفاف وهو إثبات تعيين للحدود الفاصلة بين الأملاك الصناعية و الملكيات المجاورة و في مجال الحديث عن إضفاء الصفة العمومية على الأملاك الوطنية الاصطناعية نشير إلى إجراء التصنيف و الذي يعرف على أنه تصرف من السلطة المختصة يعمل على إدراج ملك تابع للدولة أو لإحدى الجماعات الإقليمية ضمن الأملاك الوطنية العمومية الاصطناعية ، كتصنيف المواقع أو الأماكن التاريخية و الطبيعية ذات الأهمية الوطنية في مجال التاريخ أو الفن، يتم

1- ليلي مرزوقي/ عمر حمدي باشا، المنازعات العقارية، دار هومو للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، طبعة 2014، ص 105.

إعداده بعد إجراء تحقيق علني يطابق الرسوم البيانية للتهيئة العمرانية و التعمير و يوافق عليه و ينشر حسب الأشكال القانونية المعمول بها¹.

و تضيف المادة 129 من نفس المرسوم أنه يراعى في تعيين و ضبط حدود الأملاك العمومية التابعة للسكك الحديدية المقاييس التقنية المتعلقة بتصميمها و رسم خطوطها و إنجازها و تهيئتها و ذلك فيما يخص السكك الحديدية المنجزة أو الجاري إنجازها أو المزمع إنجازها التي تتعلق بفتح سكة جديدة، أو إضافة سكة موازية للسكة الموجودة أو تفرعها أو تعديلها أو توسيعها، بحيث يعتبر ضبط حدود المشتكلات الضرورية للسكة الحديدية الخط الفاصل بين الأملاك العامة للسكة الحديدية و الملكيات المجاورة.

بالنسبة للأملاك المجاورة للسكك الحديدية تكون كمثيلاتها المجاورة للطرق العامة مثقلة بارتفاعي الابتعاد و منع البناء على مسافة معينة من خط السكة الحديدية يحددها التنظيم، و ذلك حماية لمشتكلات هذه الأخيرة و المحافظة على إمكانية توسيع الخطوط و تعديلها و تفرعها و توفير الرؤية اللازمة لملاحظة الإشارة².

مع مراعاة الأحكام المتعلقة بالارتفاق العام، تفرض ارتفاعات خاصة على نشاط النقل بالسكك الحديدية و ذلك لضبط الحدود الفاصلة بين الأملاك العامة للسكة الحديدية و الملكيات المجاورة يتم تطبيق ارتفاعا الطريق عليها المتمثلان في الابتعاد و منع البناء عن الملكيات المجاورة للسكك الحديدية و منشآت السكك الحديدية، الذين يستهدفان :

حماية المجاورين من الأضرار التي تترتب على استغلال السكك الحديدية.

توفير مجالات الرؤية الضرورية لملاحظة الإشارة .

1 - حططاش عمر، النظام القانوني للأملاك الوطنية العامة في ظل قانون 30-90، مذكرة لنيل شهادة الماجستير قسم

القانون العام، جامعة فرحات عباس سطيف، 2004، ص 79.

2 - حططاش عمر، المرجع نفسه، ص 79.

و حماية لمشمتملات السكة الحديدية ترد ارتفاعات أيضا على المنشآت الحديدية المتوقع انجازها و التي وافق عليها الوزير المكلف بالنقل في إطار مخطط التوسيع و التهيئة و الإنشاء و ذلك للمحافظة على إمكانيات توسيع الخط و تعديله باستمرار.

يجب أن تذكر ارتفاعات السكة الحديدية و يجب أن تشير كل وثائق السجل العقاري الخاصة بالملكيات التي تفرض عليها ارتفاعات، كما أنه يتم ترجيح ارتفاعات السكة الحديدية إذا تعارضت مع ارتفاعات أخرى عامة.

المبحث الثاني:

خصائص و أهمية النقل بالسكك الحديدية:

يعتبر النقل حسب تعريف الفقيه جوسران JOSSERAND مقياسا لحضارة الأمم¹، و اعتبارا بأن النقل بالسكك الحديدية نمط من أنماط النقل البري الأمر الذي يحتم علينا محاولة تحديد الخصائص المميزة لهذا النمط (المطلب الأول) بعدها نقوم بتوضيح الأهمية المرجوة من نشاط النقل بالسكك الحديدية (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

خصائص النقل بالسكك الحديدية:

أيا كانت وسيلة النقل فإن الهدف الأساسي منها هو تحقيق أهداف محددة لا يمكن تجاهلها، حيث يؤدي النقل بالسكك الحديدية دورا هاما و حيويا في عملية التنمية الاقتصادية و الاجتماعية، و بذلك يتميز عن وسائل النقل الأخرى بمجموعة من الخصائص من بينها:

الفرع الأول:

النقل بالسكك الحديدية نظام احتكاري:

يعتبر احتكار النقل بالسكك الحديدية ظاهرة سادت منذ بداية القرن التاسع عشر² و هذا يعني أنه لا يمكن طرح فكرة فتح المجال للمنافسة داخل القطاع، الأمر الذي استدعى وجوب تدخل الدولة في تسيير هذا النشاط و وضع القواعد و النظم التي تحكمه، حيث تقوم به بمفردها ذلك أنه ثبت عجز الأفراد عن القيام بهذا النوع من المشروعات نتيجة لارتفاع تكاليف الاستثمار، ولهذا تدخلت من البداية إما بوضع السكك الحديدية تحت إشرافها المباشر أو بالتحكم في عمليات تطويرها.

1 - نادية فضيل، المرجع السابق، ص 85.

2 - حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998، ص 156.

بالنسبة للمشرع الجزائري تظهر هذه الخاصية من خلال نصوص مواد المرسوم التنفيذي رقم 91-195 المحدد للشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين و البضائع كآلاتي:

المادة 08: (تتدخل المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية كمتعامل وحيد في نقل المسافرين عبر الشبكة الوطنية للسكك الحديدية).

المادة 20: (تتدخل المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية كمتعامل وحيد للنقل العمومي للبضائع عن طريق السكك الحديدية).

غير أن المشرع الجزائري ألغى احتكار تسيير استغلال و توسيع شبكة السكة الحديدية بموجب نصوص القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2001 المتضمن توجيه و تنظيم النقل البري.

الفرع الثاني:

الإستقلالية :

يتميز النقل بالسكك الحديدية عن باقي وسائل النقل البري من خلال استقلالية الشبكة التي يعمل عليها دون سواها¹، ما يسمح بسهولة التنقل و تقادي ازدحام حركة المرور التي تعاني منها الطرق البرية، وتقادي ضياع الوقت، كما أن القطارات لا يتم توجيهها على عكس الطائرات والسيارات والسفن التي تحتاج إلى عملية توجيه نظرا لطبيعة السكة الحديدية التي تستخدم قضيبين من الفولاذ لتوجيه القطارات في مسار محدد.

1 - أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2009، ص 111.

الفرع الثالث:

ضخامة تكاليف الإنشاء:

المقصود بتكاليف الإنشاء من الناحية الاقتصادية هو ثمن الموارد الأولية و ثمن العمالة و ثمن الوسيلة و تكلفة رأس المال الثابت¹ ، و بالتالي فإن تكلفة النقل بالسكك الحديدية باهظة بمعنى أن مصالح السكك الحديدية تنفق جزءا كبيرا من رأسمالها في تجهيز الطريق، وتحمل لوحدها التكلفة الكاملة لتجهيز خطوطها²، وذلك نظرا لما تتطلبه مشاريع النقل بالسكك الحديدية من إنشاءات ضخمة تستمر لعديد السنوات.

الفرع الرابع:

السرعة:

السرعة تؤدي أكثر من فائدة فهي تؤدي إلى اقتصار الوقت و تبرز هذه الخاصية بوضوح من خلال استعراض تتطور سرعة القطارات بأنواعها، في جميع السكك الحديدية العالمية التي تجاوزت سرعتها 120 كلم في الساعة³ لتصل إلى سرعات قصوى تجاوز 500 كلم في الساعة:

- أول قطار سار بسرعة 06 كلم في الساعة سنة 1830 م.
- أول قطار سار بسرعة 100 كلم في الساعة سنة 1855 م.
- أول قطار سار بسرعة 210 كلم في الساعة سنة 1910 م في ألمانيا.
- أول قطار سار بسرعة 150 كلم في الساعة سنة 1963 م في اليابان.
- أول قطار سار بسرعة 331 كلم في الساعة سنة 1965 م في فرنسا.
- أول قطار سار بسرعة 574 كلم في الساعة سنة 2008 م TGV في فرنسا.

1 - أحمد عبد السميع علام، المرجع نفسه، ص 115.

2 - حمادة فريد منصور، المرجع السابق، ص 149.

3 - محمود أحمد عجاج، دراسة تحليلية تنبؤية للطلب على النقل بالسكك الحديدية (حالة الجزائر 2002-2010)، رسالة مقدمة ضمن متطلبات شهادة الماجستير تخصص علوم اقتصادية، جامعة الجزائر 03، 2012، ص 73.

- أول قطار سار بسرعة 581 كلم في الساعة سنة 2008 م في اليابان.
هذه السرعة في تزايد مستمر.

الفرع الخامس:

تكاليف التأسيس على عاتق مؤسسة السكك الحديدية:

النقل بالسكك الحديدية تكون تكاليف إنجازها و تهيئة و صيانة منشآته و إنشاء خط السكة الحديدية يكون على عاتق الدولة أو المؤسسة المكلفة بمرفق النقل بالسكك الحديدية¹، فالبنية التحتية و الأساسية و معدات و الآلات و القطارات تقوم الدولة أو المؤسسة المكلفة بتجهيزه و تشغيله و وضع إشاراته و بناء أرصفته، و تسهر على حمايته و هي خاصة بيفرد بها نمط النقل بالسكك الحديدية دون باقي وسائل النقل التي يمكن أن يكون تأسيسها طبيعيا و غير مكلف مثل النقل البحري و الجوي فإن أصولهما طبيعية.

1 - حمادة فريد منصور، المرجع السابق، ص 149.

المطلب الثاني:

أهمية النقل بالسكك الحديدية:

تمتاز شبكات النقل بالسكك الحديدية في كثير من البلدان بأهمية بالغة، و تبدوا أهمية وجود هذه الشبكات القوية و الممتدة داخل المجتمع في زيادة التخصص و تقسيم العمل و زيادة القدرة على الانتقال من مكان لآخر في الوقت المناسب و قد كان لدور السكك الحديد أثرا بارزا في دفع وتحفيز نمو القطاعات الأخرى من خلال الآثار البارزة والمتمثلة بما يلي :

تنوع الخدمات التي يقدمها النقل بالسكك الحديدية فلم تعد تقتصر على نوع واحد منها، فقد تحولت من نقل البضائع إلى نقل الأشخاص، أو الجمع بينها.

قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة و بسرعات عالية وقد تجاوزت سرعة بعض القطاعات 300 كلم/ساعة¹.

كما إن مرور السكك الحديدية بمنطقة معينة يعتبر احد الأسباب الرئيسية في تنمية تلك المنطقة و إيجاد التجمعات الحضرية الكبرى و بالتالي إمكانية التأثير المباشر في توزيع السكان، و يمكن ملاحظة ذلك في العديد من الدول الأوروبية الصناعية التي نمت و ازدهرت جراء وجود السكك الحديدية فيها، ساهمت في تسهيل عمليات التبادل التجاري بين مناطق البلاد وتوفير فرص العمل الأمر الذي حسن من دخل المواطن.

إلى جانب تشجيع السكان على الانتقال و الإقامة في المناطق النائية و المناطق الريفية و بناء مراكز الإنتاج في تلك المناطق.

كما تبرز أهميته صناعيا في نقل المواد الأولية وفي مقدمتها الفحم و الحديد و كذلك نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين و الاستهلاك، حيث يعد همزة وصل بين المرافئ أو المطارات و المخازن أو الأسواق، و أيضا همزة وصل بين التجمعات الصناعية و الأسواق المختلفة و بالتالي فإن السكك الحديدية هي الوسيلة المناسبة للقيام بهذا الدور.

1 - حريز يعقوب، دراسة مؤشرات المواصلات في شبكات النقل تحليل كمي و نوعي لشبكة مدينة باتنة (دراسة حالة شبكة المؤسسة العمومية للنقل الحضري) ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع إقتصاد و تسيير، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2010-2011، ص 11.

أسهمت السكك الحديدية في توسع الزراعة من خلال اكتشاف مناطق زراعية جديدة ، فضلا عن التسهيلات التي قدمتها للمزارعين في نقل منتجاتهم إلى الأسواق.

إن تطوير شبكة النقل بالسكك الحديدية مكن من مواجهة حركة السير، و فك العزلة من خلال تحسين حركة سير الأشخاص و البضائع لاسيما في المناطق المعزولة، و جاء تعزيز منشآت النقل بالسكك الحديدية متمما بدوره لتطوير النشاط الاقتصادي و تحسين الظروف المعيشية للسكان.

ومن مميزات مرفق النقل بالسكك الحديدية في مجال نقل البضائع من خلال نقل أكبر حجم من البضائع المقدر بالأطنان، و تميزه في تكاليفه و ثمنه المنخفض مقارنة مع وسائل النقل الأخرى في مجال نقل البضائع، مع عدم تأثره بالظروف و الأحوال الجوية.¹

1- أحمد عبد السميع علام، المرجع السابق، ص 125.

خلاصة الفصل الأول:

رأينا أنه في الفصل الأول قد تم التطرق إلى مفهوم و أهمية النقل بالسكك الحديدية، من خلال إبراز أهم التعريفات و تحديد المكانة التي يحتلها هذا النمط من النقل البري من الناحية الاقتصادية و الاجتماعية، و تسليط الضوء على نشأة النقل بالسكك الحديدية.

كما تم التعرف على الخصائص البارزة للنقل بالسكك الحديدية، من خلال التركيز على أهميته و استعراض التنظيم الهيكلي لقطاع النقل بالسكك الحديدية في الجزائر مع الوقوف على هيكله و تنظيم الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، و تحليل نشاطها مع ذكر المؤسسات العمومية المتدخلة إلى جانبها في هذا المجال، لنقوم بعدها بتوضيح الطبيعة القانونية لنشاط النقل بالسكك الحديدية.

الفصل الثاني: التنظيم الهيكلي لمرفق السكك الحديدية و نظام استغلاله

الفصل الثاني:

التنظيم الهيكلي لمرفق السكك الحديدية و نظام استغلاله:

يعتبر النقل بالسكك الحديدية أهم القطاعات العمومية من بين وسائل النقل البري لما له من أهمية اقتصادية و اجتماعية، و على اعتبار أن هذا النشاط يستحوذ على إمكانيات و موارد ضخمة من الجانب المادي و البشري و بالتالي نجاح سياسة النقل بالسكك الحديدية يتطلب توفير هياكل مؤسسية و تنظيمية محكمة لذا رأينا ضرورة تبيان هذه الهياكل في المبحث الأول، كما أن تسيير هذا النشاط يقترن بمجموعة من الأحكام و الشروط ، وهي معطيات لازمة للسير الجيد لهذا القطاع و هو ما سنحاول دراسته في المبحث الثاني:

المبحث الأول:

هياكل تسيير نشاط النقل بالسكك الحديدية:

من خلال هذا المبحث سنتطرق إلى أهم الهياكل الرئيسية المكلفة بتنفيذ سياسة النقل بالسكك الحديدية من خلال المطلب الأول وسيتم التطرق في المطلب الثاني إلى فرع النقل بالسكك الحديدية بمديرية النقل بالولايات و في المطلب الثالث نتناول بالدراسة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية إضافة للمؤسسات العمومية المتدخلة إلى جانبها في مجال النقل بالسكك الحديدية و مهامها:

المطلب الأول:

المديرية الفرعية للنقل بالسكك الحديدية:

بموجب المرسوم التنفيذي رقم 10-98 المؤرخ في 18 مارس 2010 المتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة النقل، الموضوعة تحت وصاية وزير النقل تشمل على هياكل أساسية إلى جانب المصالح المختلفة حدد تنظيمها و مهامها أين تم إنشاء مديرية فرعية للنقل بالسكك الحديدية تتبع لمديرية النقل البري و الحضري بالإدارة المركزية في وزارة النقل تكلف بما يأتي¹:

ترقية تطوير النقل بالسكك الحديدية و عصرنته.

إعداد المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للسكك الحديدية في إطار المخطط الوطني لتهيئة الإقليم و اقتراحه على السلطة المختصة و متابعة تطبيقه.

متابعة تنفيذ النصوص التشريعية و التنظيمية التي تسيير نشاط النقل بالسكك الحديدية.

تحديد شروط استغلال شبكة النقل بالسكك الحديدية و سلامتها و توسيعها و متابعة

تطبيقها.

تقييم نشاط النقل بالسكك الحديدية و مراقبته و إعداد حصيلة عن ذلك.

1 - نص المادة 04 من المرسوم رقم 10-98.

تحضير عناصر توجيه سياسة تسعيرة النقل بالسكك الحديدية و تنفيذها بالاتصال مع المؤسسات و الهيئات المعنية.

إعداد برنامج الاستثمار في مجال المنشآت الأساسية للسكك الحديدية و متابعته و مراقبته و تقديم تقرير عنه للسلطة المختصة.

تحضير الاتفاقات الدولية الثنائية و المتعددة الأطراف المتعلقة بالنقل بالسكك الحديدية و متابعتها بالاتصال مع الهيئات المعنية.

تحضير مشاركة القطاع في المنتقيات الدولية بالاتصال مع المؤسسات المعنية.

إنشاء بنك معطيات خاص بالنقل بالسكك الحديدية.

المطلب الثاني:

مكتب النقل بالسكك الحديدية بالمديرية الولائية للنقل:

لوزارة النقل مديريات على مستوى الولايات ينظمها المرسوم التنفيذي رقم 90-381

المؤرخ في 24 نوفمبر 1990 المتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات و عملها، بحيث تكلف هذه المديريات بالسهر على تطبيق التنظيم المتعلق بمختلف أنماط النقل و تنفيذه و مراقبته، تظم مصلحة مكلفة بالنقل البري و مصلحة للنقل الجوي و الأرصاد الجوية، كل مصلحة تظم أربعة مكاتب من بينها مكتب النقل بالسكك الحديدية بمصلحة النقل البري، تتكفل بتنسيق تنظيم مختلف أنماط النقل و تطبيق تدابير الوقاية و السلامة.

بالإضافة لضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للنقل لاسيما تلك المرتبطة

باستقبال و معاملة المسافرين و كذا مشاريع الاستثمار المتصلة بها.

المطلب الثالث:

المؤسسات العمومية للنقل بالسكك الحديدية

يتم تسيير النقل بالسكك الحديدية من قبل مؤسسات عمومية تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي يعود على عاتقها ممارسة نشاط النقل بالسكك الحديدية بمختلف أنواعه، يأتي تفصيلها كما يلي:

الفرع الأول:

الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

نص على إنشائها المرسوم التنفيذي 76-28 مؤرخ في 25 مارس 1976 المتضمن إحداث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، التي حلت محل الشركة الوطنية للسكك الحديدية الجزائرية، المعدل بموجب المرسوم رقم 86-161 المؤرخ في 05 أوت 1986، وبموجب المرسوم التنفيذي رقم 90-391 تم تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وتعديل قانونها الأساسي، حيث بمفهوم هذا النص التنظيمي الأخير تعتبر الشركة المؤسسة المسؤولة عن إدارة المرور بالسكك الحديدية الوطنية، وهي متخصصة في نقل المسافرين والبضائع، و تعتبر مؤسسة عمومية صناعية تجارية ذات شخصية معنوية، تعد تاجرة في علاقتها مع الغير، وهي عنصر أساسي في منظومة النقل الوطنية كما تعد مرفق عام أساسي يفرض تدخل الدولة و من خلال مواد المرسوم التنفيذي رقم 90-391 المذكور تكلف الشركة بتطوير الشبكة العمومية للسكك الحديدية و استغلالها و صيانتها و توسيعها و تحديثها كما أنها تمارس الاختصاصات التالية:

- استغلال النقل بالسكك الحديدية للمسافرين والبضائع على امتداد كامل التراب الوطني.
- تملك عتاد السكة الحديدية وتسييره و تتولى صيانته.
- صيانة طرق السكك الحديدية و بناياتها.

• الحصول على كافة الامتيازات و المساهمات ذات الصلة بالنقل بالسكك الحديدية.

• المساهمة في كل مؤسسة عمومية اقتصادية.

أما عن التنظيم الهيكلي فإن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية منظمة تنظيم لا مركزي و تتألف من¹:

1 - مديرية عامة:

وتتولى هذه المديرية مهام التوجيه و التنسيق بين المديريات الجهوية و الرقابة عليها، و وضع الخطط الإستراتيجية للشركة بها مديريات ذات مهام مختلفة و محددة من بينها:

الإدارة العامة: يشرف عليها مدير عام بمساعدة مدير عام مساعد، يتولى تسيير العلاقات العامة الخارجية للشركة، و متابعة إستراتيجيتها.

مديرية المنشآت القاعدية: تسهر على سياسة صيانة و تجديد المنشآت القاعدية و متابعة أعمالها، و التكفل بمهمة تقديم اقتراحات فيما يخص المنشآت الجديدة التي تحتاجها الشركة.

مديرية العتاد: تضمن هذه المديرية متابعة صيانة عتاد و تجهيزات النقل الواجب اقتناؤه بالتنسيق مع ورشات الصيانة.

مديرية التموين: تسهر على تنظيم كل ما يتعلق بتسيير المخزون الذي تملكه الشركة مع وضع مقترحات خاصة بالتموين الضروري و مراقبة تدفق الموارد الأساسية.

مديرية الموارد البشرية: تتمثل مهامها في وضع سياسة التوظيف و التكوين المناسب، و تسيير الحياة المهنية للعمال و كل ما يتعلق بها.

1- بن قريش نعيمة، النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير تخصص عقود و مسؤولية، جامعة أحمد بوقرة بومرداس، 2014، 26.

مديرية المالية و المحاسبة: تتولى إعداد السياسة المالية للشركة و تسيير التدفقات المالية، مع مراقبة الميزانية السنوية و قوائم المحاسبة، ووضع السياسة التأمينية و التصريحات الجبائية.

مديرية التدقيق: تقوم بالمراجعة المستمرة للعمليات التي تمت على مستوى مختلف وحدات الشركة للتأكد من مدى احترام الإجراءات و مدى مصداقية المعلومات المقدمة.

2 -مديريات جهوية:

و تتمثل في أربعة مديريات جهوية لكل من ولاية الجزائر و وهران، قسنطينة و عنابة.

3 -ورشات الصيانة:

عبارة عن ورشات مهمتها الأساسية السهر على السير الحسن للعتاد، من خلال المتابعة المستمرة لحالته و القيام بإجراءات الصيانة الدورية اللازمة للحفاظ على سلامة العتاد.

الفرع الثاني:

الوكالة الوطنية للدراسات و متابعة إنجاز الاستثمارات في السكك الحديدية:

أنشئت هذه المؤسسة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 05-256 بتاريخ 20 جويلية 2005، تخضع لوصاية وزير النقل، ، وهي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي تجاري بموجب نص المادة الأولى من المرسوم المذكور، تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي، الخاص بها يتشكل من أملاك محولة و أو مخصصة من الدولة و أملاك مكتسبة أو منجزة بأموالها الخاصة، يوجد مقرها بالجزائر العاصمة.

تتولى الوكالة مهام دراسة الاستثمارات في السكك الحديدية و متابعتها و انجازها، مكلفة بتنفيذ البرامج المقررة في مجال الدراسات و ضمان متابعة إنجاز الاستثمارات في السكك الحديدية المسندة إليها، بالإضافة إلى مهمة القيام باستلام المباني و المنشآت القاعدية للسكك الحديدية و تحويلها إلى المؤسسة المكلفة بتسييرها.

إنجاز أو العمل على إعداد دراسات تصور جميع الأشغال المرتبطة بمهامها و جدواها و مشاريعها التمهيدية و تنفيذها و ضمان متابعتها.

تطوير هندسة السكك الحديدية و كذا وسائل التصور و الدراسات الخاصة بها من أجل التحكم في التقنيات المرتبطة بهدفها.

القيام بجميع العمليات الصناعية و التجارية و العقارية و المنقولة و المالية المرتبطة بهدفها و التي من شأنها تشجيع تنميتها.

طبقا لنص المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 05-256 تعتبر الوكالة صاحبة المشروع المفوضة و المكلفة من قبل الدولة للقيام بمهامها حيث تلجأ الدولة إلى خدماتها بموجب دفتر شروط، بحسب الكيفيات المحددة بقرار من الوزير المكلف بالنقل، و تتلقى الوكالة مقابل ذلك كل سنة مالية على مكافأة من الدولة.

الوكالة يتم تسييرها من طرف مدير عام و مجلس إدارة يتكون من:

ممثل وزير النقل رئيسا

ممثل وزير الدفاع الوطني

ممثل وزير الداخلية و الجماعات المحلية

ممثل وزير المالية

ممثل وزير الأشغال العمومية

ممثل وزير الفلاحة و التنمية الريفية

ممثل وزير التهيئة العمرانية و البيئة

ممثل وزير الطاقة و المناجم

ممثل وزير المكلف بالمواصلات السلكية و اللاسلكية

ممثل وزير الصناعة

المدير المكلف بالنقل بالسكك الحديدية بوزارة النقل

المدير المكلف بالتخطيط بوزارة النقل

تخضع الوكالة لأشكال الرقابة المنصوص عليها في التشريع و التنظيم المعمول بهما.

الفرع الثالث:

المؤسسة الوطنية للدراسات و إنجاز الهياكل الأساسية للسكك الحديدية

أنشئت المؤسسة يوم 05 أوت 1986 وفق المرسوم رقم 86-162 و ذلك عن طريق إعادة هيكلة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ، وهي مؤسسة رائدة في ميدان الأشغال السككية في الجزائر ،وتتمحور نشاطات المؤسسة في أعمال السكك الحديدية، الدراسات، التصنيع المسبق أو الهياكل المجهزة، إنجاز الأشغال الكبرى الخاصة بالهياكل الأساسية للسكك الحديدية ، وتوفير جميع احتياجات السكك الحديدية ، بالإضافة إلى تطوير الوسائل و التقنيات الخاصة بتطوير السكك الحديدية.

منحها أولوية تجديد شبكة السكك الحديدية.

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

تطوير و إنشاء ورشات لإنتاج لواحق السكك الحديدية و مكوناتها و تجديدها.

تطوير التقنيات الخاصة ببناء السكك الحديدية، لا سيما مكننة ورشات وضع السكك و تجديدها.

هذه المؤسسة تحل محل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و تمارس المهام و

الاختصاصات الآيلة لها لتحقيق أهدافها، كما تخضع المؤسسة لأشكال الرقابة المنصوص عليها في التشريع و التنظيم المعمول بهما، حيث توضع تحت وصاية وزير النقل و رقابته و يمارس سلطاته عليها طبقا لنص المادة 12 من المرسوم السابق ذكره.

المبحث الثاني:

النظام القانوني لاستغلال النقل بالسكك الحديدية:

لقد احتفظت الدولة بطابع العمومية في مجال نشاط النقل بالسكك الحديدية حيث اعتبرته خدمة عمومية مع منح إمكانية استغلال النقل بالسكك الحديدية لأشخاص معنويين خاضعين للقانون العام على أساس دفتر شروط و نظام خدمة يصادق عليهما عن طريق التنظيم بموجب اتفاقية.

يطرح تساؤل عن ماهية تسيير النقل بالسكك الحديدية و أحكامه و شروطه؟ و هذا ما سنتناوله في هذا المبحث.

المطلب الأول:

مستغل النقل بالسكك الحديدية

لقد حدد المرسوم التنفيذي رقم 91-195 المؤرخ في 1 جوان 1991 المحدد للشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين و البضائع من خلال نص المادة 02: { يمكن للأشخاص الطبيعيين و المعنويين و المؤسسات التجارية في القانون الجزائري ممارسة نشاطات النقل البري... }، و تطبيقا لذلك فإن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تتدخل كمتعامل وحيد في نقل المسافرين و البضائع عبر الشبكة الوطنية للسكك الحديدية حسب نص المادة 8 و 20 من المرسوم المذكور أعلاه.

و بالتالي تبعا لأحكام و نصوص قانون توجيه النقل البري و بالتحديد نص المادة 21 يمكن للدولة المالكة لشبكة السكك الحديدية الوطنية أن تمنح امتياز استغلال النقل بالسكك الحديدية لمؤسسة أو عدة مؤسسات خاضعة للقانون الجزائري، وذلك بعد أخذ رأي المجلس الوطني للنقل البري، يخضع استغلال النقل بالسكك الحديدية لدفتر شروط و محل اتفاقية تتضمن جميع الأحكام المتعلقة بطبيعة النشاط محل الاستغلال.

الفرع الأول:

قواعد استغلال النقل بالسكك الحديدية:

استغلال شبكة السكك الحديدية المملوكة للدولة يتم منحه طبقا للقواعد و الشروط الأساسية المعمول بها للمؤسسات المختصة بمجال النقل الخاضعة للقانون الجزائري فقط دون غيرها من المؤسسات و هذا تطبيقا لأحكام المادة 21 من قانون توجيه النقل البري، مع إلزامية أخذ رأي المجلس الوطني للنقل البري الذي يبدي رأيه في كل مسألة ذات طابع تقني أو مالي أو اقتصادي أو اجتماعي تتعلق بتطوير النقل البري و تنظيمه حسب أحكام المادة 53 من القانون سالف الذكر.

و يخص امتياز استغلال النقل بالسكك الحديدية¹، الذي يمنحه الوزير المكلف بالنقل المجالات التالية:

* الاستغلال التقني و التجاري لكل خدمات النقل بالسكك الحديدية للبضائع أو المسافرين.

* تسيير المنشآت القاعدية للسكك الحديدية، كل أو جزء من شبكة السكك الحديدية الوطنية.

* الدمج بين الاستغلال التقني و التجاري لخدمات النقل و تسيير المنشآت القاعدية للسكك الحديدية.

وتبعا لنص المادة 24 من قانون توجيه النقل البري فإنه يجب أن يتم استغلال النقل بالسكك الحديدية عم طريق اتفاقية و دفتر شروط يحدد فيهما حقوق و واجبات مستغل النقل بالسكك الحديدية و يتضمن جميع الأحكام المتعلقة بطبيعة هذا النشاط، و هو ما سنتناول أحكامه ضمن الفرع الموالي .

1- نص المادة 22 من القانون رقم 01-13 المتضمن توجيه النقل البري

الفرع الثاني:

الاتفاقية الحاصلة بين الدولة و الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية:

تم تجسيد اتفاقية استغلال النقل بالسكك الحديدية من خلال نصوص و قواعد الاتفاقية المبرمة بين الدولة من جهة و الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بموجب الأمر رقم 88-128 المؤرخ في 28 جوان 1988 المتضمن الموافقة على الاتفاقية.

تضمنت الاتفاقية مجموعة من البنود التي تحكم العلاقة بين الدولة و الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، المصادق عليها من طرف وزير النقل المتصرف باسم الدولة، وفي مضمونها تسعى الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية طبقا لمبادئ المرفق العام في العمل على استمرارية الخدمات و شروط انتفاع المستعملين للنقل بالسكك الحديدية.

تضمنت الاتفاقية على مجموعة من الالتزامات و المهام المحددة وفق نص المادة 03 من الاتفاقية و المتمثلة في:

- تحسين نتائج الاستغلال لا سيما عن طريق التكفل الفعال بنقل البضائع و المسافرين عبر الخطوط الكبرى و خطوط الضواحي و المحاور ذات الكثافة القوية.
- تحكم ضبط التسيير بالتحكم في التكاليف و تخفيض مستويات المخزونات و تحسين تحصيل الديون و المتابعة للاستدانة.
- السهر على تحسين نوعية الخدمات المقدمة.
- أن تضمن وفقا لقانونها الأساسي صيانة السكة الحديدية و الأعمال الفنية الكبرى و منشآت الأمن حسب برنامج يصادق عليه طبقا للإجراءات المقررة.
- تتولى حراسة نشاط النقاء السكك و الطرق قصد المحافظة على أمن المرور عبر الطرق و السكة الحديدية.

و في مقابل تأدية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية للالتزامات المترتبة على عاتقها بموجب الاتفاقية مقابل تبعة المرفق العام على تخصيص مالي يسمى تعويض تبعة المرفق العام¹.

و في حالة ما إذا تدخلت الدولة في تحديد أسعار بعض أنواع النقل بالسكك الحديدية أو تخفيضها فإنه من الضروري القيام بتعويض الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بالمبلغ المطابق للخسارة التي تتكبدها الشركة نتيجة لذلك تبعا للأسعار المعمول بها.

كما تعمل الدولة في مقابل ذلك على تمويل مشاريع الدراسة و تسيير مشاريع الاستثمارات التي صادقت عليها الحكومة في إطار المخطط عن طريق مساعدات مالية طبقا للإجراءات القانونية المعمول بها حسب نص المادة 12 من الاتفاقية.

المطلب الثاني:

قواعد الأمن و السلامة في استغلال النقل بالسكك الحديدية:

يجب أن ترمي منظومة النقل على وجه الخصوص على التلبية الفعلية لحاجات المواطنين وفق شروط أكثر نفعاً من حيث الأمن و توفر وسائل النقل و عليه و لضمان أمن الأشخاص و المواد المنقولة و مستعملي النقل بالسكك الحديدية لأي غرض كان أن يقوم مستغل النقل بالسكك الحديدية بوضع منظومة ترمي إلى الدفاع عن الهياكل القاعدية و حمايتها و حماية التجهيزات و العتاد الثابت منها و المتحرك على نحو يكفل أفضل الظروف لملاءمة للمجتمع الوطني و المرتفقين من حيث الكلفة و نوعية الخدمة المقدمة و الأمن².

1- نص المادة 5 من الاتفاقية المبرمة بين الدولة و الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

2 - نص المادة الأولى من القانون رقم 90-35 المطابقة لنص المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 93-348 المؤرخ في 28 ديسمبر 1993 المتضمن القواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية و استغلاله.

لقد تم تنظيم قواعد الأمن و السلامة في النقل بالسكك الحديدية من خلال نصوص القانون رقم 90-35 المؤرخ في 25 ديسمبر 1990 المتضمن قواعد الأمن و السلامة و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، مدعما بالمرسوم التنفيذي رقم 93-348 المحدد لقواعد السلامة و الأمن في النقل بالسكك الحديدية المؤرخ في 28 ديسمبر 1993، المحددان لالتزامات مستغل النقل بالسكك الحديدية و التي يمكن تفصيلها على النحو التالي:

الفرع الأول:

صيانة الهياكل الأساسية للنقل بالسكك الحديدية و استغلالها:

يلتزم مستغل النقل بالسكك الحديدية بصيانة السكة الحديدية و مرافقها التابعة لها و المنشآت الملحقة بها عن طريق بذل عناية تكفل أمن عمليات قيادة القطار و سيره و ذلك من خلال مطابقة مقاييس الأمن و الاستغلال المحددة وفق التنظيم و القيام بحراسة و إنارة المحطات و الممرات و إنشاء مقصورة خاصة لمصالح الأمن.

وضع عمال يساهمون في ضمان أمن المنشآت الثابتة و خارج الأعمدة المحددة لمعالم المحطات، وإقامة حواجز محروسة لتقاطع السكة الحديدية مع الطريق العمومي.

الفرع الثاني:

صيانة العتاد السيار للسكة الحديدية و استغلالها:

صيانة العتاد السيار للسكة الحديدية و استغلالها بموجب نص المادة 17 من القانون رقم 90-35 يجب أن يكون العتاد المتنقل على السكة الحديدية عند تشغيله و استغلاله مطابقا لشروط الأمن فيما يتعلق:

- بالتركيب و تجهيزات القطار و الإشارات ووسائل الوقاية من الحريق و محاربهته.
- تركيب القطارات و حركة مرورها.
- عدد المسافرين و المستخدمين على متن القطار.

حيث يلتزم مستغل النقل بالسكك الحديدية بإبقاء العتاد السيار الموضوع قيد التشغيل على شبكة السكك الحديدية في حالة جيدة من العمل باستمرار و تتوفر فيه معايير الأمن.

كما يجب أن يجهز كل قطار و في كل الظروف بوسائل كبح كافية و توفره على جميع شروط الأمن و الراحة، و المراقبة الدورية قبل التشغيل و المراجعة الدورية للعناية.

الفرع الثالث:

أمن حركة القطارات :

يلتزم مستغل النقل بالسكك الحديدية بضمان حركة القطارات بالقيام بفحص حالة آلات و عربات القطار قبل انطلاقه من خلال تدابير بسهر على مراعاتها تضمن استمرارية حركة النقل بالقطارات على متن السكة الحديدية، التي يجب أن تكون جاهزة دائماً للحركة.

كما يجب على مستغل النقل بالسكك الحديدية كلما وقع حادث أو طرأ طارئ في شبكة النقل بالسكك الحديدية و مرافقها التابعة لها أن يبلغ على الفور و دون تردد بذلك فوراً، و يتخذ جميع التدابير اللازمة لعملية إخلاء السكة الحديدية و فتحها على الفور لحركة المرور، مع ترتيب المسؤولية المدنية في حالة مخالفة هذه الأحكام.

الفصل الثالث:

الرقابة على مرفق

السكك الحديدية

الفصل الثالث:

الرقابة على مرفق السكك الحديدية:

تتجلى أهمية العمل على فرض رقابة مجدية على نشاط مرفق النقل بالسكك الحديدية حتى لا ينحرف عن حدود اختصاصه و غايته ، و ذلك من خلال إلزامه باحترام القوانين و الخضوع لأحكامها في كل ما يأتيه من أعمال و ما يتمتع به سلطات أثناء القيام بنشاطه، حتما هذا لا يمكن أن يترك بدون ضابط يرسم الحدود التي لا يتجاوزها.

في هذا الفصل نتناول بالدراسة وظيفة العملية الرقابية لما لها من أهمية كبيرة، و لأن مختلف أجهزة الرقابة هي التي تساهم في ربط العمليات الإدارية، فهي تطور التنظيم و تنشط الأداء في المؤسسات و متابعة أعمالها و التأكد من مدى مطابقتها للمخططات الموضوعة.

ولذلك قمنا بتقسيم هذا الفصل وفقا للمبشرين التاليين لنحاول من خلالها معرفة أساليب الرقابة الممارسة على مرفق النقل بالسكك الحديدية: المبحث الأول (الرقابة الإدارية على النقل بالسكك الحديدية) المبحث الثاني (الرقابة القضائية على النقل بالسكك الحديدية):

المبحث الأول:

الرقابة الإدارية على مرفق السكك الحديدية:

عندما نتكلم عن رقابة نشاط النقل بالسكك الحديدية من الناحية الإدارية ذلك يعني مدى استقلالية هذا النشاط و المؤسسات العمومية التابعة له، و تبعا لتغير النظام الاقتصادي الجزائري من النظام الموجه إلى اقتصاد السوق بموجب القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية 01-88، أصبحت هذه المؤسسات تتمتع باستقلالية أكبر في التسيير و اتخاذ القرارات التي تراها مناسبة لها في إطار هيئاتها الداخلية المؤهلة لذلك.

الرقابة نشاط إداري منظم تقوم به الجهة المسؤولة يشمل على الملاحظة المستمرة للأداء و قياس أساليبه و مقارنتها بالمعايير الموضوعية مسبقا لتحديد الانحرافات و توكي الضعف و الخطأ و تحديد أنسب الطرق العلاجية و التصحيحية التي تحقق الاستخدام الأمثل للموارد المتاحة للمؤسسة لتحقيق أهدافها¹، فهي الخطة التنظيمية الإدارية و طريقة التنسيق إلى جانب كونها عبارة عن مجموعة من الوسائل التي تتبناها الإدارة لحماية نشاطها و ممتلكاتها، و ضمان الدقة المحاسبية و الإدارية للمعلومات و البيانات الحسابية و الكفاءة و متابعة تطبيق السياسات التي تضعها الإدارة.

نتناول دراسة بعض أساليب الرقابة الإدارية الممارسة على مرفق النقل بالسكك الحديدية في هذا المبحث من خلال تقسيمه إلى مطلب أول: يتضمن تحديد أهداف الرقابة الإدارية، لنقوم بعدها في المطلب الثاني بدراسة أسلوب رقابة الوصاية الممارسة من طرف سلطة الإدارة التي يتبع لها مرفق النقل بالسكك الحديدية، ثم نتطرق لنظام المحاسبة المالية المعتمد في مراقبة مالية المؤسسات المتدخلة في تسيير قطاع النقل بالسكك الحديدية من خلال المطلب الثالث:

1 - السعيد بلوم، أساليب الرقابة و دورها في تقييم أداء المؤسسة الاقتصادية (دراسة ميدانية) ،رسالة مكملة لنيل شهادة الماجستير في مجال تنمية و تسيير الموارد البشرية، جامعة منتوري قسنطينة، 2011-2012، ص 31.

المطلب الأول:

أهداف الرقابة الإدارية:

إن المقصود بالرقابة هو ضرورة تأمين القيادة الناجحة في إدارة المؤسسة و عدم خروجها عن المجال المحدد لها¹ و منه فإن الأهداف الأساسية للرقابة هي:

- معاونة الإدارة على تحقيق النجاح، و ذلك بالتأكد من أن الخطة تتحرك في مسارها.

- التأكد من تنفيذ المهام المخططة و معرفة مدى تنفيذ الواجبات

- اكتشاف الأخطاء فور وقوعها أو عندما تكون في طريق الوقوع، لكي تعالج فوراً أو يتخذ

ما يستلزم لمنع حدوثها.

- المحافظة على حقوق الأطراف ذات المصلحة في قيام المنشأة أو المنظمة مثل العاملين

فيها و المتعاملين معها.

- التأكد من أن القوانين مطبقة تماماً، و أن القرارات الصادرة محل احترام من طرف

الجميع.

إن ما يمكن استنتاجه من خلال هذه الأهداف هو أن الرقابة تساهم في نجاح و تطور و

تقدم المؤسسة و في تحقيق كل الأهداف المخطط لها، و المساهمة في حل المشكلات التي قد

تعرق عملية إنجاز الأعمال المبرمجة.

المطلب الثاني:

رقابة الوصاية:

المؤسسة العامة تشكل صورة من صور اللامركزية في جانبها المرفقي، فمن حق

الإدارة العامة المركزية أن تراقب نشاطها بهدف التأكد من عدم خروجها عن المجال المحدد لها

و هذا أمر تفرضه مقتضيات المصلحة العامة، إذ القول بخلاف ذلك يعني إطلاق يد المرفق

1- عمار بوضياف، المرجع السابق، ص 460.

العام في القيام بكل الأعمال ما يؤدي إلى إساءة استعمال هذه الحرية، فاستقلال المؤسسة هو الأصل و الوصاية هي الاستثناء¹.

تخضع المؤسسات العمومية الاقتصادية لنوع من الرقابة تمارسها عليها الجهة الوصية على المؤسسة تسمى برقابة الوصاية، و التي تهدف إلى التحقق من مشروعية تصرفات المؤسسات المعنية و مدى خضوعها لمبدأ المشروعية، فبالنسبة لمرفق النقل بالسكك الحديدية، ذلك أن الوصاية هي جزء من اللامركزية التقنية و المؤسسة تبقى تابعة حيث تمارس الوصاية رقابة وصائية منصوص عليها قانونا و التي تضمن تطبيق القانون و قد تكون هذه الوصاية على الأشخاص أو علة الأعمال فهي تقنية و مالية في نفس الوقت².

رقابة الوصاية باستقراء نصوص القانون المنشئ للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و منها نص المادة الأولى التي تؤكد على وضع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تحت وصاية الوزير المكلف بالنقل و هي تتمثل في المصادقة و الإلغاء، و هذه الرقابة لابد أن تخضع لها مداولات مجلس الإدارة في المؤسسة.

فيما يخص المصادقة تنص المادة 11 على أنه: {تدون مداولات مجلس الإدارة في محاضر و تسجل في سجل خاص مرقم و مؤشر عليه، و يوقع عليها الرئيس، كاتب الجلسة و ترسل خلال خمسة عشر يوما إلى الوزير الوصي للمصادقة عليها و تكون قابلة للتنفيذ بعد شهر من إرسالها}.

أما عن البطلان فبعض المداولات تبطل بحكم القانون حيث تنص المادة 10 على { أنه لا تصح مداولات مجلس الإدارة قانونا إلا بحضور ثلثي أعضائه على الأقل}.

1 - عمار بوضياف، المرجع السابق، ص 460.

2 - ضريفي نادية، تسيير المرفق العام و التحولات الجديد، دار بلقيس للطباعة و النشر، الدار البيضاء الجزائر، 2010، ص 75.

المطلب الثالث:

رقابة مالية مرفق السكك الحديدية:

إن النفقات و الإيرادات العمومية تشكل العناصر الأساسية الهامة للتوازن المالي مما يستدعي مراقبة الأحكام المتعلقة بالجانب المالي في تسيير المؤسسات العمومية، و هو ما يساعد في ترشيد الإنفاق من خلال الحد من التلاعب و سوء التسيير و التأكد منها و تتجلى أهمية الرقابة المالية في كونها تدور حول موضوع طرق تسيير الأموال العامة و الآليات و السبل الكفيلة للمحافظة عليها.

و الرقابة المالية هي نوع من الرقابة الذي تقوم بممارسته أجهزة متخصصة بشكل مركزي تشمل رقابة السجلات و المستندات و الدفاتر¹ ، و هو ما يساهم في الحفاظ على الممتلكات المادية و المالية للمؤسسة ، و حماية المؤسسة من الانحراف.

و بما أن الأموال التي تحوزها الدولة في المؤسسات تعتبر من الأملاك الخاصة للدولة فهي تخضع في كفاءات مراقبتها للقانون التجاري² ، من خلال محاسبة مالية ضرورية في الحياة التجارية ترمي لتحقيق أغراض شتى.

وتعد المحاسبة المجال المحاسبي المتخصص بعلمي تقدير و قياس و تسجيل و تبويب العمليات المالية في وحدات الجهاز الحكومي، إنتاج المعلومات التي تفيد في اتخاذ القرار، و توصيلها إلى الجهات ذات العلاقة وفق التشريعات الرسمية و المبادئ الخاصة.

فكل هيئة عمومية تستفيد من الميزانية العامة للدولة تخضع بالضرورة لأسس وأحكام المحاسبة العمومية حيث تمتد لتشمل مختلف وحدات القطاع العام التي تستفيد من ميزانية عمومية لتمويل نشاطها بهدف تحقيق خدمة عامة³ ، و تعتمد المحاسبة في القطاع الخاص على إجراءات تسويات جردية في نهاية السنة المالية.

1 - السعيد بلوم، المرجع السابق، ص 39.

2 -- سعودي زهير، النظام القانوني لتسيير و رقابة المؤسسات العمومية الاقتصادية ، بحث لنيل شهادة الماجستير قانون الأعمال، جامعة الجزائر، 2006-2007، ص 05.

3 - شلال زهير، آفاق إصلاح نظام المحاسبة العمومية الجزائري الخاص بتنفيذ العمليات المالية للدولة ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه تخصص تسيير المنظمات، جامعة أحمد بوقرة بومرداس، 2013-2014، ص 08.

بالنسبة للنشاط المالي للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وفقا لقانونها الأساسي فهي تحتوي على ميزانية مكونة من قسمين قسم خاص بالاستغلال و قسم خاص بالتجهيز، خاضعة لنظام المحاسبة المالية حسب التشريع الجاري العمل به، و تشمل أصول أموالها مجموع المنتوجات المرتبطة بنشاطها، و الإعانات و المساهمات المالية للدولة المرتبطة باستغلال الشبكة و صيانتها، إضافة للتعويضات التعريفية من طرف الدولة فيما يخص الإيرادات، أما نفقات فهي مجموع قيمة الأعباء المتعلقة تكاليف الاستغلال و أعباء الصيانة و أعباء الاستثمار و التجهيز المرتبطة بتطوير الشبكة و تحديثها.

فالرقابة المحاسبية التنظيمية و كافة الإجراءات الهادفة لاختبار دقة البيانات الحسابية المثبتة بالدفاتر و الحسابات و درجة الاعتماد عليها و الوقوف على سلامة المعالجة المحاسبية من جهة و من جهة أخرى العمل على حماية أصول المؤسسة.

يتولى نظام المحاسبة العمومية مهمة متابعة واثبات العمليات المالية وإعداد التقارير والقوائم المالية لنشاط الوحدات الحكومية وفق أسس وقواعد قانونية تضبط إجراءات تداول المال العام وتحدد آليات الرقابة والمساءلة القانونية للموظفين المسؤولين عن تنفيذ العمليات المالية للدولة، حيث يمكن التمييز بين الإطار القانوني المتعلق بتقنين الجانب التقني للمحاسبة العمومية والمتعلق بضبط إجراءات مسك القيود والسجلات المحاسبية، يختص مجلس المحاسبة الجزائري لرقابة التسيير المالي لمصالح الدولة والجماعات الإقليمية والهيئات العمومية التي تسري عليها قواعد المحاسبة العمومية، و هو مؤهل أيضا لرقابة المرافق العمومية ذات الطابع الصناعي والتجاري والتي تكون أموالها ومواردها أو رؤوس أموالها كلها ذات طبيعة عمومية¹.

1- شلال زهير، المرجع السابق، ص 98.

المبحث الثاني:

الرقابة القضائية على مرفق السكك الحديدية:

تمارس الرقابة القضائية دورا هاما في سبيل حريات الأفراد و حقهم في تحقق نوع من التوازن القوي بين الإدارة و الأفراد و من جهة أخرى بما يقوم به القضاء من تقويم الإدارة و إجبارها على الخضوع للقانون إذن ما يمكن أن نقوله هو أن هذا النوع من الرقابة هو ما تقوم به الهيئة القضائية في الدولة من رقابة على الإدارة العامة ككل فهي بطبيعة الحال لا بد أن تكون أكثر حيادية و أكثر نزاهة و أكثر فاعلية و يكون تأثيرها أكبر من أي نوع من أنواع الرقابة الأخرى.

المطلب الأول:

أهداف الرقابة القضائية:

تمارس الرقابة القضائية دورا هاما في سبيل حماية الإدارة و إجبارها على احترام القوانين ، و ما تتمتع به من حق إلغاء القرارات الإدارية، فهي لا بد أن تكون حيادية و أكثر نزاهة وأكثر فعالية، و يكون تأثيرها أكبر من أي نوع من أنواع الرقابة الأخرى.

إن نطاق الرقابة يشمل كافة الأعمال و التصرفات في المؤسسة و تشمل كافة المستويات التنظيمية فهي لا تقتصر على مستوى دون آخر.

يشمل نطاق الرقابة تحديد مراكز المسؤولية عند حدوث هذه الأخطاء و الانحرافات و محاولة اتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة.

يكفل التوازن بين مصالح الخصوم وتحقيق العدل بينهم، من خلال المبادئ التي يقوم عليها و أهمها:

استقلالية سلطة القضاء، التقاضي على درجتين، تعدد القضاة و القاضي الفرد، العلانية، و المساواة أمام القضاء.

المطلب الثاني:

رقابة القضاء الإداري

بالرجوع لنصوص القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية رقم 88-01 نجد أنه يميز بين المؤسسات العمومية الإدارية التي تخضع للقانون الإداري و المؤسسات العمومية الصناعية التجارية بموجب نص المادة 45 { تخضع الهيئة العمومية ذات الطابع الصناعي و التجاري للقواعد المطبقة على الإدارة في علاقتها مع الدولة و تعد تاجرة في علاقتها مع الغير و تخضع لقواعد القانون التجاري }.

و بالتالي نجد أنه يستفاد من النص أن المؤسسة العمومية ذات الطابع الصناعي و التجاري تخضع بالنظر إلى موضوع نشاطها للقانون الخاص و بالتالي ينعقد الاختصاص القضائي لنظر منازعات مرفق النقل بالسكك الحديدية من هذه الناحية للقضاء العادي، ذلك أن المؤسسة العامة الصناعية التجارية نظامها القانوني مزدوج، علاقتها مع الدولة و تنظيمها الداخلي يخضعان لقواعد القانون العام، أما علاقتها مع الغير أي نظامها الوظيفي يخضع للقانون العادي¹.

مرفق النقل بالسكك الحديدية كونه يشمل جزء من الأملاك الوطنية العامة لأجل تسييره، و بالتالي ممارسة بعض صلاحيات السلطة العامة بالمنازعات الناشئة عنها تخضع للإجراءات المقررة للمنازعة الإدارية غير أن المشرع أخضع النزاعات المتعلقة بالأملاك الوطنية الخاصة لولاية القضاء العادي كونها ذات طبيعة خاصة و القاضي العادي أفضل حامي لها².

و بما أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي تجاري، تستفيد من امتيازات السلطة العامة، لذلك ينعقد الاختصاص للقضاء الإداري وذلك من خلال النقاط التالية:

1 - محمد أمين بوسماح، المرفق العام في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995، ص 54.

2 - بريارة عبد الرحمان، شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، منشورات بغدادية، الجزائر، طبعة الثالثة 2011، ص 99.

القاضي الإداري يمارس الرقابة على كل ما يتعلق بتنظيم المرافق العامة مهما كانت طبيعتها، و كذلك الأمر بالنسبة للقرارات الانفرادية لمسيرى المرفق¹.

كما يخضع النظام المالي لمرفق النقل بالسكك الحديدية بصفة أساسية للقانون الخاص و لنظام الضرائب المطبق قانونا، إلا أنه لا تخضع منازعات مرفق السكك الحديدية فيما يتعلق بالصفقات العمومية لأحكام قانون الصفقات العمومية الساري المفعول، و إنما يخضع لقواعد القانون التجاري و المدني بموجب نص المادة 59 من القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية { لا تخضع المؤسسات العمومية الاقتصادية و الهيئات العمومية ذات الطابع الصناعي و التجاري التي تحكمها قواعد القانون التجاري لأحكام قانون الصفقات العمومية }، يقول الدكتور عبد القادر عدوّ بأن المؤسسات العمومية الصناعية و التجارية فإنها تخضع للقضاء العادي و يستثنى من ذلك الحالة المنصوص عليها في المرسوم رقم 10-236 المتضمن تنظيم الصفقات العمومية².

إضافة إلى ذلك فإن عمال المرافق العمومية ذات الطابع الصناعي و التجاري و بالتالي عمال مرفق النقل بالسكك الحديدية الذين يخضعون للقانون العام إذا استغلوا وظائف عليا كالمديرين و المحاسبين، فيستخدم كل مرفق عام عدد أدنى من الأعوان العموميين حيث أنه يعد عوناً عمومياً كل من العون المكلف بالإدارة و رئيس قسم المحاسبة و أعضاء مجلس الإدارة المعينين من طرف سلطة الوصاية³.

تنص المادة 13 من القانون المتضمن إحداث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية على أنه يتم تعيين المدير بموجب مرسوم من طرف الوصايا عن طريق اقتراح من طرف وزير النقل بمجلس الحكومة.

1 - محمد أمين بوسماح، المرجع السابق، ص 123.

2 - عبد القادر عدوّ، المنازعات الإدارية، دار هومه للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، 2012، ص 77.

3 - محمد أمين بوسماح، المرجع نفسه، ص 123.

المطلب الثالث:

رقابة القضاء العادي:

تتمثل هذه الرقابة في الدعاوى الناتجة عن التصرفات التي ينظمها القانون التجاري من جهة، و القانون المدني من خلال دعوى التعويض الناشئة عن حوادث النقل بالسكك الحديدية، و نظام تعويض الأضرار الناجمة عن هذه الحوادث لا يحكمه قانون خاص و على غرار ما هو معمول به بالنسبة لحوادث السيارات التي تخضع للأمر رقم 74-19 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بالتالي تطبيق الأحكام العامة لدعوى التعويض.

الفرع الأول:

أحكام القانون التجاري:

المؤسسات الخاضعة لأحكام القانون التوجيهي رقم 88-01 و يتعلق الأمر بالمؤسسات ذات الطابع الصناعي التجاري يؤول اختصاص نظر منازعاتها إلى القضاء العادي في نشاطها التجاري مادام أطراف الخصومة لا يخضعون للقانون العام إستنادا للنص التنظيمي المنشئ لها¹.

حيث تتمتع المؤسسة العمومية ذات الطابع الصناعي التجاري بصفة التاجر، و تخضع في علاقتها مع الغير لأحكام القانون التجاري و على هذا الأساس تلتزم المؤسسات المتدخلة في تسيير مرفق النقل بالسكك الحديدية بإجراءات القيد في السجل التجاري²، فكل شخص طبيعي أو معنوي يسجل في السجل التجاري يعد مكتسبا صفة التاجر، يخضع لكل الالتزامات المترتبة على هذه الصفة، إذ يخضع التاجر لالتزامات معينة مثل التزامه بإمسك الدفاتر التجارية و القيد في السجل التجاري³.

1 - بربارة عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 99.

2 - نص المادتين 19 و 20 من القانون التجاري الجزائري.

3- نادية فضيل، المرجع السابق، ص 54.

الفرع الثاني:

أحكام القانون المدني:

إن مسؤولية الناقل تتحقق متى وقع ضرر للغير نتيجة الحوادث، و لكي يستفيد المضرور من تعويض عن أضرار حوادث النقل بالسكك الحديدية التي لحقت به لا بد أن يلجأ إلى القضاء و ذلك برفع دعوى على الناقل بالسكك الحديدية للمطالبة بالتعويض، و تعتبر دعوى المسؤولية على الناقل أهم الدعاوى التي تنشأ عن حوادث النقل بالسكك الحديدية. دعاوى التعويض من اختصاص المحاكم المدنية، فالالتزام بالتعويض يدخل ضمن الالتزامات التي ينظمها القانون المدني الجزائري طبقا لقانون الإجراءات المدنية و الإدارية. إلا أنه يمكن أن يكون من اختصاص القضاء الجزائري إذا كان الفعل الضار يشكل جريمة يعاقب عليها القانون حيث يتأسس المضرور كطرف مدني أمام القضاء الجزائري. ودراستنا لهذه الدعوى تقتضي منا أن نتطرق إلى إجراءاتها أمام القاضي الجزائري في الفرع الأول، ثم إجراءاتها أمام القاضي المدني في الفرع الثاني:

أولاً:

دعوى التعويض أمام القاضي الجزائري:

إذا شكل الفعل الضار الناجم عن حوادث النقل بالسكك الحديدية جريمة جنائية تنشأ مباشرة مسؤولية تترتب عنها دعوى عمومية من اختصاص القضاء الجزائري، يلجأ المضرور نتيجة لذلك للمطالبة بحقه في التعويض من خلال مباشرة الدعوى المدنية أمام القضاء الجزائري¹، بغرض الحصول على تعويض الأضرار الناتجة عن حوادث النقل بالسكك الحديدية، و هو ما يسمى بتبعية الدعوى المدنية للدعوى العمومية التي تخضع لقانون الإجراءات الجزائية عن طريق الفصل في الدعويين بحكم واحد، هذه الدعوى يفترض فيها تسبب سائق القطار أو أحد أعوانه في الحوادث و عليه تترتب في حقهم مسؤولية جزائية، أين يتم تحريك الدعوى

1 - مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 173.

العمومية و متابعة المتسبب في الحادث تطبيقا لنصوص قانون العقوبات الجزائري و تحديد نوع الجرم.

فإذا ثبت إدانة سائق القطار أو أحد أعوانه ينشأ للمتضرر الحق في التأسيس كطرف مدني للمطالبة بحقه في التعويض عن طريق دعوى مدنية تابعة للدعوى العمومية¹.

ثانيا:

دعوى التعويض أمام القاضي المدني:

ترفع دعوى التعويض من المتضرر أو ورثته أمام القضاء المدني عن حوادث النقل بالسكك الحديدية للمطالبة بالتعويض عن الضرر الناتج عنها برفع دعواه أمام المحكمة المختصة إقليميا التي وقع في دائرة اختصاصها الحادث.

يمكن للمتضرر من حوادث النقل بالسكك الحديدية أن يرفع دعواه على أساس المسؤولية المدنية بموجب حالتين نوردتهما في النقطتين التاليتين:

دعوى التعويض على أساس مسؤولية حارس الشيء:

طبقا للمادة 138 من القانون المدني الجزائري: (كل من تولى حراسة شيء و كان له قدرة الاستعمال و التسيير و الرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء)

فيجوز للمتضرر من حادث النقل بالسكك الحديدية أن يقيم دعواه على أساس مسؤولية حارس الشيء، فالقطار يعد من الأشياء و تقع مسؤولية الحراسة على الناقل بمجرد إحداث القطار للضرر أي بمجرد تدخل الشيء في الحادث تدخلا ايجابيا تتوافر فيه علاقة سببية فعلية بين القطار و الحادث و ما يترتب من أضرار يترتب عنها المسؤولية دون الحاجة إلى إثبات الخطأ² تطبيقا للمادة 138 من القانون المدني الجزائري، تكريسا للمادة ما جاء في القرار المؤرخ في 1998/10/21 الصادر عن الغرفة المدنية القسم الثالث³، الذي مفاده (أن الأمر يتعلق بحادث تسبب في حدوثه قطار أودى بحياة الطفلة رزيقة فإنه كان يتعين تطبيق المادة

1 - بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 81.

2 - مختار رحمانى محمد، المرجع السابق، ص 119.

3 - مختار رحمانى محمد، المرجع نفسه، ص 119.

138 من القانون المدني المتعلقة بالمسؤولية الناشئة عن الأشياء و أنه بالتالي فإن القضاة طبقوا عن خطأ المبدأ العام للمسؤولية المدنية المأخوذة من المادة 124 من القانون المدني، و أنه كان يتعين عليهم و نظرا لقريضة المسؤولية التي تقع على عاتق حارس الشيء القطار التأكد ما إذا كان سبب الضرر لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية و بالتالي فإن القضاء اخطأوا في تطبيق القانون و يتعين تقض قرارهم.

دعوى التعويض على أساس المسؤولية العقدية:

طبقا للمادة 176 من القانون المدني الجزائري التي تنص على أنه: [إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه، و يكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه].

و بذلك تكون دعوى التعويض عن حوادث النقل بالسكك الحديدية ترفع على أساس المسؤولية العقدية، نتيجة إخلال الناقل بالتزام من التزاماته الواردة في عقد النقل¹، الذي يعتبر شرط أساسي لقيام التعويض عن المسؤولية العقدية، وتعد تذكرة النقل في حد ذاتها عقد نقل².

و المسؤولية العقدية لا تقوم إلا بشروط معينة و هي:

- قيام عقد بين المسؤول و المضرور.
- أن يكون هذا العقد تاما و صحيحا.
- أن ينشأ الضرر من عدم تنفيذ التزام مترتب على هذا العقد أو عن الإخلال بتنفيذه.
- أن يصيب الضرر أحد المتعاقدين أو من يمثله.

1 - بن قريش نعيمة، المرجع السابق، ص 80.

2 - علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري (المسؤولية عن فعل الغير - المسؤولية عن فعل الأشياء - التعويض)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثالثة 1994، ص 160.

خلاصة الفصل الثالث:

من خلال دراسة هذا الفصل المتضمن آليات الرقابة الممارسة على نشاط النقل بالسكك الحديدية من حيث مدى إمكانية مساهمتها في تفعيل عمل و أداء مؤسسات النقل بالسكك الحديدية و ذلك محافظة على المرفق العام، فتم التطرق إلى الرقابة الإدارية و الأطر الرقابية لها، من رقابة داخلية ذاتية أو خطة تنظيمية و مجموع الوسائل التي يتبناها مرفق النقل بالسكك الحديدية، إلى جانب تعزيزها بالرقابة الخارجية الممارسة من قبل جهات خارج المرفق، و هذا ضمانا لتحقيق الأهداف المسطرة مسبقا عن طريق هيئات و ميكانيزمات بالإضافة ل ضمانات قانونية.

الختامة:

الخاتمة:

لقد ساهم النقل مساهمة فعالة في تقدم الدول اقتصادياً و صناعياً و اجتماعياً، ونقل الأشخاص و البضائع هو المهمة الرئيسية للنقل ويأتي قطاع النقل بالسكك الحديدية علي رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي للدولة ويمثل أحد الركائز الأساسية للاقتصاد الوطني.

و تمتاز شبكات النقل بالسكك الحديدية في كثير من البلدان بأهمية بالغة، حيث يعتبر النقل باستخدام السكك الحديدية من أهم وسائل النقل التي تحقق شروط النقل المطلوبة و هي النقل بأمان و بأقل تكلفة، حيث ظهرت أهمية هذا النوع من النقل منذ بداية ظهوره، و كان بمثابة العمود الفقري لباقي أنواع النقل، و اعترفت الحكومات بتلك الأهمية و تدخلت منذ البداية إما بوضع السكك الحديدية تحت إشرافها المباشر، أو التحكم في مجال تطويره.

كما يحظى نظام النقل عبر السكك الحديدية بموقع هام مقارنة بوسائل النقل الموازية من حيث التمتع بالخصائص السالفة الذكر (النظام الاحتكاري، الاستقلالية، ضخامة تكاليف الإنشاء، و السرعة) و القدرة على تنفيذ الغرض الأساسي من إنشائها.

كما أن تكاليف الإنشاء تعتبر مكلفة جدا نظرا لما تتضمنه شبكة النقل بالسكك الحديدية من أصول و هياكل قاعدية و معدات و أموال عقارية و منقولة تفرض على الدولة التدخل في تجهيزها و تأسيسها عن طريق الإنفاق المعتبر من خلال تدعيم المؤسسات في ممارسة نشاطها.

النقل بالسكك الحديدية نشاط يخضع لشروط و قواعد قانونية تنظم كفاءات الاستغلال الذي يتصف بطابع العمومية كونه خدمة عامة، يتم منحه للأشخاص المعنويين الخاضعين للقانون الجزائري بموجب دفتر شروط و اتفاقية حصرية بين الدولة مالكة شبكة السكك الحديدية و الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، في مقابل الإستفادة من تعويض مالي نظير تبعة المرفق العام.

و في مقابل ذلك يخضع نشاط النقل بالسكك الحديدية المسير من طرف المستغل للنقل العمومي في هذا المجال لشروط إلزامية يجب التقيد بها للسير الجيد لهذا القطاع الذي يستحوذ

على إمكانيات و موارد مادية و بشرية ضخمة، واردة في دفتر الشروط و المدونة بالعقد الملزم لجانبه يرتب آثار قانونية.

و لقد تعرفنا على مكانة هذا النوع من أنماط النقل البري في الجزائر من خلال الوقوف على الهيكل التنظيمي لمرفق النقل بالسكك الحديدية، و المؤسسات العمومية المتدخلة في هذا الشأن، من خلال التطرق لأهم المؤسسات المتدخلة في مجال النقل بالسكك الحديدية و أهمها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية التي تعتبر مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي تجاري، تتوفر على تنظيم هيكلي متناسق يسمح لها بتسيير نشاط النقل بالسكك الحديدية بما يمتاز به من بناءات و منشآت و شبكة سكك حديدية ضخمة تؤهلها للقيام بدورها على أكمل وجه ضمان استمرارية الخدمات و انتفاع مستعملي النقل بالسكك الحديدية، تكاليف إنجازها و تهيئة و صيانة منشآته و إنشاء خط السكة الحديدية يكون على عاتق الدولة أو المؤسسة المكلفة بمرفق النقل بالسكك الحديدية

أما فيما يتعلق بجانب الرقابة الممارسة على نشاط النقل بالسكك الحديدية التي لها أهمية بالغة في تدعيم المؤسسات، أين تعرفنا على أساليب الرقابة الممارسة على نشاط النقل بالسكك الحديدية و مدى مساهمتها في تحسين أداء المؤسسات المتدخلة في نشاط النقل بالسكك الحديدية، فهي ضرورية تؤدي إلى زيادة الفعالية من جراء تنفيذها.

فوجود رقابة على تصرفات المرفق العام للنقل بالسكك الحديدية الذي يخضع لنظام خاص كونه يتميز بالازدواجية في تطبيق القانون، من جهة تطبيق القانون العام كونه يتعلق بخدمة عامة يتم التكفل بها من طرف مرفق صناعي تجاري في معاملته مع الدولة إلى جانب القانون الخاص في علاقة المرفق مع الغير، و بالتالي فإن الرقابة لها أساليب خاصة تخضع لازدواجية القانون المطبق تظهر من خلال رقابة الوصاية المالكة لشبكة النقل بالسكك الحديدية على المرفق المتدخل في استغلال النقل و هي الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية إلى جانب المؤسسات المفوضة من طرفها للتكفل بتسيير هذا النشاط، و الاعتماد على أحكام المحاسبة العمومية في الرقابة على مالية الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، و أحكام القانون التجاري بالنسبة للالتزامات التقيد بالتسجيل في السجل التجاري و مسك الحسابات وفق نظام القانون التجاري.

إضافة للرقابة القضائية المزدوجة المتعلقة بمنازعات نشاط النقل بالسكك الحديدية، بما أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي تجاري، تستفيد من امتيازات السلطة العامة، لذلك ينعقد الاختصاص للقضاء الإداري هذا من جهة، كما وضحنا بأنها لا تخضع لأحكام قانون الصفقات العمومية و من ناحية ثانية ينعقد الاختصاص للقضاء العادي فيما يتعلق بالمنازعات التي تنشأ نتيجة للحوادث المترتبة عن النقل بالسكك الحديدية يترتب عليها قيام المسؤولية المدنية التي ترفع من المتضرر بموجب دعوى التعويض المدنية على أساس مسؤولية حارس الشيء أو المسؤولية العقدية.

من خلا دراستنا لهذا الموضوع توصلنا إلى النتائج التالية:

- ✓ مرفق النقل بالسكك الحديدية في التشريع الجزائري هو مرفق عام ذو طابع صناعي تجاري، يتطلب تدخل الدولة في تنظيمه من أجل تحقيق المصلحة العامة.
- ✓ نشاط النقل بالسكك الحديدية ذو طابع تجاري بالنسبة لعلاقة المرفق مع الغير و إداري بالنسبة لعلاقته مع الدولة.
- ✓ مرفق النقل بالسكك الحديدية لا يخضع لنظام قانون الصفقات العمومية، و إنما لأحكام القانون التجاري في التعاملات.
- ✓ فيما يخص نشاط النقل بالسكك الحديدية للأشخاص أو البضائع، تمسك المشرع الجزائري بتطبيق القواعد العامة دون اللجوء إلى تقنين هذا المجال بنصوص خاصة، و اعتماده على القانون التجاري و القانون المدني.

و تبعا لما سبق ذكره نورد بعض التوصيات و الاقتراحات:

- ✓ إعادة النظر في طرق جديدة تهدف إلى تنظيم مرفق النقل بالسكك الحديدية من خلال الاعتماد على الأساليب الحديثة لتسيير المرافق العامة مع مراعاة المصلحة العامة.
- ✓ النص على أحكام خاصة بنظام تعويض المتضرر من جراء الإخلال بالالتزامات التعاقدية لمستغل النقل بالسكك الحديدية، و الحوادث الناجمة عن النقل بالسكك الحديدية.

- ✓ تكثيف الرقابة على مرفق النقل بالسكك الحديدية، خاصة مع تعدد المؤسسات المتدخلة في تسييره بموجب أسلوب التسيير المفوض الذي تعتمد عليه الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.
- ✓ إصدار نصوص تنظيمية في مجال التأمين على مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية نتيجة الأضرار التي تلحق بالمنتفعين من خدماته جراء حوادث النقل بالسكك الحديدية لتسهيل إجراءات الفصل في المنازعات الناشئة عنها.

قائمة المراجع:

قائمة المراجع المعتمدة:

القوانين:

1. قانون رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1976 المتضمن القانون المدني الجزائري.
2. قانون رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر 1976 المتضمن القانون التجاري الجزائري.
3. قانون رقم 88-01 مؤرخ في 12 جانفي 1988 يتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية.
4. قانون رقم 90-30 المؤرخ في 1 ديسمبر 1990 المتضمن قانون الأملاك الوطنية.
5. قانون رقم 90-35 مؤرخ في 25 ديسمبر 1990 يتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية، الجريدة الرسمية عدد 56، سنة 1990.
6. قانون رقم 01-13 مؤرخ في 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، الجريدة الرسمية عدد 44، سنة 2001.
7. قانون رقم 11-09 مؤرخ في 5 جوان 2011 يعدل و يتم القانون رقم 01_13 مؤرخ في 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري، الجريدة الرسمية عدد 32، سنة 2011.
8. أمر رقم 76-28 مؤرخ في 25 مارس 1976 يتضمن إحداث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.
9. أمر رقم 76-30 مؤرخ في 25 مارس 1976 يتضمن إحداث الشركة الوطنية لدراسات و انجاز الهياكل الأساسية للسكك الحديدية.
10. مرسوم تنفيذي رقم 88-128 مؤرخ في 28 جوان 1988 يتضمن الموافقة على الاتفاقية الحاصلة بين الدولة و الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.
11. مرسوم تنفيذي رقم 90-391 مؤرخ في 1 ديسمبر 1990 يتضمن تغيير الطبيعة القانونية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و قانونها الأساسي، الجريدة الرسمية عدد 54، سنة 1990.
12. مرسوم تنفيذي رقم 90-381 مؤرخ في 24 نوفمبر 1990 يتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات و عملها، الجريدة الرسمية عدد 51، سنة 1990.
13. مرسوم تنفيذي رقم 91-195 مؤرخ في 1 جوان 1991 يحدد الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين و البضائع، الجريدة الرسمية عدد 27، سنة 1991.

14. مرسوم تنفيذي رقم 93-348 مؤرخ في 28 ديسمبر 1993 يحدد القواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكة الحديدية و استغلاله، الجريدة الرسمية عدد 87، سنة 1993.
15. مرسوم تنفيذي رقم 05-256 مؤرخ في 20 جوان 2005 يتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للدراسات و متابعة إنجاز الاستثمارات في السكك الحديدية، الجريدة الرسمية عدد 52، سنة 2005.
16. مرسوم تنفيذي رقم 10-98 مؤرخ في 18 مارس 2010 يتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة النقل، الجريدة الرسمية عدد 20 سنة 2010.

المؤلفات:

1. نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري (الأعمال التجارية- التاجر- المحل التجاري)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة السادسة ، 2004.
2. حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998.
3. احمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2009.
4. حمدي باشا عمر، القضاء التجاري (دراسة تطبيقية)، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة، الجزائر، 2000.
5. باسم محمد صالح، القانون التجاري(النظرية العامة- التاجر- العقود التجارية- العمليات المصرفية- القطاع التجاري الاشتراكي)، منشورات دار الحكمة، مطبعة جامعة بغداد، بغداد، 1987.
6. نادية فضيل، أحكام الشركة طبقا للقانون التجاري الجزائري (شركات الأشخاص)، دار هومه للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، 2004.
7. عمار بوضياف، الوجيز في القانون الإداري، جسور للنشر و التوزيع، الجزائر، الطبعة الثالثة، 2013.
8. ليلي مرزوقي/ عمر حمدي باشا، المنازعات العقارية، دار هومه للطباعة و النشر، الجزائر، طبعة 2014.

9. ضريفي نادية، تسيير المرفق العام و التحولات الجديدة، دار بلقيس، الدار البيضاء الجزائر، 2010.
10. محمد أمين بوسماح، المرفق العام في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون الجزائر، 1995.
11. عبد القادر عدوّ، المنازعات الإدارية، دار هومه للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، 2012.
12. مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية دراسة مقارنة في ضوء الفقه و القضاء، دار هومه للطباعة، الجزائر، طبعة 2003.
13. علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري (المسؤولية عن فعل الغير - المسؤولية عن فعل الأشياء - التعويض)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثالثة 1994.
14. بريارة عبد الرحمان، شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، منشورات بغدادى، الجزائر، طبعة ثالثة 2011.

الرسائل الجامعية:

1. دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2010-2011.
2. حريز يعقوب، دراسة مؤشرات المواصلات في شبكات النقل تحليل كمي و نوعي لشبكة مدينة باتنة (دراسة حالة شبكة المؤسسة العمومية للنقل الحضري)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع اقتصاد و تسيير، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2010-2011.
3. بن قريش نعيمة، النظام القانوني لعقد نقل الأشخاص بالسكك الحديدية (دراسة مقارنة)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير تخصص عقود و مسؤولية، جامعة أحمد بوقرة بومرداس، 2014.
4. حططاش عمر، النظام القانوني للأملاك الوطنية العامة في ظل قانون 90-30، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير قسم القانون العام، جامعة فرحات عباس سطيف، 2004.
5. السعيد بلوم، أساليب الرقابة و دورها في تقييم أداء المؤسسة الاقتصادية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في مجال تنمية و تسيير الموارد البشرية، جامعة منتوري قسنطينة، 2011-2012.

6. شلال زهير، آفاق إصلاح نظام المحاسبة العمومية الجزائري الخاص بتنفيذ العمليات المالية للدولة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه تخصص تسيير المنظمات، جامعة أحمد بوقرة بومرداس، 2013-2014.
7. شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون الأعمال، جامعة منتوري قسنطينة، 2004-2005.
8. سعودي زهير، النظام القانوني لتسيير و رقابة المؤسسات العمومية الاقتصادية، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير قانون الأعمال، جامعة الجزائر، 2007.

المجلات:

1. REVUE SNTF EDITION SPECIALE -50^{EME} ANNIVERSAIRE DE L'INDEPENDANCE – SNTF HISTOIRE , MODERNITE ET DEFIS.

الصفحة	الموضوع
03	الإهداء.....
04	شكر وتقدير:.....
06	المقدمة:.....
11	الفصل الأول: ماهية النقل بالسكك الحديدية.....
12	المبحث الأول: مفهوم النقل بالسكك الحديدية.....
12	المطلب الأول: التطور التاريخي للنقل بالسكك الحديدية.....
14	المطلب الثاني: تعريف النقل بالسكك الحديدية.....
16	المطلب الثالث: الطبيعة القانونية لمرفق السكك الحديدية.....
17	الفرع الأول: طبيعة نشاط النقل بالسكك الحديدية.....
17	أولا : النقل بالسكك الحديدية نشاط تجاري.....
19	ثانيا : النقل بالسكك الحديدية مرفق عام صناعي تجاري.....
20	الفرع الثاني: طبيعة الأملاك التابعة لمرفق النقل بالسكك الحديدية.....
24	المبحث الثاني : خصائص و أهمية النقل بالسكك الحديدية.....
24	المطلب الأول: خصائص النقل بالسكك الحديدية.....
24	الفرع الأول: النقل بالسكك الحديدية نظام احتكاري.....
25	الفرع الثاني: الاستقلالية.....
25	الفرع الثالث: ضخامة تكاليف الإنشاء.....

26	الفرع الرابع: السرعة.....
27	الفرع الخامس: تكاليف التأسيس على عاتق مؤسسة السكك الحديدية....
27	المطلب الثاني: أهمية النقل بالسكك الحديدية.....
29	خلاصة الفصل الأول:.....
31	الفصل الثاني: التنظيم الهيكلي لمرفق السكك الحديدية و نظام استغلاله
32	المبحث الأول: هياكل تسيير نشاط النقل بالسكك الحديدية.....
32	المطلب الأول: المديرية الفرعية للنقل بالسكك الحديدية.....
33	المطلب الثاني: مكتب النقل بالسكك الحديدية بالمديرية الولائية للنقل....
34	المطلب الثالث: المؤسسات العمومية للنقل بالسكك الحديدية.....
34	الفرع الأول: الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.....
36	الفرع الثاني: الوكالة الوطنية للدراسات و متابعة انجاز الاستثمارات في السكك الحديدية.....
38	الفرع الثالث: المؤسسة الوطنية للدراسات و انجاز الهياكل الأساسية للسكك الحديدية.....
39	المبحث الثاني: النظام القانوني لاستغلال النقل بالسكك الحديدية.....
39	المطلب الأول: مستغل النقل بالسكك الحديدية.....
40	الفرع الأول: قواعد استغلال النقل بالسكك الحديدية.....
41	الفرع الثاني: الاتفاقية الحاصلة بين الدولة و الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.....
42	المطلب الثاني: قواعد الأمن و السلامة في استغلال النقل بالسكك

	الحديدية.....
43	الفرع الأول: صيانة الهياكل الأساسية للسكة الحديدية و استغلالها.....
43	الفرع الثاني: صيانة العتاد السيار للسكة الحديدية واستغلالها.....
44	الفرع الثالث: أمن حركة القطارات.....
46	الفصل الثالث: الرقابة على مرفق السكك الحديدية.....
47	المبحث الأول: الرقابة الإدارية على النقل بالسكك الحديدية.....
48	المطلب الأول: أهداف الرقابة الإدارية.....
48	المطلب الثاني: رقابة الوصاية.....
50	المطلب الثالث: رقابة مالية مرفق النقل بالسكك الحديدية.....
52	المبحث الثاني: الرقابة القضائية على مرفق السكك الحديدية.....
52	المطلب الأول: أهداف الرقابة القضائية.....
53	المطلب الثاني: رقابة القضاء الإداري.....
55	المطلب الثالث: رقابة القضاء العادي.....
55	الفرع الأول: أحكام القانون التجاري.....
56	الفرع الثاني: أحكام القانون المدني.....
56	أولاً: دعوى التعويض أمام القضاء الجزائي.....
57	ثانياً: دعوى التعويض أمام القضاء المدني.....
57	دعوى التعويض على أساس مسؤولية حارس الشيء.....
58	دعوى التعويض على أساس المسؤولية العقدية.....

59: خلاصة الفصل الثالث:
61: الخاتمة:
66: قائمة المراجع المعتمدة:
71: الفهرس: