

جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



الإطار القانوني لنشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر مهني في الحقوق

قسم: الحقوق

تخصص: قانون الطاقة والمناجم

الإشراف الميداني:

السيدة: سواعي نادية

الإشراف الأكاديمي:

د/ كامل فؤاد

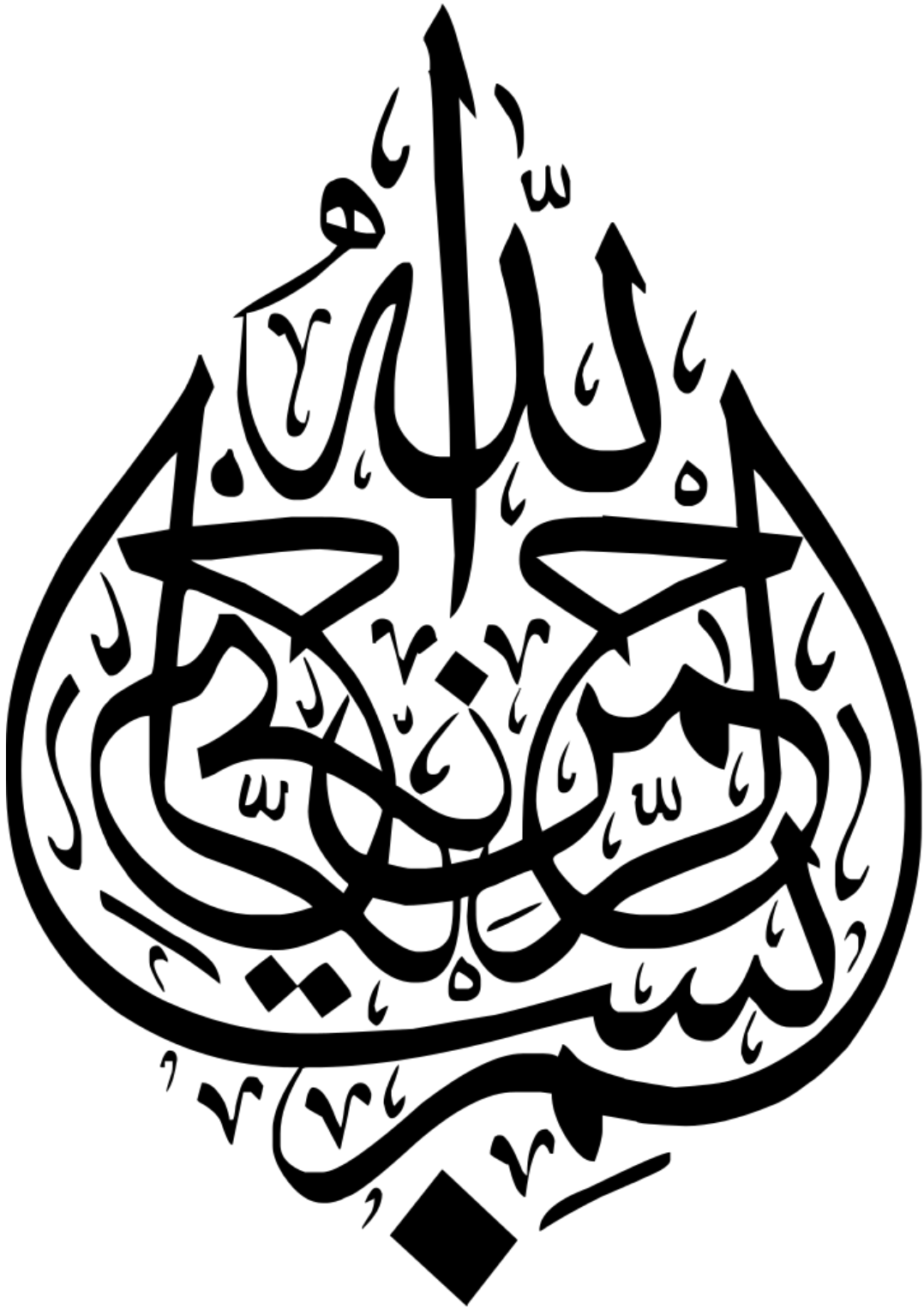
إعداد الطالب:

بوشليق فاروق

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الجامعة	الرتبة العلمية	اسم ولقب الأستاذ (ة)
رئيسا	جيجل	أستاذ	عبد الحق قريمس
مشرفا ومقررا	جيجل	أستاذ محاضر "ب"	كامل فؤاد
مناقشا	جيجل	أستاذ محاضر "أ"	نورة بوالخضرة

السنة الجامعية 2022-2023



إهداء

إلى نبع الحب والحنان
ومن تحت أقدامها الفردوس والجنان
وبدعائها لي ينبض القلب ويتحرك اللسان
دمت لنا في عافية وصون وأمان
إلى والدي الغالية

إلى من كان لنجاعي يتوق
بكل لهفة وصبر وشوق
ورغبته في أن يراني أفوق
جميع المصاعب في ميدان الحقوق
وأن أكون الإبن الصالح والخلوق
إلى والدي العزيز

إلى اللتان تجعلان الحياة بهيجة
وتعابير وجهها باشرة ومنفوجة
وبالحب والتقدير كانت مشاعرهما ممتزجة
وطيبتها كنور الشمس متوهجة
إلى أختاي الحبيبتان

إلى من كان في دربي رفيقا
وكان لي ناصحا وصديقا
وكان الحديث معه يذهب الضيقا
رغم أنه كان في العمر عتيقا
إلى جدي رحمه الله

شكر وتقدير

قال الله تعالى "ومن يشكر فإنما يشكر لنفسه" فالحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات الذي وفق عبده وفتح له أبواب العلم والبركات، والصلاة والسلام على نبي الهدى والرحمات محمد ﷺ عليه مني أطيب الصلوات، القائل "من لم يشكر الناس لم يشكر الله".

أتقدم بخالص شكري إلى أستاذي المشرف الدكتور فؤاد كامل، الذي لم يبخل علي ليلاً أو نهار بالرد على استفسراتي وانشغالاتي، كما أتقدم بالشكر إلى الأستاذة مسؤولة التخصص الأستاذة نورة بوالخضرة على جهدها وتفانيها اللذان قل نظيرهما، فقد كان لها الفضل بعد الله عز وجل في وصولنا إلى ما وصلنا إليه اليوم.

كما أتقدم بأحر عبارات الشكر لكل من ساعدني في مشوري الدراسي والعلمي من قريب أو بعيد، سائلاً المولى أن يفتح عليهم أبواب فضله، ويجزئهم عني أحسن الجزاء. شكر خاص، أتقدم به لسلطة ضبط المحروقات، خصوصاً السيدة سواعي نادية مديرة تسيير الإمتياز، والسيد سفيان جعوي مدير ضبط تعريفات النقل بواسطة الأنايب على حفاوة الإستقبال والترحيب، والمعلومات القيمة التي أفاداني بها، فجزاهما الله كل خير.

الطالب فلروق

قائمة المختصرات

أولاً: باللغة العربية:

ج.ر عدد: الجريدة الرسمية عدد

ص ص: من الصفحة إلى الصفحة

ثانياً: باللغة الإنجليزية:

N° : numéro

Op.cit : Oper Citato, référence précédemment citée.

P : page

مقدمة

عقب اكتشاف البترول والغاز، قامت ثورة صناعية جديدة، صاحبها آفاق تنموية واعدة على الصعيدين الاجتماعي والاقتصادي، حيث اقترنت المحروقات بالمدخيل المالية الكبيرة وبالتنمية الاقتصادية، فاعتمدت عليها كل من البلدان المتقدمة والنامية على حد سواء في رفع مواردها المالية، وتحقيق النمو الاقتصادي والرفاهية الاجتماعية لشعوبها.

من أجل تحقيق تلك الأهداف، لم يكن لزاما على الدول التي تمتلك ثروات المحروقات أن تقوم بعمليات البحث والتنقيب عن المحروقات واستخراجها فحسب، بل والبحث عن طرق ووسائل من أجل نقل الكميات المستخرجة وإيصالها إلى معامل التكرير أو مستودعات التخزين، أو أحيانا إلى خارج الحدود الإقليمية، فأصبح بذلك نشاط نقل المحروقات جزءا هاما من الصناعات البترولية.

بعد فشل وسائل النقل التقليدية وعدم جدواها في نقل المحروقات التي أصبحت تستخرج بكميات كبيرة جدا، حيث كانت تنقل منذ اكتشافها بعدة وسائل وطرق، لا تلبى في كثير من الأحيان الغاية المرجوة منها، فكانت تنقل بواسطة العربات والجرارات، مخزنة في براميل معدنية ثم تطور نقلها، فصار نقلها يتم عبر السكك الحديدية، وكان النقل البحري آنذاك من أكثر طرق النقل شيوعا، حيث ظهرت شركات متخصصة، وأنشئت أساطيل بحرية كاملة لهذا الغرض، وفي أعقاب هذا التطور لوسائل نقل المحروقات، ظهرت طريقة أخرى أكثر سهولة وأقل تكلفة ألا وهي النقل عبر الأنابيب.

ساهم التقدم التكنولوجي الذي أعقب الثورة الصناعية في تطور صناعة ومد الأنابيب التي كانت تستخدم لنقل المياه، وبعد اكتشاف البترول، تم البدء في استخدام الأنابيب لنقل المنتجات النفطية، ويعتبر الخط الذي أنشأ في ولاية بنسلفانيا في الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1865

أول خط من نوعه لنقل المحروقات⁽¹⁾، ليتم فيما بعد تعميم استخدام الأنابيب لنقل المحروقات في بقية الدول، وقد صاحب تطور تقنية النقل بالأنابيب تزييدا في الطلب على المحروقات والمنتجات النفطية بشكل كبير، بفعل ازدياد الحاجة النفطية للدول والسكان في جميع أنحاء العالم.

لقد تبين أن الصناعات البترولية بحاجة على نحو متزايد ومستمر إلى شبكات ضخمة لوسائل النقل المختلفة، كالسكك الحديدية والشاحنات والصنادل النهرية، والناقلات الساحلية... إلخ لكن قدرة واستيعاب هذه الوسائل لا يوازي قدرة الأنابيب، حيث يعتبر نقل المحروقات بواسطة الأنابيب من أكثر أساليب النقل فعالية، وذلك لسرعتها في نقل المحروقات بأقل تكلفة، إضافة إلى أن الضرر البيئي الذي تسببه خطوط نقل المحروقات يعد الأقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

أما بالنسبة للجزائر، فقد بدأ نقل المحروقات عبر الأنابيب فيها بمجرد اكتشاف هذه الثروة سنة 1958 من طرف المستعمر الفرنسي⁽²⁾ الذي كان يحوّل الكميات المستخرجة إلى أسواق الاستهلاك في الخارج، مستخدما العديد من خطوط الأنابيب، على غرار الخطوط التي تبدأ من حاسي مسعود، أرزيو وحاسي الرمل، والتي كانت تصب كلها في ميناء بجاية.

بعد حصول الجزائر على الاستقلال، فقد اعتمد اقتصادها الوطني بشكل كلي منذ البداية على الثروات الباطنية وخصوصا البترول والغاز كمصدرين أساسيين من أجل تحصيل مداخيل من العملة الصعبة وتحريك عجلة التنمية الاقتصادية.

1- Gilbert GANTIER et E. Gambart DELIGNIERES, Les pipelines, 2^{ème} édition, 4^{ème} trimestre, Presses Universitaires de France, France, 1977, p.5.

2- ظريفة ركيس، اكتشاف البترول وأثره في السياسة الفرنسية على الجزائر ودول المنطقة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص التاريخ المعاصر، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2014-2015، ص1.

حيث أنها بمجرد استعادة سيادتها، قامت بتأسيس الشركة الوطنية لنقل وتسويق المحروقات "سوناطراك" سنة 1963 وذلك بموجب المرسوم رقم 491-63⁽¹⁾، تجسيدا لرغبتها في السيطرة على الثروة البترولية الكامنة في أراضيها، وفي مسار توسعها أطلقت الشركة الناشئة في عام 1964 مشروع أنبوبها النفطي الأول الممتد على مسافة 800 كيلومتر، الرابط بين منقطني "أزرو" و"هاوّد الحمراء"، فكان نشاط سوناطراك التاريخي هو نقل المحروقات بواسطة الأنابيب إلى غاية انفتاحها سنة 1965 على النشاطات الأخرى⁽²⁾، كما تحصلت سنة 1968 على رخصة نقل الغاز المنتج في حاسي أرمّل إلى سكيكدة عبر خطّ من الأنابيب، تعود ملكيته للدولة الفرنسية، وبعد التأميم التاريخي للمحروقات في 24 فيفري 1971، فرضت الجزائر سيطرتها الكاملة على مواردها الطاقوية الكامنة في إقليمها، إضافة إلى جميع المركبات والمنشآت والهيكل التي تدخل في الصناعة البترولية، مما استدعى المشرع إلى إصدار حزمة قوانين لتنظيم نشاطات المحروقات فتوالت بذلك التشريعات والقوانين التي تنظم قطاع المحروقات، ومنها التشريعات المنظمة لموضوع نقل المحروقات بواسطة الأنابيب.

نظرا للأهمية الإستراتيجية والاقتصادية لأنشطة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، أصدر المشرع القانون رقم 86-14⁽³⁾ الذي يعتبر أول تشريع جزائري خاص بالمحروقات، متضمنا عبارة "ونقلها بالأنابيب"، فيما تولّت التشريعات اللاحقة تنظيم نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب حيث تم تنظيمه بالقانون رقم 05-07 الذي صنّفه ضمن الأنشطة الأفقية، فيما اعتبره القانون

1- مرسوم رقم 491-63 المؤرخ في 31 ديسمبر 1963، المتضمن الموافقة على تأسيس الشركة الوطنية للنقل وتسويق الوقود السائل الهيدروكربونات والمصادقة على قوانينها الأساسية، ج.ر عدد 4، صادر في 10 يناير 1964.

2- عيسى مقلد، قطاع المحروقات الجزائري في ظل التحولات الاقتصادية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2007-2008، ص 27.

3- قانون رقم 86-14 المؤرخ في 19 أوت 1986، يتعلق بأعمال التنقيب والبحث عن المحروقات واستغلالها ونقلها بالأنابيب ج.ر عدد 35، صادر في 27 أوت 1968 (ملغى).

رقم 13-19 من ضمن نشاطات المصب، والتي خصها بتنظيم خاص، لأهميتها البالغة في استغلال المحروقات.

إن أهمية موضوع "نقل المحروقات بواسطة الأنابيب"، تتبع من كونها وسيلة الربط المثلى بين نشاطات المنبع والمصب، بالإضافة إلى أهميتها الاقتصادية المعتبرة، حيث أنها تقلل من نفقات نقل المحروقات، مقارنة بالوسائل التقليدية، ناهيك عن عامل الاستمرارية والدوام، إذ أنها تستخدم في نقل المحروقات وبمعدلات ثابتة، يمكن زيادتها بزيادة عدد محطات الضخ.

ترجع الدوافع والأسباب الموضوعية لاختيار موضوع الإطار القانوني لنشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، في أن هذا الموضوع لم يأخذ حظه الوافي من الدراسة في المجال القانوني، عكس العقود البترولية ونشاطات المنبع، وسلطات الضبط في مجال المحروقات، على الرغم من أهميته البالغة في النهوض بالصناعة البترولية، فضلا عن أن التعديلات القانونية المتوالية والكثيرة، المنظمة لقطاع المحروقات دفعتنا إلى البحث في هذا الموضوع الهام لمعرفة الجوانب التي لحقتها التعديلات، ومحاولة تقييمها واستخلاص جوانب القصور فيها، واقتراح وتقديم الحلول والإقتراحات المناسبة في هذا المجال.

بالإضافة إلى أن الجزائر التي تعتبر أكبر مصدر للغاز في إفريقيا بقرابة 100 مليار متر مكعب سنويا، تصدر سنويا 70% من إنتاجها إلى القارة الأوروبية، ولا يتم ذلك إلا عبر نقل الغاز من أماكن إنتاجه إلى محطتي أرزيو وسكيكدة بواسطة الأنابيب، بل إن جزءا كبيرا من هذا الإنتاج يمر إلى دولة إسبانيا مباشرة عبر نظام النقل بواسطة الأنابيب الدولية "ميدغاز"، العابر للبحر الأبيض المتوسط مباشرة إلى إسبانيا.

فضلا عن ذلك، فإن الأهمية الإستراتيجية لنقل المحروقات عبر الأنابيب تجلت للعيان خصوصا على الساحة الدولية، وظهرت الأهمية الملحة للخدمات التي تقدمها خطوط نقل الغاز بعد أحداث تخريب خطوط نقل الغاز "نوردستريم"، الرابطة بين دولة روسيا الاتحادية وجمهورية ألمانيا الاتحادية في أعقاب الحرب الروسية الأوكرانية.

في المقابل، لا شك أن هنالك أسباب شخصية وذاتية، دفعتنا إلى اختيار هذا الموضوع لعل أبرزها سبق في الإلمام والإحاطة بهذا الموضوع، كون الدراسات السابقة لم تتناول سوى إطاره المفاهيمي وجوانب محددة فيه مع إغفال باقي الجوانب، بالإضافة إلى رغبتنا في إثراء مكتبة الكلية بهذا النوع البحوث، وأن يكون عملنا مرجعا يعتمد عليه الباحثون في بحوثهم ودراساتهم الأكاديمية والعلمية، خصوصا في تخصص الطاقة والمناجم، علما بأن هذا التخصص قد تم استحداثه بكليتنا مؤخرا فقط.

لكن دراسة هذا الموضوع لم تخلُ من الصعوبات والعوائق، فقد واجهتنا خلال مراحل إنجاز هذا البحث عدة صعوبات، نذكر أهمها فقط:

- ندرة المراجع التي تناولت هذا الموضوع من الناحية القانونية، نظرا لحدثه، وهو ما اضطرنا للاعتماد على مراجع تناولت الموضوع وفق القوانين السابقة الملغاة والمراجع العامة التي تطرقت إليه من الجانب الاقتصادي فحسب.

- صعوبة المصطلحات المتعلقة بالموضوع، كونه موضوع تقني بالدرجة الأولى، يتطلب الاستعانة بتوجيهات وإيضاحات من أهل الاختصاص.

- صعوبة الحصول على الموافقة لإجراء التبرص الميداني لدى المؤسسات العاملة في مجال النقل بواسطة الأنابيب، بالإضافة إلى تواجدها على المستوى المركزي بالجزائر العاصمة.

وعليه تهدف هذه الدراسة، إلى تسليط الضوء على واحدة من أهم النشاطات في قطاع المحروقات، ألا وهي نشاطات النقل بواسطة الأنابيب في ظل قانون المحروقات الجديد رقم 13-19، وذلك بغية تحديد إطارها القانوني، انطلاقا من هذا القانون والنصوص المنظمة لها وتحديد الخصائص القانونية المميزة لها، مقارنة مع باقي نشاطات المحروقات، وكذا تحديد جميع المراحل التي تمر عليها نشاطات عملية النقل بواسطة الأنابيب، ولأجل ذلك، قمنا بطرح الإشكالية الآتية: **كيف استطاع المشرع الجزائري التوفيق بين الإحتكار الفعلي المطبق على نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب والطبيعة التجارية المطبقة على نشاطات المحروقات في القانون رقم 13-19؟**

للإجابة عن هذه الإشكالية، تم اعتماد المنهج الإستدلالي لمعالجة مختلف النصوص القانونية والتنظيمية المتعلقة بموضوع الدراسة مع الاستعانة بالمنهج الوصفي عند التطرق لمختلف المراحل الإجرائية التي تمر بها نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، وذلك بهدف إبراز خصوصية التنظيم القانوني لنشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب مقارنة مع نشاطات المنبع ونشاطات المصب الأخرى على حد سواء.

تتضمن الدراسة الحالية، عرضا شاملا للأطراف المتدخلة في نشاطات المحروقات، سواء كانت أطراف ذات سلطة لضبط النشاط وتسيير القطاع، أو أطرافا ممارسة لنشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، بالإضافة إلى الرخص اللازمة لممارسة هذا النشاط (الفصل الأول)، كما تتضمن هذه الدراسة أيضا، الآثار الناتجة عن ممارسة نشاطات النقل بواسطة الأنابيب وطرق حل النزاعات التي قد تنشأ عنها (الفصل الثاني).

الفصل الأول:

نشاطات نقل المحروقات

بواسطة الأنابيب

صنف المشرع الجزائري بموجب قانون المحروقات رقم 19-13، نشاطات المحروقات إلى صنفين أساسيين هما نشاطات المنبع ونشاطات المصب، فتدرج ضمن نشاطات المنبع، نشاطات التنقيب والبحث عن المحروقات، وتقديرها وتطويرها واستغلالها⁽¹⁾، وبعد انتهاء هذه المراحل، تأتي نشاطات المصب وهي نشاطات النقل بواسطة الأنابيب والتكرير والتحويل، بما فيها صنع المزلقات وتجديد الزيوت المستعملة والتخزين والتوزيع⁽²⁾.

الملاحظ أن نشاطات نقل المحروقات عبر الأنابيب هي المرحلة الرابطة بين نشاطي المنبع والمصب، وتعرف نشاطات النقل بواسطة الأنابيب وفقا لنص المادة 2 الفقرة الأخيرة من قانون المحروقات رقم 19-13، بأنها عمليات نقل المحروقات السائلة والغازية والمنتجات النفطية.

نظرا للأهمية الإستراتيجية التي تكتسيها نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، إذ أنها تسمح بالاستفادة من المحروقات السائلة والغازية بعد استخراجها من باطن الأرض، مما يجعلها مرحلة هامة لا يمكن الاستغناء عنها، لذلك تدخل المشرع لتنظيم هذا النشاط الاستراتيجي تنظيما محكما، حيث قام بتنصيب وإشراك أطراف وهيئات ذات سلطة وصلاحيات تنظيمية واسعة في قطاع المحروقات، تتدخل لضبط المتعاملين الممارسين لهذه النشاطات (المبحث الأول)، كما لا يمكن تصور إبقاء نشاط إستراتيجي كهذا النشاط مفتوحا دون ضوابط، حيث أخضعه المشرع لنظام الرخص من أجل ضبطه (المبحث الثاني).

1- المادة 2 الفقرة 4 من قانون رقم 19-13 مؤرخ في 11 ديسمبر 2019، ينظم نشاطات المحروقات، ج.ر. عدد 79، صادر بتاريخ 22 ديسمبر 2019.

2- المادة 2 الفقرة 5 من نفس القانون رقم 19-13.

المبحث الأول:

أطراف نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب

أجبرت الأزمة الاقتصادية التي مرت بها الجزائر منذ ثمانينيات القرن الماضي، السلطات العليا في البلاد لإجراء إصلاحات شاملة، وفي ظل الضغوط التي فرضها صندوق النقد الدولي انتهجت الدولة الجزائرية النهج الليبرالي، وقررت الانسحاب من المجال الاقتصادي والتخلي عن التسيير المركزي للسوق، فاقتبست من النموذج الليبرالي الغربي، وأنشأت هيئات مكلفة بوظيفة الضبط الاقتصادي، وعلى هذا الأساس فإن القانون الملغى جزئيا رقم 05-07 المتعلق بالمحروقات⁽¹⁾، نص على خلق الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات "أنفط" والوكالة الوطنية لمراقبة النشاطات وضبطها في مجال المحروقات، وتدعى "سلطة ضبط المحروقات"، حيث أسندت لسلطة ضبط المحروقات، مهمة ضبط نشاطات المصب، وبالتالي ضبط نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب.

تتدخل الشركات البترولية في نشاط النقل بواسطة الأنابيب، وعلى غرار العقود البترولية، فإن تواجد الطرف الوطني فيها أمر لا جدال فيه، حيث تتدخل المؤسسة الوطنية سوناطراك باعتبارها الطرف الوطني، لكن وجه الاختلاف بين نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب ونشاطات المنبع، يظهر عندما تتدخل الأطراف الأخرى، سواء كانت وطنية أو أجنبية، إذ أن العقد الذي يربطها مع المؤسسة الوطنية ليس عقد شراكة، وإنما هو عقد ذو طبيعة متميزة، حيث يجوز للغير بموجبه، ممارسة نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب مع المؤسسة الوطنية، ولكن بشروط خاصة (المطلب الأول)، لكن بالنظر إلى الأهمية الإستراتيجية لقطاع المحروقات، لم

1- قانون رقم 05-07 مؤرخ في 28 أفريل 2005، يتعلق بالمحروقات، ج.ر. عدد 50 صادر في 19 جويلية 2005 معدل ومتمم (ملغى جزئيا).

تستطع الدولة الإنسحتب من هذا القطاع، إذ أنها حتى ومع تخليها عن جزء كبير عن صلاحياتها الضبطية لنشاطات المصب لصالح سلطة ضبط المحروقات إلا أنها لازالت تضطلع بصلاحيات مهمة لضبط قطاع المحروقات ونشاطات نقل المحروقات بشكل أكبر⁽¹⁾ (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الأطراف الممارسة لنشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

أصبح من المسلمات أن الأنشطة البترولية تمارسها كل من المؤسسة الوطنية سوناطراك مع شركات أخرى، سواء كانت وطنية أو أجنبية، غير أنه من خصوصيات نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب هو أن المؤسسة الوطنية تحتكر ممارسة نشاط النقل عبر الأنابيب دون أن يشاركها طرف آخر من الغير، أي أنها الوحيدة التي يحق لها الحصول على امتياز النقل بواسطة الأنابيب (الفرع الأول)، لكن يجوز للغير، سواء كان وطنيا أو أجنبيا أن يستعمل نظام النقل بواسطة الأنابيب⁽²⁾ (الفرع الثاني)، وذلك بعد الموافقة على التزامات تعاقدية، تعدها المؤسسة الوطنية صاحبة الامتياز.

الفرع الأول: المؤسسة الوطنية "سوناطراك":

عرف المشرع الجزائري المؤسسة الوطنية على أنها الشركة الوطنية سوناطراك شركة ذات أسهم، أو أي شركة تابعة خاضعة للقانون الجزائري، والتي تمتلكها سوناطراك كليا بصفة مباشرة أو غير مباشرة⁽³⁾.

1- سامية بوقندورة، سلطة الضبط في قطاع المحروقات في الجزائر، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق تخصص الدولة والمؤسسات العمومية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2007-2008، ص 2.
2- نظام النقل بواسطة الأنابيب هو أنبوب أو عدة أنابيب تنقل المحروقات، بما في ذلك المنشآت المدمجة، وقدرات التخزين المرتبطة بهذه الهياكل، باستثناء شبكات التجميع والتوزيع، وقنوات التفريغ، وشبكات المواد النفطية، وشبكات الغاز المخصصة حصريا لتموين السوق الوطنية (المادة 2 الفقرة 64 من قانون رقم 19-13، ينظم نشاطات المحروقات، مصدر سابق).
3- المادة 2 الفقرة 24 من قانون رقم 19-13، ينظم نشاطات المحروقات، مصدر سابق.

ونظرا للدور الفاعل الذي تلعبه المؤسسة الوطنية في الصناعة الوطنية للمحروقات، كونها تمثل شريان الاقتصاد الوطني، الأمر الذي جعل المشرع يفرض أن تكون شريكا إلزاميا في عقود المحروقات، كما أعطيت لها امتيازات حصرية عند ممارستها للصناعات البترولية.

فعلى مستوى نشاطات المصب، أعطى لها المشرع امتياز النقل عبر الأنابيب، ولكن ممارسة المؤسسة الوطنية لهذا النشاط، يرتب عليها آثارا معينة، وتستفيد بالمقابل من مزايا خاصة.

أولا- التزامات المؤسسة الوطنية "سوناطراك":

تتحمل المؤسسة الوطنية أثناء قيامها بنشاطات النقل بواسطة الأنابيب، جملة من الالتزامات تتمثل فيما يلي:

أ- ضمان استمرارية الخدمة:

تعتبر المحروقات أهم مصادر الطاقة على الإطلاق، ومحور كل نشاط صناعي وزراعي في الجزائر، بل أصبحت مصدرا لاستخراج ما لا يقل عن 11 ألف سلعة صناعية مختلفة في العالم، فلم يعد النفط مجرد سلعة تجارية عابرة، بل أصبح أهم سلعة في التجارة الدولية، فهو يشكل نسبة 33.2% من التجارة العالمية للطاقة سنة 2008⁽¹⁾ ونسبة 95% من إجمالي الصادرات بالنسبة للدولة الجزائرية، حيث صدرت هذه الأخيرة سنة 2021 ما يقارب 10.2 مليون طن من الغاز المسال عبر الأنابيب إلى أوروبا فقط، واحتلت بذلك المرتبة الرابعة ضمن أكبر مصدري

1- أمينة مخلفي، مدخل إلى الاقتصاد البترولي (اقتصاد النفط)، ج1، محاضرات وجهت إلى طلبة السنة الثالثة ليسانس تخصص: اقتصاد وتسيير بترولي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2013-2014، ص1.

الغاز الطبيعي المسال إلى أوروبا⁽¹⁾، بالإضافة إلى أن المحروقات أصبحت عنصرا ضروريا للحياة اليومية.

وانطلاقا من هذا الدور الحيوي الذي تؤديه المحروقات بالنسبة لاقتصاديات الدول المستوردة لها، وما تدره من موارد مالية هامة بالنسبة للجزائر كبلد مصدر لهذا النوع من الطاقة التقليدية نص المشرع في المادتين: 133 نطة 1، و135 الفقرة الأولى من القانون رقم 19-13، على ضرورة استمرارية خدمة النقل بواسطة الأنابيب، كونها الرابط بين نشاطات المنبع والمصب، سواء كان المصب داخل التراب الوطني أو خارجه، ولا يعفى صاحب الامتياز من التزامه بضمان استمرارية خدمة النقل إلا في حالة القوة القاهرة، وهي الاستثناء الوحيد الذي أورده قانون المحروقات رقم 19-13، مما يترتب عنه إقصاء باقي الظروف الأخرى التي قد تحول دون ضمان ذلك.

1- الإعفاء من ضمان استمرارية الخدمة في حالة القوة القاهرة:

يعفى صاحب الامتياز من التزامه باستمرارية خدمة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب حالة واحدة فقط، وهي حالة القوة القاهرة.

الملاحظ أن المشرع لم يقدم في قانون المحروقات الجديد أي مفهوم للقوة القاهرة خلافا لقانون المحروقات السابق رقم 05-07، الذي عرّفها بأنها "كل حدث مثبت غير متوقع لا يمكن مقاومته وخارج عن إرادة الطرف الذي يثيره، والذي يجعل تنفيذ هذا الأخير لأحد التزاماته التعاقدية أو العديد منها أنيا أو نهائيا غير ممكن"⁽²⁾، وتؤدي هذه الحالة إلى الاستحالة الكاملة

1- التقرير الإحصائي السنوي لسنة 2022، المقدم من قبل منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول (أوابك). المنشور سنة 2022، على الرابط الإلكتروني التالي:

<https://www.oapecorg.org/ar/Home/Publications/Reports/Annual-Statistical-report>

2- المادة 5 من قانون رقم 05-07، المؤرخ في 28 أبريل 2005، يتعلق بالمحروقات، ج.ر عدد 50، صادر في 19 جويلية 2005، المعدل والمتمم (ملغى جزئيا).

لتنفيذ الالتزام محل الامتياز، وبالتالي إعفاء صاحب الامتياز من تنفيذ التزامه، مما يدفع المسؤولية عنه، ولا يتحمل أي تعويض.

والملاحظ أيضا أن المشرع الجزائري لم يحدّد ما هي القوة القاهرة التي يمكن أن تؤدي إلى الإعفاء من المسؤولية (التعويض)، مما يجعل الأمر مسألة تقديرية، فيمكن اعتبار كل ظرف استثنائي خارج عن إرادة صاحب الامتياز، قوة القاهرة، على غرار العواصف والزوابع الرملية والزلازل...

وفي غياب نص قانوني خاص ينظم هذه المسألة في قانون المحروقات الجديد، يتوجب على الجهة التي يرفع أمامها النزاع بخصوص ضمان استمرارية خدمة النقل بواسطة المحروقات الرجوع فيما يتعلق بمفهوم القوة القاهرة وشروطها إلى القواعد العامة في القانون المدني⁽¹⁾ لاسيما المادة 127 منه.

2- عدم الاعتداد بباقي الظروف الأخرى للإفلات من المسؤولية:

رغم أن القوة القاهرة لها العديد من الخصائص وأوجه الاتفاق مع الحادث المفاجئ والظرف الطارئ إلا أن المشرع استبعدهما كأسباب لانتفاء المسؤولية.

المؤكد أن المشرع الجزائري يشترط القدرات التقنية والمالية الضرورية، وكذا الخبرة الكافية لأجل منح الامتياز، وهذا ما نصت عليه صراحة المادة 7⁽²⁾ من القانون رقم 19-13، وبالتالي فإن المشرع يتوقع ضمنا من صاحب الامتياز أن يسيّر نظام نقل المحروقات عبر الأنابيب بقدر

1- أمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، ج.ر عدد 78، صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

2- تنص المادة 7 من قانون رقم 19-13 الذي ينظم نشاطات المحروقات، على أنه: "لا يمكن لأي كان أن يقوم بنشاطات المحروقات ما لم تتوفر فيه القدرات الفنية و/أو المالية الضرورية لأدائها على أحسن وجه، وما لم يرخص له مسبقا بذلك وفقا لأحكام هذا القانون".

كبير من الكفاءة، بحيث يعمل على نقل المحروقات بكل أمانة ونزاهة، ويسعى إلى تجاوز الصعوبات التي قد تواجهه حتى وإن كان في عملية النقل إرهاب ومشقة ناتجة عن ظروف طارئة لم يكن في الحسبان توقعها، وهذا الحكم ليس إلا تكريسا لمبدأ حسن النية في تنفيذ العقود المنصوص عليه بالمادة 107 الفقرة 1 من القانون المدني.

ب- التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية:

تلتزم المؤسسة الوطنية سوناطراك صاحبة الامتياز في حالة تنازلها الكلي عن امتياز النقل أو سحبه من طرف الدولة، أو عند انقضاء مدة امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، بتحويل جميع الهياكل والمنشآت المدمجة التي تسمح بممارسة العمليات إلى الدولة في حالة سير واشتغال جيدة، مجاناً وبدون أعباء⁽¹⁾، كما يلتزم صاحب الامتياز بالتخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية أيضاً في حالة التوقف النهائي لجزء من نظام النقل بواسطة الأنابيب⁽²⁾.

ويتحمل صاحب الامتياز تكاليف التخلي عن المواقع وإعادة المنشآت إلى حالتها الأصلية سواء تلك التي حوّلت ملكيتها إلى الدولة⁽³⁾ أو تخلت عنها⁽⁴⁾، وذلك وفقاً للتنظيمات المعمول بها في مجال الأمن الصناعي والبيئة، ويتعلق الأمر بالمرسوم التنفيذي رقم 21-316 المذكور آنفاً.

1- المادة 136 من قانون رقم 19-13، ينظم نشاطات المحروقات، مصدر سابق.

2- المادة 4 من مرسوم تنفيذي رقم 21-316 المؤرخ في 14 أوت 2021، يحدد كفاءات احتساب تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب وتقييم هذه التكلفة ومراجعتها الدورية وحساب الاعتمادات السنوية وتحويل الملكية، ج. ر عدد 63، صادر بتاريخ 18 أوت 2021.

3- المادة 136 الفقرة 1 من قانون رقم 19-13، ينظم نشاطات المحروقات، مصدر سابق.

4- المادة 136 الفقرة 2 من نفس القانون رقم 19-13.

وتهدف عملية التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية إلى الحفاظ على صحة الأشخاص وحماية البيئة، وكذا التمكين من استخدام هذه المواقع في المستقبل⁽¹⁾، وفي هذا الإطار يلتزم صاحب الامتياز بتفكيك المنشآت المدمجة⁽²⁾، إزالة الأنابيب أو التخلي عنها في مكانها في حالتها أو بعد معالجة خاصة، التخلص من المواد والنفايات الناتجة عن عمليات التخلي، إعادة تأهيل وتطهير موقع الأنابيب والمنشآت المدمجة من أجل إعادة الموقع إلى حالة مطابقة لما كان عليه قبل إنشاء نظام النقل بواسطة الأنابيب. وأخيرا، مراقبة المواقع بعد التخلي عنها، والذي ينظمها المرسوم التنفيذي رقم 21-361 الذي يحدد كفايات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب.

ج- رصد الاعتمادات المالية:

المشرع الجزائري لم يتناول موضوع الإعتماد المالي رغم أهميته على خلاف بعض التشريعات العربية الأخرى، لكن الفقه يرى أن الإعتماد المالي هو تعهد خطي يصدر من البنك ويلتزم بمقتضاه بناء على طلب من المؤسسة الوطنية صاحبة الامتياز بأن يضع تحت تصرف شخص يسمى المعتمد له أو المستفيد (الدولة)، مبلغا من المال، بحيث يستطيع هذا الشخص سحب هذا المال دفعة واحدة أو على دفعات بحسب احتياجه، وذلك خلال مدة معينة، وبالطريقة

1- المادة 4 من مرسوم تنفيذي رقم 21-316، يحدد كفايات احتساب تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب، مصدر سابق.

2- المنشآت المدمجة هي عبارة عن منشآت نظام النقل بواسطة الأنابيب، التي تشمل على الخصوص منشآت التخزين ومحطات الضغط والضخ ومراكز القطع والتقسيم وخطوط الشحن من محطات الوصول إلى مركبات التميع والفصل ومحطات الشحن على الرصيف وفي عرض البحر على مستوى الموانئ البترولية وأنظمة الحماية الكاثودية والتعداد والضبط والاتصالات السلكية واللاسلكية والتسيير عن بعد وكل تجهيز ضروري لانتاسعات و/ أو امتدادات نظام النقل بواسطة الأنابيب. راجع المادة 3 من مرسوم تنفيذي رقم 21-316، يحدد كفايات احتساب تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية، فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب وتقييم هذه التكلفة ومراجعتها الدورية وحساب الاعتمادات السنوية وتحويل الملكية.

المتفق عليها في العقد⁽¹⁾.

وانطلاقاً من هذا، فإنه يتوجب على صاحب الامتياز بمناسبة التزامه بالتخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية أن يقوم برصد اعتمادات مالية في كل سنة مدنية لكل نظام نقل بواسطة الأنابيب⁽²⁾، ابتداءً من انطلاق عملية الاستغلال⁽³⁾.

يعتبر مبلغ الإعتمادات الذي يتم دفعه، تكلفة استغلال للسنة المالية المعنية⁽⁴⁾، ويدفع مبلغ الاعتماد في حساب بنكي، يفتحه صاحب الامتياز الذي يتكفل بتسييره من أجل الاضطلاع تحت مسؤوليته بعمليات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية عند انقضاء الامتياز⁽⁵⁾ أو في حالات سحب الامتياز أو التنازل عنه. ويتم حساب الاعتماد السنوي لكل نظام نقل بواسطة الأنابيب على الصيغة التالية:

(6)

$$\frac{\text{تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية - رصيد الحساب البنكي}}{\text{المدة السنوية المتبقية للإمتياز}} = \text{الإعتماد السنوي}$$

يتم إيداع مبلغ الاعتماد السنوي للتخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية في حساب بنكي، يفتحه صاحب الامتياز لفائدة المستفيد (الدولة)، يكون موجهاً لتمويل عمليات التخلي عن

1- زهرة بن عبد القادر، "الإعتماد المستندي كألية دفع في مجال التجارة الدولية"، مجلة المعيار، المجلد 14، العدد 27، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية - قسنطينة، ديسمبر 2011، ص 205.

2- المادة 14 من مرسوم تنفيذي رقم 21-316، يحدد كميّات احتساب تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب، مصدر سابق.

3- المادة 143 الفقرة 1 من قانون رقم 19-13، ينظم نشاطات المحروقات، مصدر سابق.

4- المادة 143 الفقرة 2 من نفس القانون رقم 19-13.

5- المادة 143 الفقرة 2 من نفس القانون رقم 19-13.

6- المادة 15 من مرسوم تنفيذي رقم 21-316 مؤرخ في 14 أوت 2021، يحدد كميّات احتساب تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب، وتقييس هذه التكلفة ومراجعتها الدورية، وحساب الاعتمادات السنوية وتحويل الملكية، ج.ر. عدد 63، صادر في 18 أوت 2021.

المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية، ويجب على صاحب الامتياز أن يفتح لكل نظام نقل بواسطة الأنابيب، حساباً بنكياً، يتولى تسييره، كما يتعين عليه إعلام سلطة ضبط المحروقات بالاعتمادات التي يتم تأسيسها⁽¹⁾.

تستعمل المبالغ المتضمنة في الحسابات البنكية حصرياً لتغطية تكاليف عمليات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية، وفي حالة ما إذا تبين أن المبلغ المتضمن في الحساب البنكي لنظام النقل بواسطة الأنابيب غير كاف لتغطية التكلفة الكلية للعمليات المذكورة، يجب على صاحب الامتياز أن يوفر الفارق، أما في حالة بقاء مبلغ في الحساب البنكي لنظام النقل بواسطة الأنابيب بعد انتهاء عمليات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية، فإن هذا المبلغ المتبقي يصب في الخزينة العمومية⁽²⁾.

ثانياً - حقوق المؤسسة الوطنية "سوناطراك":

هي مقابل الالتزامات التي تتحملها المؤسسة الوطنية، والتي حولها إياها قانون المحروقات لقاء ممارستها لنشاط نقل المحروقات عبر الأنابيب أي مقابل الخدمات التي تتعهد بأدائها.

أ - الحق في تعريفات النقل:

يعتبراً حقاً مستحقاً للمؤسسة الوطنية نظير تقديمها لخدمات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب للغير المستعملين⁽³⁾، وفي هذا الإطار نص المشرع في المادة 133 من القانون رقم

1- المادة 16 من مرسوم تنفيذي رقم 21-316، يحدد كيفية احتساب تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب، مصدر سابق.

2- المادة 17 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-316.

3- رانيا سراي، قياس استخدامات الامتيازات الجبائية في تخفيض العبء الضريبي على المؤسسات الاقتصادية: دراسة تطبيقية للمؤسسات الاقتصادية بولاية ورقلة 2020، مذكرة لنيل شهادة ماستر أكاديمي، تخصص محاسبة وجباية معمقة، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2019-2020، ص3.

13-19 المتعلق بالمحروقات، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 21-259 الذي يحدد التعريفات ومنهجية حسابها فيما يخص نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، على ضرورة منح أدنى تعريفات ممكنة لمستعملي منشآت النقل بواسطة الأنابيب، وهذا لتمكين صاحب الامتياز من تحقيق نسبة مردودية معقولة من نظام النقل بواسطة الأنابيب بعد تغطية جميع تكاليف الاستغلال بما في ذلك اعتماد التخلي ودفء الضرائب والحقوق والرسوم واهتلاك استثمارات والتكاليف المالية⁽¹⁾.

ب- الحق في التمكين من تغطية تكاليف الاستغلال:

نص القانون رقم 13-19 المتعلق بالمحروقات في المادة 133 نطة 2 منه، على ضرورة تمكين صاحب الامتياز من تغطية تكاليف الاستغلال بما في ذلك اعتمادات التخلي، ودفء الضرائب والحقوق والرسوم، واهتلاك استثمارات والتكاليف المالية.

ثالثا- المزايا الحصرية للمؤسسة الوطنية "سوناطراك":

نظرا لكون المؤسسة الوطنية سوناطراك مملوكة كليا للدولة، إذ أنها ممثلة للدولة في قطاع المحروقات، فمن البديهي أن سوناطراك ستكون لها امتيازات تفضيلية عن باقي الشركات الأخرى العاملة في القطاع، ففي نشاط النقل عبر الأنابيب، تمتلك المؤسسة الوطنية حقوق حصرية، تتمثل في:

أ- الحق الحصري في الحصول على امتياز النقل بواسطة الأنابيب:

نصت على هذا الحق الحصري المادة 2 من القانون رقم 13-19، حيث أقرت أن امتياز النقل بواسطة الأنابيب عبر التراب الوطني هو رخصة، يمنحها الوزير حصرا للمؤسسة الوطنية

1- المادة 133 نطة 2 من قانون رقم 13-19، ينظم نشاطات المحروقات، مصدر سابق.

سوناطراك أو أحد فروعها⁽¹⁾.

يعود سبب غلق نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب أمام المتعاملين في مجال المحروقات، لتمكن المؤسسة الوطنية منه، إذ أن هذا النشاط كان أول نشاط تقوم بممارسته عقب تأسيسها، بالإضافة إلى أن هذا النشاط لا يتطلب تلك المعرفة التكنولوجية الكبيرة التي تحوزها عادة الشركات الأجنبية المتطورة، ولذلك لم يكن هنالك داع لإشراك الغير في هذا النشاط.

بالإضافة إلى ما سبق، فإن الجزائر تنتج في المتوسط 300 مليون متر مكعب من الغاز الطبيعي وقرابة المليون برميل من النفط يوميا، كل هذا الإنتاج لابد أن يمر على مرحلة النقل بواسطة الأنابيب، وبالتالي، فإن هذا الاحتكار يعود على المؤسسة الوطنية صاحبة الامتياز بمداخل مهمة، ذلك أن منتجي المحروقات من الشركات الأجنبية ملزمة بنقل إنتاجها، وبالتالي دفع تعريفات النقل لصاحب الامتياز.

ب- الحق في المشاركة في خطوط الأنابيب الدولية:

تعتبر خطوط الأنابيب الدولية الحدود الوطنية، وقد تمر على العديد من البلدان، وعندما يمر خط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب على الأراضي الجزائرية، فإن القوانين الجزائرية هي التي تطبق على ذلك الجزء، بالإضافة إلى الاتفاقيات الدولية إن وجدت.

وعليه، يمكن للوزير المكلف بالمحروقات أن يفرض مشاركة المؤسسة الوطنية، إن لم تكن طرفا في كل امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب وفقا لأحكام المادة 132 الفقرة 4 من القانون رقم 19-13 المتعلق بالمحروقات.

1- نورة بوالخضرة، "نقل المحروقات بواسطة الأنابيب في التشريع الجزائري بين القيود القانونية ومقتضيات التجارة الدولية"، مداخلة مقدمة أثناء المؤتمر الدولي العلمي الافتراضي تحت عنوان: التجارة الدولية بين الحاضر والمستقبل، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، يومي 19 و 20 جوان 2021، ص 7.

ج- الحق الحصري في شغل الأراضي: منح المشرع للمؤسسة الوطنية سوناتراك باعتبارها صاحبة الامتياز الحق الحصري في امتياز نقل المحروقات عبر الأنابيب، شغل الأراضي اللازمة لممارسة نشاط النقل عبر الأنابيب⁽¹⁾.

لأجل تمكين صاحب الامتياز من ممارسة نشاطات نقل المحروقات عبر الأنابيب يمكن للدولة أن ترخص له بشغل الأراضي الضرورية لذلك، بحيث لا يمكن له ممارسة نشاط النقل دون شغلها، مما يعني أنه إذا كان بإمكان صاحب الامتياز ممارسة نشاطه دون حاجة لشغل الأرض أو جزء منها، فإن هذا الحق يسقط⁽²⁾.

وتحقيقا للغرض المذكور أعلاه، يمكن للدولة أن ترخص للمؤسسة الوطنية بشغل الأراضي لممارسة نشاطات النقل بواسطة الأنابيب، سواء على لوائح أملاكها العمومية أو أملاكها الخاصة أو الملكيات الخاصة⁽³⁾، وفي هذا الإطار، يمكن للمؤسسة الوطنية إنجاز الأشغال ذات الصلة بالمنشآت الضرورية لنشاطات النقل بواسطة الأنابيب أو تعيين من ينفذها⁽⁴⁾، كما تستفيد من الحقوق والامتيازات المشار إليها في المادة 15 من القانون رقم 19-13 كحقوق الارتفاق والمرور. وتقوم الدولة بنزع ملكية الأراضي اللازمة لممارسة نشاطات النقل بواسطة الأنابيب وفقا للتشريع المعمول به لفائدة المؤسسة الوطنية فقط دون غيرها⁵، وتباشر المؤسسة الوطنية صاحبة الامتياز

1- المادة 13 الفقرة 1 من قانون رقم 19-13، ينظم نشاطات المحروقات، مصدر سابق.

2- محمود سردون، النظام القانوني لممارسة الأنشطة المنجمية في الجزائر، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه علوم، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2015-2016، ص 187.

3- المادة 13 الفقرة 2 من قانون رقم 19-13، ينظم نشاطات المحروقات، مصدر سابق.

4- المادة 13 الفقرة 1 من قانون رقم 19-13، ينظم نشاطات المحروقات، مصدر سابق.

5- المادة 16 من نفس القانون رقم 19-13.

الإجراءات الضرورية للحصول على حق شغل الأراضي والحقوق الملحقة، إضافة إلى حقوق الارتفاق والمرور، ومد القنوات، لدى سلطة ضبط المحروقات⁽¹⁾.

الفرع الثاني: الغير المستعمل لأنظمة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

تباين موقف المشرع الجزائري من هذه المسألة حسب القوانين المتعاقبة المنظمة لقطاع المحروقات، والتي كانت انعكاسا للأنظمة الاقتصادية التي كانت تنتهجها الدولة، فبداية من قانون البترول الفرنسي لسنة 1958⁽²⁾ الذي استمر العمل به تطبيقا للقانون رقم 62-157⁽³⁾، والذي نص على ضرورة استمرارية العمل بالقوانين الفرنسية إلا ما كان منها متعارضا مع السيادة الوطنية، كانت الشركات البترولية الأجنبية تسيطر على شبكتي نقل المحروقات⁽⁴⁾، حيث أعطى القانون الفرنسي لهذه الشركات الحق في القيام بعمليات النقل بالأنابيب طيلة مدة صلاحية العقد أو الرخصة، لكن تغير الحال بصدور قانون المحروقات لسنة 1986، حيث كانت السياسة التي انتهجتها الجزائر في تلك الحقبة قائمة على احتكار الدولة لكافة الأنشطة الإستراتيجية، وعلى وجه الخصوص نشاطات المحروقات، بما فيها نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، حيث نصت المادة 17 من قانون المحروقات الملغى رقم 86-14 على أنه "لا يمكن أن تمارس أعمال نقل المحروقات بالأنابيب إلا من مؤسسة وطنية دون سواها"، وبقيت هذه القاعدة سارية إلى أن قامت الدولة بإصلاحات، هدفها استقطاب المستثمرين الأجانب، حيث قامت بتحرير القطاع نسبيا وإزالة الأحكام التي بموجبها احتكرت المؤسسة الوطنية نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب

1- المادة 17 من نفس القانون رقم 19-13.

2- أمر 58-1111 مؤرخ في 23 نوفمبر 1958، يتضمن قانون البترول الصحراوي، ج.ر. للجمهورية الفرنسية عدد 20، صادر بتاريخ 23 نوفمبر 1958.

3- قانون رقم 62-157 مؤرخ في 31 ديسمبر 1962 الرامي إلى التمديد حتى إشعار آخر، لمفعول التشريع الفرنسي النافذ إلى غاية 31 ديسمبر سنة 1962، ج.ر. عدد 18، صادر بتاريخ 11 جانفي 1963.

4- شبكتي نقل الغاز: شبكة Sopeg أنشئت سنة 1959، وشبكة Trapsa أنشئت سنة 1960.

وهو ما نصت عليه المادة 68 من القانون الملغى جزئيا رقم 05-07 بقولها "يمكن لأي شخص تحصل على امتياز أن يمارس نشاطات النقل بالأنابيب"⁽¹⁾.

غير أن النشاط التشريعي في قطاع المحروقات لم يتوقف، حيث أصدر المشرع القانون رقم 01-13⁽²⁾ الذي أعاد احتكار نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب من طرف المؤسسة الوطنية وهذا ما هو معمول به حاليا طبقا لنص المادة 127 من القانون رقم 19-13 غير أن المشرع مكّن الأطراف الأجنبية من استعمال خطوط الأنابيب، وذلك في إطار مبدأ الاستعمال الحر للمنشآت من طرف الغير.

أولاً- التزامات الغير المستعمل لأنظمة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

لا يمكن للغير، أي الأطراف الأجنبية، استعمال منشآت النقل بواسطة الأنابيب إلا إذا اتخذ شكل شركة تجارية ذات أسهم وفقا لقواعد القانون التجاري، وهذا ما كان منصوص عليه في ظل القانون السابق رقم 86-14 الملغى الذي كان يعطي حسب المادة 24 منه هذا الحق أيضا للشركات الأجنبية من خلال نظام الاشتراك.

أ- تأسيس شركة تجارية خاضعة للقانون الجزائري:

ألزم المشرع الجزائري بموجب القانون الملغى رقم 86-14 الشركة الأجنبية التي يكون مقرها الرئيسي والفعلي خارج التراب الوطني أن تؤسس شركة خاضعة للقانون الجزائري، يكون مركزها

1- منال رايس، النظام القانوني لعقد الاستثمار البترولي: دراسة تحليلية على ضوء القانون الجزائري 19-13، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2021-2022، ص27.

2- قانون رقم 13-01 مؤرخ في 20 فيفري 2013، يعدل ويتم القانون رقم 05-07 المؤرخ في 28 أفريل 2005، المتعلق بالمحروقات، ج.ر. عدد 11، صادر في 24 فيفري 2013.

الرئيسي في الجزائر، وأعطى المشرع في المادة 24 من ذات القانون الحق للشركات الأجنبية في القيام بالاشتراك على شكلين:

1- اشتراك بالمساهمة لا يتصف بالشخصية المعنوية:

يتعين على الشريك الأجنبي أن يؤسس فرعا خاضعا للقانون الجزائري، مقره الاجتماعي في الجزائر، مستوفي لجميع الشروط المذكورة في القانون التجاري، والسبب في إخضاع الفرع الأجنبي للقانون الجزائري هو من أجل السماح للدولة وضمان حقها في القيام بدورها الرقابي على سوق الصرف، بما أن الشركة الأجنبية ملزمة بتحويل جزء من أموالها بالعملة الصعبة إلى الجزائر بهدف تلبية احتياجاتها من العملة الوطنية⁽¹⁾.

2- شركة تجارية ذات أسهم خاضعة للقانون الجزائري:

يتعين على الشريك الأجنبي في هذا النوع من الاشتراك، تأسيس شركة مساهمة وفقا لما يقتضيه القانون التجاري من قواعد، ومنها إخضاع عقد الشركة إلى الشكل الرسمي، أي توثيقها وقيدها في السجل التجاري، ويكون مقر هذه الشركة في الجزائر.

ب- إرسال التقارير:

يعتبر الغير الحاصل على حق الاستعمال الحر لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنايب مستعملا لهذه المنشآت فقط دون التمتع بأي حق آخر، إذ أن المؤسسة الوطنية صاحبة الامتياز تعتبر الجهة الوصية على منشآت نقل المحروقات بواسطة الأنايب.

1- سليمة علوي، الاستثمار في مجال المحروقات، رسالة لنيل شهادة دكتوراه علوم، تخصص إدارة ومالية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2017-2018، ص 81.

ولصاحب الامتياز الحق في المعرفة والرقابة الدائمة على سير العمليات وحالة المنشآت ويقع على عاتق الشركات الأجنبية المستعملة الالتزام بالإعلام والإخبار⁽¹⁾، وانطلاقاً من هذا الاعتبار، يتعين على مستعملي منشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب موافاة صاحب الامتياز بتقارير تتضمن كل المعلومات التي يحتاج إليها قصد تخطيط شبكة النقل واستغلالها وصيانتها ملتزمين في ذلك بأجال معقولة يحددها صاحب الامتياز.

ثانياً- حقوق الغير المستعمل لأنظمة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

تتمتع الشركات الأجنبية والوطنية على حد سواء أثناء استعمالها لمنشآت نقل المحروقات باستثناء صاحب الامتياز في إطار ممارستها لنشاطات النقل بواسطة الأنابيب بجملة من الحقوق تتمثل فيما يلي:

أ- المعاملة غير التمييزية:

يقصد بها أن يعامل صاحب الامتياز المستعملين سواء كانوا وطنيين أو أجانب معاملة تكون مبنية على الإنصاف والعدالة، وهو ما يقصد به أن يتمتع كل من الأطراف بنفس الحقوق ويتحملوا نفس الواجبات، أي أنه ليس هناك تمييز بين المستعمل الوطني والمستعمل الأجنبي، فالمعاملة الوطنية مبدأ تلتزم بموجبه الدولة بالمساواة بين الأطراف الوطنية والأجنبية على حد سواء، وهذا ما أقره المرسوم التنفيذي رقم 21-258 المتعلق بمبدأ الاستعمال الحر للمنشآت من طرف الغير في المادة 8 منه، حيث نصت على أنه " على صاحب الامتياز أن يقدم خدمات النقل لجميع مستعملي شبكة النقل على أساس غير تمييزي وبالشروط التعاقدية المكافئة والمحددة في العقدين النموذجيين للنقل".

1- دنيا مالك، النظام القانوني لعقود النفط، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الماستر، تخصص: قانون الشركات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2015-2016، ص45.

يعتبر مبدأ المعاملة غير التمييزية من ضمن القوانين الوطنية، ويمكن القول أن البداية الفعلية لإلغاء التمييز بين المتعاملين الوطنيين والأجانب في قطاع المحروقات وحتى بالنسبة لباقي القطاعات الأخرى، كانت بصدور قانون النقد والقرض سنة 1990⁽¹⁾، نظرا لكون هذا القانون يعتمد على معيار المقيم وغير المقيم، وذلك بعدما كان يعتمد على معيار الجنسية ثم جاء المرسوم التشريعي 93-12⁽²⁾ المتعلق بترقية الاستثمارات ليكرس هذا المبدأ، والأمر 01-03⁽³⁾ المتعلق بتطوير الاستثمار ليؤكد بصفة قطعية، وذلك من خلال نصه في المادة 14 على أنه "يعامل الأشخاص الطبيعيون والمعنويون الجزائريون في مجال الحقوق والواجبات ذات الصلة بالاستثمار، ويعامل جميع الأشخاص الطبيعيين والمعنويين الأجانب نفس المعاملة مع مراعاة أحكام الاتفاقيات التي أبرمتها الدولة الجزائرية مع دولهم الأصلية"⁽⁴⁾.

إضافة إلى ذلك، كرس المشرع مبدأ المساواة في المعاملة بين الوطنيين والأجانب من حيث التمتع بالحقوق والواجبات بموجب المادة 21 من قانون رقم 16-09 يتعلق بترقية الاستثمارات الذي نص على أنه "مع مراعاة أحكام الاتفاقيات الثنائية والجهوية والمتعددة الأطراف الموقعة من قبل الدولة الجزائرية، يتلقى الأشخاص الطبيعيون والمعنويين الأجانب معاملة منصفة وعادلة فيما يخص الحقوق والواجبات المرتبطة باستثماراتهم"⁽⁵⁾.

1- قانون رقم 90-10 مؤرخ في 14 أفريل 1990، يتعلق بالنقد والقرض، ج.ر. عدد 16، صادر في 18 أفريل 1990 (ملغى).

2- مرسوم تشريعي رقم 93-12 مؤرخ في 50 أكتوبر 1993 يتعلق بترقية الإستثمار، ج.ر. عدد 64، صادر في 10 أكتوبر 1993 (ملغى).

3- أمر رقم 01-03 مؤرخ في 10 أوت 2001، يتعلق بتطوير الإستثمار ج.ر. عدد 47، صادر في 22 أوت 2001 (ملغى)

4- محمد لمين بن عبد يوسف ومصطفى حنفي، النظام القانوني لفروع الشركات الأجنبية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ألكلي محند أولحاج، البويرة، 2021-2022، ص 63.

5- قانون رقم 16-09، المؤرخ في 3 أوت 2016، يتعلق بترقية الاستثمار، ج.ر. عدد 46، صادر بتاريخ 03 أوت 2016 المعدل والمتمم.

يتبين من خلال نص هذه المادة أن المشرع أقر صراحة ضمان المساواة وعدم التمييز بين المستثمرين، أي معاملة المستثمر الأجنبي بنفس معاملة المستثمر الوطني من حيث الحقوق والواجبات في إطار احترام أحكام الاتفاقيات التي تصادق عليها الجزائر.

ب- **الاستقرار التشريعي والأمن القانوني للمعاملات:** إن الأمن والاستقرار القانوني هما ضمانتان قانونيتان يفترض تحققهما في كل المعاملات القانونية لاسيما الهامة منها، على غرار عقود الاستثمار في قطاع المحروقات وخصوصا نشاطات النقل بواسطة الأنابيب، والمستعمل في هذا الإطار بصفته مستثمرا وراغبا في تحقيق الربح محكوما بقانون الجذب، يراعي النظام القانوني الذي يحكم استثماره، إذا ما كان محاطا بضمانات الثبات التشريعي من عدمه، فثبات القانون المعمول به الذي تم على أساسه إبرام العقود طويلة الأمد على اختلافها هو العامل الأساسي لنجاح توقعاته من الصفقات التجارية التي يعقدها.

يقصد بمبدأ الثبات التشريعي أن تلتزم الدولة المضيفة بتطبيق القوانين التي كانت سارية المفعول أي التي كانت نافذة وقت إبرام العقد الطويل المدة. ويعد مبدأ الاستقرار التشريعي، استثناء على مبدأ التطبيق الفوري للقوانين على العقود لاسيما الدولية منها، غير أنه كاستثناء من هذا المبدأ، يمكن أن تطبق القوانين أو التعديلات الجديدة على المستعملين في حالة طلبهم ذلك صراحة، ويكون هذا عادة عندما يحتوي القانون الجديد ضمانات ومزايا أفضل⁽¹⁾.

يقترن شرط الثبات التشريعي عادة بشرط عدم المساس بالعقد، المتمثل في تعهد صادر من

1- هشام بن هرقال، "الاستقرار التشريعي ودوره في تحقيق أمن الاستثمار الأجنبي"، مجلة الدراسات الحقوقية، المجلد 08، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، 08 نوفمبر 2021، ص 829.

طرف صاحب السلطة، مستخدما في ذلك الصلاحيات الممنوحة له بموجب الامتياز في العقد والذي يقضي بعدم تعديل العقد بإرادته المنفردة ودون رضا الطرف الآخر.

ج- تحويل رؤوس الأموال:

يحق للمستعملين الأجانب المتمثلين في الشركات الأجنبية الناشطة في الجزائر، حق تحويل رؤوس أموالها المستثمرة وعائداتها الربحية إلى الخارج، وهذا الحق تخوله لها جل التشريعات المقارنة، تحفيزا لهذه الشركات على الاستثمار الأجنبي، ذلك أن ضمان تحويل رؤوس الأموال والعائدات من الضمانات المالية التي أقرها المشرع الجزائري لاستقطاب المستثمرين الأجانب، إذ يعتبر محفز أساسي لجذب رؤوس الأموال الأجنبية، حيث يولون لهذا الموضوع أهمية خاصة وجوهريّة باعتراف البلد المضيف لهم بهذا الحق، لتحقيق مصالحهم المالية⁽¹⁾.

وقد كرس المشرع الجزائري هذا المبدأ بموجب قانون الاستثمار الجديد رقم 22-18 الذي نص على أنه "تستفيد من ضمان تحويل رأسمال المستثمر والعائدات الناجمة عنه الاستثمارات المنجزة انطلاقا من حصص في الرأسمال في شكل حصص نقدية مستوردة عن الطريق المصرفي والمحرة بعملة حرة التحويل يسعها بنك الجزائر بانتظام، ويتم التنازل عنها لصالحه والتي تساوي قيمتها أو تفوق الحدود الدنيا المحددة حسب التكلفة الكلية للمشروع"⁽²⁾.

1- محمد المهدي بكرابي ومليكة جامع، "الآليات القانونية لحماية الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر من خلال القانون رقم 09-16 المتعلق بترقية الاستثمار"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 7، العدد 2، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 1، الجزائر، 2020، ص 1417.

2- المادة 08 من قانون 22-18، مؤرخ في 24 جويلية 2022، يتعلق بالاستثمار، ج.ر عدد 50، صادر بتاريخ 28 جويلية 2022.

المطلب الثاني: الأطراف الضابطة لنشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

بعد أن بسطت المؤسسة الوطنية سوناطراك هيمنتها على قطاع المحروقات بموجب القانون الملغى رقم 86-14 الذي مكنها من تسييره باعتبارها ممثلة الدولة فيه، أنشأ المشرع بموجب القانون الملغى جزئياً رقم 05-07 سلطة ضبط المحروقات، التي حازت بموجبه على الصلاحيات التي كانت ممنوحة للمؤسسة الوطنية سوناطراك، فكانت مهامها تسيير وضبط نشاطات المصب وبالنسبة لنشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، فقد تحصلت سلطة ضبط المحروقات على صلاحيات واسعة لأجل تمكينها من ضبطه (الفرع الأول)، لكن المشرع لم يتمم منحها السلطة الكاملة في ضبط مجال نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، حيث تعتبر الإدارة المركزية الكلاسيكية المتمثلة في الوزير المكلف بالمحروقات هي صاحبة القرار النهائي في منح إمتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، ورغم صلاحيات الوزير الضيقة في ضبط نشاطات النقل عبر الأنابيب، مقارنة بصلاحيات سلطة ضبط المحروقات إلا أنه يعتبر طرفاً أساسياً في ضبط نشاطات النقل بواسطة الأنابيب (الفرع الثاني).

الفرع الأول: سلطة ضبط المحروقات

نص القانون رقم 19-13 المنظم لنشاطات المحروقات، على مجموعة من الأحكام القانونية التي تخول سلطة ضبط المحروقات، العديد من الصلاحيات والسلطات في مجال نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، وهذا لأجل تمكينها من القيام بالوظائف المسندة لها، والتي تتمثل في سلطة التنظيمية، سلطة رقابية وسلطة تشبه تلك التي تتمتع بها السلطة القضائية في شكل تحقيقات وتوقيع العقوبات، وأخرى استشارية، بالإضافة إلى سلطة التدخل من أجل محاولة حل النزاعات الناشئة في مجال نقل المحروقات بواسطة الأنابيب.

أولاً-الصلاحيات التنظيمية لسلطة ضبط المحروقات في مجال النقل بواسطة الأنابيب:

تتمتع الوكالة الوطنية لمراقبة النشاطات وضبطها في مجال النقل بواسطة الأنابيب، بمهام واسعة، إذ تقوم هذه الوكالة بمهام التنظيم، بالإضافة إلى دراسة طلبات منح امتياز النقل بواسطة الأنابيب، وتقديم توصيات بهذا الشأن للوزير المكلف بالمحروقات⁽¹⁾، وإعداد مخطط وطني لتطوير منشآت النقل بواسطة الأنابيب حسب المواد المتدفقة، وذلك بعد التشاور مع المؤسسة الوطنية سوناطراك، وكذا السهر على احترام التنظيم المتعلق بتطبيق التعريفات ومبدأ الاستعمال الحر من طرف الغير لمنشآت النقل بواسطة الأنابيب والتخزين⁽²⁾، حيث تعتبر سلطة ضبط المحروقات صاحبة الاختصاص في تحديد تعريفات النقل بواسطة الأنابيب، إضافة إلى تحديد أسعار بيع المنتجات البترولية والغاز الطبيعي داخل السوق الوطنية.

ثانياً- الصلاحيات الرقابية لسلطة ضبط المحروقات في مجال النقل بواسطة الأنابيب:

خوّل القانون رقم 19-13 المتعلق بالمحروقات، صلاحيات رقابية لسلطة ضبط المحروقات في مجال التنظيم المتعلق بالنقل بواسطة الأنابيب، وكذا مبدأ الاستعمال الحر من طرف الغير لمنشآت النقل بواسطة الأنابيب، واحترام المعايير والشروط المطبقة على إنجاز منشآت النقل بواسطة الأنابيب والتخزين، فتتحقق سلطة ضبط المحروقات في إطار صلاحياتها الرقابية عند انتهاء إنجاز المنشآت بأن إنجازها تم وفقاً للمقاييس والشروط المعتمدة في هذا المجال، أي أن الأجهزة تحت الضغط كانت موضوع استلام تقني من طرف مصالحها أو من هيئة معتمدة معينة من طرف الوزير المكلف بالمحروقات، وتباشر بالمراقبات قبل الشروع في استخدام هذه المنشآت

1- المادة 44 الفقرة 2 من قانون رقم 19-13، ينظم نشاطات المحروقات، مصدر سابق.

2- المادة 43 الفقرة 3 من نفس القانون.

وفق إجراءات الاستلام التي تحددها سلطة ضبط المحروقات، كما يمكن لسلطة ضبط المحروقات أن تفوض كل أو جزء من المراقبات المذكورة أعلاه إلى هيئة أو عدة هيئات مراقبة معتمدة وفقا للتشريع والتنظيم المعول بهما، هذا، ويجب على صاحب الامتياز أن يضع تحت تصرف المختصين الذين عينتهم سلطة ضبط المحروقات والمكلفين بالمراقبة خلال زيارتهم كل الوسائل البشرية والمادية اللازمة لتنفيذ مهامهم⁽¹⁾.

ثالثا- الصلاحيات الاستشارية لسلطة ضبط المحروقات في مجال النقل بواسطة الأنايب:

تتمتع سلطة ضبط المحروقات أيضا بصلاحيات ذات طابع استشاري، وهي على نوعين الأولى تتمثل في صلاحية إبداء الرأي، أما الثانية، فتتمثل في صلاحية تقديم التوصيات للوزير المكلف بالمحروقات.

أ- صلاحية إبداء الرأي:

تقوم سلطة ضبط المحروقات بالإدلاء برأيها في المسائل المتعلقة بنشاطات المصب، حيث يظهر ذلك من خلال تعاونها مع الوزير المكلف بالمحروقات، وتقوم سلطة ضبط المحروقات بإبداء رأيها في هذه المسائل، سواء طلب منها أو لم يطلب فنجد مثلا بأن الوزير المكلف بالمحروقات يطلب رأي سلطة ضبط المحروقات قبل أن يقوم بمنح امتياز النقل بواسطة الأنايب وذلك بالنسبة للأنايب الدولية القادمة من خارج التراب الوطني لتعبره، أو التي يكون منطلقها من التراب الوطني.

ورغم أن سلطة ضبط المحروقات، تقوم بدراسة طلبات منح امتياز النقل عبر الأنايب وتقديم توصيات بشأن ذلك إلى الوزير إلا أن المشرع لم يُشر في النصوص القانونية في ما إذا

1- نورة بوالخضرة، دور وكالتي النفط في ضبط قطاع المحروقات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم، تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020، ص266.

كانت الاستشارات والآراء التي تبديها سلطة ضبط المحروقات ملزمة أم لا، ويظهر ذلك من خلال سكوته عن طريقة رد الجهات التي تطلب توصية من سلطة ضبط المحروقات⁽¹⁾.

ب- صلاحية تقديم التوصيات:

تقوم سلطة ضبط المحروقات بدراسة طلبات منح امتياز النقل بواسطة الأنابيب، وصياغة توصيات بهذا الشأن وتوجيهها إلى الوزير المكلف بالمحروقات⁽²⁾ كما تقوم بتقديم توصيات إلى الوزير المكلف بالمحروقات بسحب امتياز النقل بواسطة الأنابيب في حالة التقصير الخطير طبقاً للأحكام المنصوص عليها⁽³⁾، وهذا قياساً على ما نصت عليه المادة 228 الفقرة 2 من القانون رقم 19-13 المتعلق بالمحروقات.

رابعاً- الصلاحيات العقابية لسلطة ضبط المحروقات في مجال النقل بواسطة الأنابيب:

قام المشرع الجزائري بمنح جزء من اختصاصات السلطة القضائية إلى سلطات الضبط الاقتصادي، ضماناً لسرعة الفصل في النزاعات، فالمعروف عن الجهاز القضائي استغراقه مدة طويلة من الوقت في إجراءات البحث والتحري والتحقيق قبل الفصل في القضية، وإصدار حكمه فيها، وهو ما لا يتفق ويتناسب مع طبيعة القضايا المتعلقة بالمجال الاقتصادي التي تحتاج إلى كثير من المرونة والحركية والسرعة، لذلك خوّل المشرع لوكالاتي المحروقات، مهاماً وصلاحيات ذات طابع عقابي أو ردعي، وفي هذا الصدد منحت لسلطة ضبط المحروقات صلاحية إصدار العقوبات في مجالها بدلاً من القضاء، ضماناً لسرعة الفصل في المنازعات، ناهيك عن تخصص أعضائها، مما يجعلها أكثر قدرة على الإحاطة والتحكم بمختلف تشعبات موضوع النشاط، وهذا

1- حسيبة قعلول وكاتبة صاحل، أدوات الضبط الاقتصادي في قطاع المحروقات، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص القانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2014-2015، ص52.

2- المادة 127 الفقرة 2 من قانون رقم 19-13، ينظم نشاطات المحروقات، مرجع سابق.

3- حسيبة قعلول وكاتبة صاحل، المرجع السابق، ص54.

الرّدع هو عقاب إداري بديل عن الدعوى القضائية، غايته ردع المتعاملين في حالة الإخلال بالالتزامات المفروضة عليهم⁽¹⁾.

أ- التدابير الاحترازية:

يمكن لسلطة ضبط المحروقات في إطار ممارسة مهامها أن تطالب متى رأت ضرورة لذلك كل شخص يمارس نشاط نقل المحروقات عبر الأنابيب باتخاذ تدابير احترازية ووقائية فيما يتعلق بالأفعال والأساليب المستخدمة في القيام بنشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، وهذا ما نصت عليه صراحة المادة 224 من القانون رقم 19-13 المتعلق بالمحروقات.

وتسمح التدابير الاحترازية التي يمكن لسلطة ضبط المحروقات اتخاذها بتدارك الأخطاء والتجاوزات التي يمكن وقوعها أثناء القيام بنشاطات النقل والقيام بتصحيحها في الوقت المناسب وهذا من خلال توجيهها للإعذار بالتعديل والإعذار بالتصويب وإلا تحمّل القائم بنشاط النقل لغرامة مالية، ناهيك عن العقوبات والجزاءات المنصوص عليها في التشريع والتنظيم الساري المفعول⁽²⁾.

ب- الغرامات المالية:

يمكن لسلطة ضبط المحروقات في إطار ممارسة مهامها المذكورة أعلاه لاسيما التنظيمية والرقابية أن تفرض على صاحب الامتياز⁽³⁾ أو على متعامل المصعب⁽⁴⁾، الحائز على رخصة الاستعمال الحر للمنشآت في حالة مخالفته لأي حكم من أحكام هذا القانون أو لنصوصه التطبيقية

1- حمزة نقاش، "دور وكالتي المحروقات في ضبط نشاطات المحروقات في ظل القانون رقم 19-13"، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 7، العدد 1، 10 جوان 2022، ص 396-397.

2- المادة 227 من قانون رقم 19-13، ينظم نشاطات المحروقات، مرجع سابق.

3- صاحب الامتياز وفقا لنص المادة 2 الفقرة 13 من قانون رقم 19-13 المتعلق بالمحروقات، هو "حامل امتياز النقل بواسطة الأنابيب".

4- متعامل المصعب وفقا لنص المادة 2 الفقرة 38 من نفس قانون المحروقات، هو "كل شخص طبيعي أو معنوي ما عدا صاحب الامتياز، يمارس أحد نشاطات المصعب".

أو لأي حكم من أحكام امتياز النقل أو رخصة ممارسة النشاط، والتي لم يتم تداركها في أجل لا يقل عن شهر واحد، ابتداء من تاريخ التبليغ بالمخالفة، غرامة يومية، قدرها مائة ألف دينار (100.000 دج) في اليوم، وتقوم سلطة ضبط المحروقات بتبليغ الشخص المقصّر، المبلغ النهائي للغرامة التي ينبغي عليه دفعها لدى إدارة الضرائب⁽¹⁾.

ج- تعليق أو سحب امتياز النقل بواسطة الأنابيب:

في حالة عدم احترام صاحب الامتياز الشروط القانونية والتنظيمية التي على أساسها منح له الامتياز، يمكن لسلطة ضبط المحروقات تقديم توصية بسحب الامتياز إلى الوزير المكلف بالمحروقات، حيث توصي بسحب الامتياز في حالة إثبات وجود تقصير جسيم⁽²⁾ لبند دفتر الشروط⁽³⁾ من قبل صاحب الامتياز⁽⁴⁾، حيث تقوم سلطة ضبط المحروقات بتبليغ صاحب الامتياز بكل تقصير و/أو خرق مثبتين، وعليه، يلتزم صاحب الامتياز بعرض التدابير التصحيحية التي يزعم اتخاذها، وكذا مخطط تنفيذها على سلطة ضبط المحروقات في أجل لا تتعدى مدته 180 يوماً، ابتداء من تاريخ التبليغ، أما في حالة ما إذا لم يتخذ صاحب الامتياز التدابير الضرورية

1- المادة 227 من قانون رقم 19 - 13، ينظم لنشاطات المحروقات، مصدر سابق.

2- يدخل ضمن الإخلال الجسيم التصريح بسعات ناقصة غير تلك الموجودة، أو التلاعب بنظام تعداد المحروقات، مقابلة مع السيدة: نادية سواعي، مديرة الدراسات ومتابعة الإمتياز، بتاريخ 2023/05/04، على الساعة 11:53.

3- تقوم سلطة ضبط المحروقات في إطار مهامها المتعلقة بالتنظيم التقني لنشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب بوضع دفتر الشروط الخاص بإنجاز منشآت النقل بواسطة الأنابيب، وتفرض عقوبات في حالة مخالفة القوانين والتنظيمات المتعلقة بالتنظيم التقني المطبق على المنشآت لاسيما التنظيم المتعلق بتطبيق التعريفات ومبدأ الاستعمال الحر لمنشآت النقل بواسطة الأنابيب.

4- المادة 23 من مرسوم تنفيذي رقم 21-228 المؤرخ في 24 ماي 2021، يحدد إجراءات طلب امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، ج.ر عدد 42، صادر في 5 جوان 2021.

لتدارك هذه الإخلالات، أو لم يتخذ أي التزام في هذا السياق عند انتهاء الأجل، توصي سلطة ضبط المحروقات الوزير المكلف بالمحروقات بسحب امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب⁽¹⁾.

خامسا: الصلاحيات التحكيمية لسلطة ضبط المحروقات في مجال النقل بواسطة الأنابيب:

يعد التحكيم التجاري من قبيل الإجراءات البديلة لتسوية النزاعات التي قد تنشأ بين المتعاملين الاقتصاديين بمناسبة المعاملات الاقتصادية الدولية خاصة، ومنها العقود البترولية، والتي تناط عادة بجهات معينة، لا تكون لها صبغة قضائية إلا أنها تلعب دورا حاسما في فض النزاعات التجارية.

ويلاحظ أن المشرع لم يمنح صلاحية التحكيم لجميع سلطات الضبط بل منحها لأهم سلطات الضبط الناشطة في المجال الاقتصادي، مثل لجنة ضبط الكهرباء والغاز، لجنة تنظيم عمليات البورصة ومراقبتها، ولجنة ضبط البريد والاتصالات السلكية واللاسلكية.

ونظرا لحساسية قطاع المحروقات واستهلاكه غلظا ماليا معتبرا جدا بالعملة الوطنية أو الأجنبية، ومن أجل حفظ مصالح الطرفين المتنازعين والحفاظ على التوازنات في هذا القطاع الاستراتيجي، منح المشرع للوكالة الوطنية لمراقبة النشاطات وضبطها، سلطة التدخل عند نشوء المنازعات⁽²⁾، حيث تتولى الإشراف على المصالحات في حالة النزاعات الناجمة عن تطبيق التنظيم المتعلق بالاستعمال الحر من طرف الغير لنظام النقل بواسطة الأنابيب وتخزين المنتجات النفطية، بما في ذلك النزاعات المتعلقة بالتعريفات⁽³⁾.

1- المادة 24 من نفس مرسوم تنفيذي رقم 21-228، يحدد إجراءات طلب امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب وسحبه.

2- حمزة نقاش، مرجع سابق، ص 398.

3- المادة 44 نطة 18 من قانون رقم 19-13، ينظم نشاطات المحروقات، مصدر سابق.

الفرع الثاني: الوزير المكلف بالمحروقات:

رغم استحداث الدولة لوكالتي المحروقات بموجب القانون رقم 05-07⁽¹⁾ الملغى جزئيا اللتان كلفتا بمهام ضبط وتنظيم قطاع المحروقات، حيث أبدت الدولة من خلالهما الفصل بين مهامها كعمون إداري، ومهامها كسلطة عامة إلا أن هذه الأخيرة لا تزال تتواجد في شكلها التقليدي ذلك أن وكالتي المحروقات عموما وسلطة ضبط المحروقات على وجه الخصوص لا تتمتع بالصلاحيات الكافية حتى تقوم بضبط القطاع كاملا، فالوزير المكلف بالمحروقات إضافة إلى صلاحيته في تحديد أنابيب المحروقات الغازية التابعة لقطاع المحروقات⁽²⁾ يتمتع أيضا بسلطة اتخاذ القرار بشكل انفرادي على نشاطات المحروقات ونقلها عبر الأنابيب.

بالرغم من استحداث وكالتي ضبط نشاطات المحروقات الذي خفف من تدخل السلطة التنفيذية إلا أنها بقيت صاحبة القرار الحاسم والأخير، ففي مجال النقل بواسطة الأنابيب، تتم جميع الإجراءات على مستوى سلطة ضبط المحروقات، لكن منح الامتياز من عدمه يبقى قرار الوزير.

أولا- الوزير المكلف بالمحروقات صاحب القرار في الترخيص باستغلال الأنابيب الوطنية:

يعتبر نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب مصنفا على أنه نشاط استراتيجي، يمارس حصريا من طرف المؤسسة الوطنية كقاعدة عامة، كما أقرت ذلك المادة 2 الفقرة 12 من القانون رقم 19-13 المتعلق بالمحروقات، إلا أن المشرع رأى أن يتحكم في هذا النشاط، خصوصا وأن

1- أنهى قانون المحروقات رقم 05-07 احتكار الشركة الوطنية Sonatrach لقطاع المحروقات، سواء في مجال الاستكشاف أو الإنتاج أو أنشطة النقل، حيث فتح المجال أمام الشركات الأجنبية للنفط والغاز للاستثمار في هذا القطاع الحساس والحيوي، ضمن بيئة تنافسية شفافة، وذلك للهبوط بهذا القطاع الذي يعد عصب الاقتصاد الوطني، كما أحدث هذا القانون تغييرا مهما في الأطر المؤسساتية ونظام العقود والجباية، وغيرها، وبالموازاة لذلك، أنشأ وكالتين وطنيتين لضبط نشاطات المحروقات.

2- أنظر الملحق رقم 1: أنابيب المحروقات الغازية التابعة لقطاع المحروقات (وثيقة مرفقة)، ص 118.

قطاع المحروقات ضروري من أجل التسيير الأمثل للاقتصاد، وهذا ما استدعى تدخل السلطة التنفيذية ممثلة في الوزير المكلف بالمحروقات من أجل منح، وكذا سحب امتياز النقل بواسطة الأنابيب داخل التراب الوطني.

أ- منح امتياز النقل بواسطة الأنابيب الوطنية بقرار من الوزير المكلف بالمحروقات:

يمنح امتياز النقل بواسطة الأنابيب الوطنية بقرار من الوزير المكلف بالمحروقات بناء على توصية من سلطة ضبط المحروقات بعد قيام هذه الأخيرة بمجموعة من الإجراءات، ومن خلال عدة مراحل، فبموجب المادة 68 من قانون المحروقات رقم 05-07 قبل تعديله، كان عقد امتياز النقل بواسطة الأنابيب، يقوم على وثيقة، يرخص بموجبها الوزير المكلف بالمحروقات لصاحب الامتياز الذي يتم اختياره بعد طرح الامتياز على المنافسة، بإنجاز واستغلال منشآت النقل بواسطة الأنابيب لمدة أقصاها 50 سنة، مراعيًا خلالها تنفيذ كل الالتزامات التي تقع على عاتقه، وبتحتملا كل الأخطار والتكاليف والخسائر المترتبة على ذلك.

لم يستمر المشرع الجزائري على موقفه بفتح ممارسة نشاطات النقل بواسطة الأنابيب بناء على المنافسة، إذ تراجع عن ذلك بموجب تعديل قانون المحروقات لسنة 2007، أين أصبح الامتياز حكرا على المؤسسة الوطنية لوحدها أو بالشراكة بنسبة لا تقل عن 51% مع كل شخص في شكل شركة تخضع للقانون الجزائري، بقرار من الوزير المكلف بالمحروقات في جميع الحالات ثم تراجع عن موقفه سنة 2013⁽¹⁾، بحيث أقر بمنح الاحتكار الكلي للمؤسسة الوطنية بعد استفادتها من امتياز يمنح بقرار من الوزير المكلف بالمحروقات بعد طلب الحصول عليه على

1- قانون رقم 13-01 مؤرخ في 20 فيفري 2013، يعدل ويتم القانون رقم 05-07 المتعلق بالمحروقات، ج.ر عدد 11، صادر في 24 فيفري 2013.

مستوى سلطة ضبط المحروقات التي تقدم توصية بذلك للوزير، وهو ما ظل معمولاً به في قانون المحروقات الجديد لسنة 2019⁽¹⁾.

ب- قرار الوزير المكلف بالمحروقات بسحب امتياز النقل بواسطة الأنابيب الوطنية:

لم يحدد المشرع الجزائري شروط سحب امتياز النقل بواسطة الأنابيب ضمن قانون المحروقات الجديد رقم 19-13، لكنه أشار في المادة 23 من المرسوم التنفيذي رقم 21-228 الذي يحدد إجراءات طلب امتياز لنقل المحروقات بواسطة الأنابيب، أنه يمكن لسلطة ضبط المحروقات تقديم توصية إلى الوزير المكلف بالمحروقات باتخاذ قرار سحب الإمتياز في حالة ما إذا لم يعد صاحب الامتياز يستوفي الشروط القانونية والتنظيمية التي على أساسها منح له الامتياز كما يمكن سحب الامتياز بنفس الأشكال أيضا على أساس تقصير جسيم من صاحب الامتياز او مخالفته لبنود التي نص عليها دفتر الشروط⁽²⁾.

ثانيا- تدخل الوزير المكلف بالمحروقات لمنح امتياز النقل بواسطة الأنابيب الدولية:

يعد الإطار القانوني لخطوط الأنابيب الدولية معقدا نوعا ما، ذلك أن هذه الخطوط فريدة بطريقتها الخاصة، وتصنف على أنها كيان منفصل، ونتيجة لذلك لا يوجد قانون أو تنظيم واحد يتحكم في تسييرها، فعكس الأنابيب المحلية أو الوطنية التي تنظمها القوانين الوطنية، فإن خطوط الأنابيب العابرة للحدود تمر عبر بلدان مختلفة، كما يمكن أن يكون لخطوط الأنابيب هذه العديد من المشغلين أو المالكين في نفس الوقت.

1- أمينة شويب، ضبط قطاع المحروقات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص 413-414.

2- المرجع نفسه، ص 416.

علاوة على ذلك، فإن تنظيم قضايا خطوط الأنابيب العابرة للحدود يستند إلى العقود المبرمة بين مالكي أو مشغلي كل جزء من هذه الأنابيب، أو من خلال اتفاقيات مع الحكومات التي تمر عبر ترابها خطوط نقل المحروقات، وبالتالي، فإن وسائل تنظيم هذه الأخيرة تتمثل في المعاهدات الثنائية أو متعددة الأطراف التي توفر الأساس القانوني الذي ستبنى عليه الاتفاقات التجارية المتعلقة بخطوط الأنابيب العابرة للحدود، وبافتراض أن خط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب يبدأ، يمر، أو ينتهي في تراب الدولة الجزائري، فإن قانون هذه الأخيرة سيطبق ولو جزئياً على جزء من الخط الذي يمر على ترابها، بالإضافة إلى الاتفاقيات والقوانين الدولية التي تبرمها الدولة.

أ- التنظيم الوطني لخطوط النقل الدولية للمحروقات بواسطة الأنابيب:

على خلاف الإجراءات المتبعة في منح امتياز النقل بواسطة الأنابيب داخل الأراضي الوطنية، فإن القانون رقم 19-13 قد استبعد تدخل سلطة ضبط المحروقات في دراسة منح الإمتياز وتنظيمه، كما لم ينص صراحة في صلب النص على تدخلها بصفتها جهة استشارية وصاحبة توصية، في المقابل منح المشرع لمجلس الوزراء صلاحية إبداء الرأي الإيجابي من عدمه بخصوص منح الامتياز، وبناء على هذا الرأي الذي يشترط أن يكون إيجابياً، يمنح الوزير المكلف بالمحروقات امتياز النقل فيما يخص الأنابيب الدولية التي تصل إلى حدود التراب الوطني لعبوره كلياً أو جزئياً، وكذلك الأنابيب الدولية التي يكون منطلقها من التراب الوطني شريطة أن تخضع الأنابيب الدولية القادمة من خارج التراب الوطني لتعبه كلياً أو جزئياً لدفع رسم للمرور وتحدد شروط وأحكام امتياز النقل بواسطة الأنابيب لاسيما تلك المتعلقة بدفع رسم المرور في دفتر الشروط الملحق بقرار الوزير⁽¹⁾.

1- المادة 132 من قانون رقم 19-13، ينظم نشاطات المحروقات، مصدر سابق.

يتشارك القانون رقم 19-13 والقانون السابق الملغى جزئياً رقم 05-07 في عدم تنظيم نصوصهما لموضوع الأنابيب الدولية بالتفصيل والدقة المطلوبين، ويتجلى جزء من القصور في خلو القانون من أي تعريف للأنابيب الدولية وانعدام الإشارة إلى الأطراف التي يمكنها التحصل على امتياز النقل بواسطة الأنابيب الدولية التي تكون الجزائر منطلقاً لها.

ويتواصل القصور القانوني خصوصاً في ظل القرار المحرر بتاريخ 18 أكتوبر 2006⁽¹⁾ الذي منح بموجبه الوزير المكلف بالمحروقات، امتياز نقل الغاز بواسطة الأنابيب الدولي "ميدغاز" إلى شركة ميدغاز⁽²⁾، شركة ذات أسهم، والذي صدر بعد تعديل القانون الملغى جزئياً رقم 05-07 أي بعد غلق مجال نقل المحروقات بواسطة الأنابيب أمام الغير، كما أن المشرع الجزائري أعطى الامتياز الدولي للغير بموجب قرار وزاري لا يجد سنده في الأمر رقم 06-10 المعدل والمتمم للقانون رقم 05-07 الملغى جزئياً، ورغم هذه الهفوة القانونية، فإن المشرع الجزائري لم يتدارك في القانون الجديد لسنة 2019 تنظيم أنشطة النقل بواسطة الأنابيب الدولية، بل أعاد نفس الهفوة عندما عوض دفتر الشروط الخاص بنظام النقل بواسطة الأنابيب "ميدغاز" بـ دفتر شروط جديد، وذلك بموجب القرار المؤرخ بتاريخ 12 نوفمبر 2020⁽³⁾، حيث أعطى شركة

1- أنظر الملحق رقم 2: قرار منح إمتياز النقل لصالح شركة "ميدغاز" (وثيقة مرفقة)، ص 119.

2- ميدغاز هي الشركة المسؤولة عن تصميم وبناء وتشغيل خط أنابيب الغاز البحري الذي ينطلق من بني صاف في مدينة عين تيموشنت الجزائرية إلى سواحل الميريا الإسبانية عبر البحر الأبيض المتوسط، وقد ساهمت في إنشاء هذا الخط 5 شركات هي: شركة سوناطراك الجزائرية بنسبة مساهمة تقدر بـ 36%، شركة سيبسا الإسبانية بنسبة 20%، شركة ايبيردولا الإسبانية بنسبة 20%، شركة إينديسا الإسبانية بنسبة 12%، وشركة غاز فرنسا الفرنسية بنسبة 12%، غير أن هذه الشركات ماعدا سوناطراك قامت ببيع حصصها من الشركة، وبذلك أصبحت شركة ميدغاز شركة ذات أسهم، تتكون من شريكين فقط هما شركة سوناطراك بنسبة حصص تقدر بـ 51% من الأسهم وشركة مدينة بارتريشيب "Medina Partnership" بنسبة حصص تقدر بـ 49% من الأسهم.

3- أنظر الملحق رقم 3: تعويض دفتر الشروط في امتياز شركة "ميدغاز" (وثيقة مرفقة)، ص 120.

"ميدغاز" امتياز النقل بواسطة الأنابيب الدولية من دون أي سند أو نص يجيز ذلك يقابله في القانون رقم 19-13.

كما لم يتضمن القانون رقم 19-13 أي إشارة إلى دور سلطة ضبط المحروقات في ضبط الأنابيب الدولية، ذلك أنها المكلفة بدراسة ملفات طلب امتياز الأنابيب الدولية، حيث تقوم الوكالة بدراستها وتقديمها للوزير المكلف بالمحروقات الذي يعرضها بدوره على مجلس الوزراء من أجل الموافقة عليه⁽¹⁾.

ب- التنظيم الدولي لخطوط النقل الدولية للمحروقات بواسطة الأنابيب:

لم تبرم بموجب القانون الدولي العام أي معاهدات دولية صريحة بشأن خطوط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب البرية، ويتم تشغيل خطوط الأنابيب العابرة للحدود بموجب اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف، موقعة بين الأطراف المشاركة في مشروع خط الأنابيب⁽²⁾.

لكن الأمر يختلف بالنسبة للبحار، حيث تم إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حيث تلعب هذه الاتفاقية دوراً مهماً للغاية في تنظيم أنابيب نقل المحروقات البحرية، فهي المعاهدة الأكثر شمولاً، تم تبنيها لمراقبة وحماية حقوق ومصالح الدول الساحلية والدول الأخرى بشكل عام وقد صدقت عليها أكثر من 160 دولة، من ضمنها الجزائر بتاريخ 11 جوان 1996.

تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مادتها 79، تنظيم خطوط الأنابيب والكابلات المغمورة على الجرف القاري، حيث نصت الاتفاقية على أنه يحق لجميع الدول مد

1- مقابلة مع السيدة: نادية سواعي، مديرة الدراسات ومتابعة الإمتياز، بتاريخ 2023/05/18، على الساعة 11:30.

2- Ishrak Ahmed Siddiky, "The international legal instruments for cross-border pipelines", Research handbook on international energy law, 25 Apr 2014, p 309.

خطوط الأنابيب المغمورة والكابلات على الجرف القاري، مقابل التزام الدولة الساحلية صاحبة الأنابيب المغمورة تحت الماء بالتقليل من التلوث الناتج عن هذه الخطوط وخفضه والسيطرة عليه، كما لا يجوز لهذه الدول الساحلية أن تعرقل الدول الأخرى من وضع أو صيانة خطوط الأنابيب الخاصة بها، إضافة إلى ذلك يخضع تعيين مسار خطوط الأنابيب هذه على الجرف القاري لموافقة الدولة الساحلية، غير أن الدول الساحلية لا تملك الحق في وضع شروط لخطوط الأنابيب التي لا تدخل في إقليمها البري أو بحرهما الإقليمي، أو ما يمس ولايتها على خطوط الأنابيب التي في حدودها⁽¹⁾.

كذلك نصت هذه الإتفاقية على أن كل دولة تلتزم بوضع قوانين تنص على أن كل شخص تابع لولايتها ممن يملكون أو يستخدمون خط من خطوط النقل بواسطة الأنابيب تحت أعالي البحار، ملزمون بتصليح هذه الخطوط في حالات الكسر أو العطب⁽²⁾، وكذا تعويض أصحاب السفن الذين يستطيعون أن يثبتوا أنهم ضحوا بمرساة أو شبكة أو أية أداة من أدوات الصيد الأخرى بغية تقادي إصابة خط من خطوط الأنابيب المغمورة على تعويض من صاحب خط الأنابيب بشرط أن يكون صاحب السفينة قد اتخذ مسبقاً كل التدابير الاحتياطية المعقولة⁽³⁾.

1- المادة 79 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تم التصديق عليها بموجب مرسوم رئاسي رقم 96-53، مؤرخ في 22 جانفي 1996، ج.ر. عدد 6، صادر في 24 جانفي 1996.

2- المادة 114 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مصدر سابق.

3- المادة 115 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مصدر سابق

المبحث الثاني:

الرخص المرتبطة بنشاطات نقل المحروقات عبر الأنابيب:

تعد نشاطات المحروقات تجارية بحسب ما نصت عليه المادة 9 الفقرة الأولى من قانون المحروقات رقم 19-13.

إن ممارسة النشاطات التجارية الأصل فيها أن تكون حرة ومفتوحة على المنافسة الحرة عملاً بمبدأ حرية التجارة والصناعة المكرس في الدستور، فالمادة 43 منه تنص على أن "حرية الاستثمار والتجارة معترف بها وتمارس في إطار القانون"⁽¹⁾.

إن هذا المبدأ يعد من المقومات الأساسية لإنعاش الاقتصاد، إذ يتيح للأشخاص ممارسة الأنشطة الاقتصادية بكل حرية، غير أن المادة 7 من القانون رقم 19-13 اشترطت الحصول على رخصة لممارسة نشاطات المحروقات، بقولها "...وما لم يرخص له مسبقاً بذلك وفقاً لأحكام هذا القانون".

يتضح من خلال هذه المادة أن نشاطات المحروقات هي من قبيل النشاطات المقننة التي لا يمكن للأفراد ممارستها إلى جانب للدولة إلا بعد استيفاء الشروط اللازمة لذلك، غير أن ممارسة نشاطات النقل بواسطة الأنابيب يعد استثناء من مبدأ حرية التجارة والصناعة، حيث قيد المشرع ممارسة هذا النشاط بالحصول على الترخيص، غير أن التعريف القانوني لامتنياز النقل بواسطة الأنابيب وردت فيه عبارة "حصراً"، مما يدل على أن ممارسة هذا النشاط يعد حكراً على المؤسسة الوطنية سوناطراك أو أي شركة تابعة لها، نظراً لكون هذا النشاط يعتبر من الأنشطة الإستراتيجية التي تقوم بها الدولة من خلال مؤسساتها الاقتصادية.

1- مرسوم رئاسي رقم 20-442 المؤرخ في 30 ديسمبر 2020، يتعلق بنشر تعديل الدستور الموافق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020، ج.ر. عدد 82، صادر في 30 ديسمبر 2020.

هذا، وقد بيّن قانون المحروقات رقم 19-13 ونصوصه التنظيمية، كيفية منح رخص إنجاز المنشآت البترولية، ونجد من ضمنها هياكل وأنظمة النقل بواسطة الأنابيب، بالإضافة إلى كيفية منح امتياز النقل بواسطة الأنابيب، غير أن المشرع أتاح للغير، سواء كان شركة وطنية أو أجنبية حق استعمال خطوط الأنابيب ضمن مبدأ الاستعمال الحر للمنشآت من طرف الغير.

المطلب الأول: رخص ممارسة نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب

استهل المشرع الجزائري القانون رقم 19-13 الذي ينظم نشاطات المحروقات، بمجموعة من المبادئ والقواعد العامة الواجب إتباعها في ممارسة نشاطات المحروقات، ومن ضمن هذه المبادئ ما تضمنته المادة 7 من قانون المحروقات التي أشارت إلى أنه "لا يمكن لأي كان أن يقوم بنشاطات المحروقات... ما لم يرخص له مسبقا بذلك وفقا لأحكام هذا القانون".

وبهذا، يكون المشرع قد قيّد ممارسة نشاطات المحروقات بشرط الحصول على رخصة وباعتبار أن ممارسة نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب حصري للمؤسسة الوطنية فقط فهي وحدها الملزمة بالحصول على هذا الترخيص، المتمثل في امتياز النقل، من الجهات التي خول لها القانون صلاحية منحه من أجل ممارسة هذا النشاط (الفرع الأول) غير أن الغير يمكن له أيضا ممارسة نشاط النقل عن طريق الخدمات التي تقدمها المؤسسة الوطنية، وذلك في إطار الاستعمال الحر لمنشآت نقل المحروقات من طرف الغير (الفرع الثاني).

الفرع الأول: امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

اعتمد المشرع الجزائري إلى جانب نظام التراخيص، تقنية الامتياز كوسيلة للاستثمار، حيث يعتبر الامتياز أسلوبا من أساليب التسيير والإدارة لإنجاز المشاريع الاستثمارية، سواء كانت وطنية أو أجنبية في مجال الأنشطة الاقتصادية المختلفة. وقد انتشر هذا الأسلوب للتسيير انتشارا واسعا

في كافة دول العالم، فهو وجه من أوجه التسيير التي تتماشى مع النهج الاقتصادي الجديد الذي تبنته الجزائر مع مطلع التسعينيات.

أولاً- تعريف امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

يعرف امتياز النقل للمحروقات بواسطة الأنابيب في قانون المحروقات رقم 19-13 بأنه "رخصة ممارسة نشاطات النقل بواسطة الأنابيب عبر التراب الوطني، يمنحها الوزير للمؤسسة الوطنية حصراً وفقاً لهذا القانون"⁽¹⁾، وباعتبار أن امتياز النقل هو رخصة، فذلك يعني أنه عمل إداري وحيد الطرف أي صادر من جانب واحد، فهو ذو صبغة فردية، يصدر من سلطة إدارية أصلية أو منظمات أو هيئات تابعة لها مباشرة، وهو وسيلة من وسائل تدخل الدولة لممارسة النشاط الفردي للوقاية مما قد ينشأ عنه من ضرر أو سوء تسيير، وذلك بتمكين الهيئات الإدارية بفرض ما تراه ملائماً من الاحتياطات التي من شأنها منع الضرر، أو رفض الإذن لممارسة النشاط إذا كان الشخص لا يستوفي الشروط التي قررها المشرع⁽²⁾.

لذا، فالامتياز هو وسيلة أو تقنية قانونية في يد السلطة الإدارية في مجال تنظيم ممارسة بعض الأنشطة التي تستوجب الحصول على إذن مسبق من الإدارة المختصة حسب نوع النشاط الذي تشرف عليه أو الموضوع الذي يتعلق به الترخيص الإداري محل النشاط⁽³⁾.

1- المادة 2 الفقرة 12 من قانون رقم 19 - 13، ينظم نشاطات المحروقات، مرجع سابق.

2- شهرة بن شول وحنان جديد، "الرخص الإدارية كوسيلة لضبط قطاع المحروقات"، دفاثر السياسة والقانون، المجلد 5، العدد 19، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة غرداية، 19 جوان 2018، ص 84.

3- المرجع نفسه، ص 85.

ثانيا- عناصر امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

يتكون الامتياز عموما من عناصر أساسية ألا وهي: الأطراف، الموضوع، المقابل المالي ومدة الامتياز.

أ- أطراف امتياز النقل:

الطرف الأول في الامتياز هو جهة إدارية، تسمى "مانحة الامتياز" يحددها القانون حسب كل قطاع، لذلك لا يوجد توحيدا للجهة الإدارية المانحة للامتياز بل تختلف هذه الجهة من قطاع لآخر، أما الطرف الثاني، فهو صاحب الامتياز.

بالرجوع إلى نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، فإن الاختصاص بمنح الترخيص يعود إلى السلطة الإدارية المركزية وبالتحديد إلى الوزير المكلف بالمحروقات الذي له صلاحية منح امتياز النقل⁽¹⁾، حيث يمنحه باسم الدولة، أما الطرف الثاني، فهو المستفيد من امتياز النقل أو كما سماه قانون المحروقات "صاحب الامتياز" أو حامل امتياز النقل بواسطة الأنابيب⁽²⁾، وهو المكلف قانونا بتنفيذ موضوعه، ويعد في نظر القانون تاجرا حتى وإن كان ينتمي للقطاع العام⁽³⁾.

ب- موضوع امتياز النقل:

يركز الفقه بالنسبة لامتياز المرافق العامة على فكرة تسيير المرفق العام، بحيث يُجمع الفقه على تعريفه بأنه اتفاق يتم بين شخص معنوي عام وشخص آخر عادة ما يكون شخص خاص

1- المادة 21 نطة 4 من قانون رقم 19-13، ينظم نشاطات المحروقات، مصدر سابق.

2- المادة 1 الفقرة 13 من نفس القانون رقم 19-13.

3- نعيمة دومة، النشاطات المقننة في الجزائر، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون الإداري للأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2015-2016، ص 169.

بمقتضاه يأخذ هذا الأخير على عاتقه مسؤولية تسيير نشاط المرفق العام⁽¹⁾، أما بالنسبة للنشاطات المقننة، فإن موضوع الامتياز فيها يمتد إلى مفاهيم أخرى أكثر اتساعاً تتوافق مع فكرة ونوع النشاط.

وموضوع الامتياز في نشاطات النقل بواسطة الأنابيب يأخذ شكلين، إما الاستغلال في حالة ما إذا كانت الأنابيب مجهزة وفي حالة تسمح باستغلالها، أو الإنجاز، ثم الاستغلال بحيث تمنح لصاحب الامتياز رخصة إنجاز وبناء خطوط النقل واستغلالها بعد الانتهاء من تجهيزها، والغالب أن الامتياز يمنح لإنجاز أنظمة نقل أنابيب جديدة، وذلك عند اكتشاف مكامن جديدة للمحروقات السائلة أو الغازية.

ج- المقابل المالي:

يتخذ المقابل المالي لامتياز النقل أحد الصورتين، فقد يستحق صاحب الامتياز مقابلاً مالياً نظير ما يتعهد بتقديمه من خدمات، وقد يلزم في نفس الوقت بدفع مقابل مالي نظير الاستثمارات التي يقوم بها في مجال النقل بواسطة الأنابيب.

1- المقابل المالي الذي يلتزم بدفعه صاحب امتياز النقل بالأنابيب:

تتحمل المؤسسة الوطنية سوناطراك صاحبة الامتياز كل الأعباء والتكاليف المالية اللازمة المتعلقة بشراء أو صناعة الأنابيب، وكذا تكلفة بناء نظام النقل بواسطة الأنابيب وتجهيزه من أجل الإستغلال، وإقامة جميع المنشآت المتعلقة به في مقابل الامتياز الذي تحصل عليه، وكذا دفع الضرائب والحقوق والرسوم إضافة إلى باقي التكاليف المالية.

1- عمر بن أبو بكر باخشب، "النظام القانوني لعقود الامتيازات"، مجلة القانون والاقتصاد، عدد 64، مطبعة جامعة القاهرة، ص

2- المقابل المالي الذي يتلقاه صاحب امتياز النقل بالأنابيب:

المقصود به حصول صاحب الامتياز على الأرباح الناتجة عن إنشاء المنشآت اللازمة لممارسة نشاط النقل واستغلالها، أو ما يتلقاه صاحب الامتياز من المنتفعين بالخدمة التي يقدمها فهذا الحق هو الذي يعوّل عليه صاحب الامتياز في تعويض النفقات التي صرفها لإنجاز خطوط الأنابيب والاضطلاع بعبء إدارتها وتحقيق هامش الربح الذي من أجله اضطلع بالقيام بهذا النشاط.

د- مدة امتياز النقل بواسطة الأنابيب:

يتصف الامتياز بشكل عام بأنه رخصة مؤقتة ومحددة المدّة، حيث لا تزيد مدته على 99 سنة في كل أنحاء العالم، أما فيما يتعلق بامتياز النقل عبر الأنابيب في الجزائر، فقد كان قانون المحروقات السابق رقم 07-05 الملغى يقدره بمدة 50 سنة، تم تقليصها في ظل القانون الجديد رقم 19-13 إلى 30 سنة قابلة للتמיד⁽¹⁾، ويراعى في ذلك أن تكون مدة الامتياز كافية لتغطية نفقات المشروع والسماح لصاحب الامتياز بتحصيل الأرباح المعقولة، ويمكن تمديد هذه المدة وفقا للشروط المنصوص عليها في امتياز النقل بواسطة الأنابيب.

الفرع الثاني: الاستعمال الحر لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب من طرف الغير:

كأصل عام، فإن نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب هو نشاط إستراتيجي وحيوي، لذلك فهو محتكر من طرف الدولة، تمارسه المؤسسة الوطنية حصرا من خلال شركة سوناطراك أو أي شركة أخرى مملوكة لها، غير أنه كاستثناء يجوز للمؤسسة الوطنية باعتبارها صاحب الامتياز

1- المادة 130 من قانون رقم 19-13، ينظم لنشاطات المحروقات، مصدر سابق.

وبناء على مبدأ المتعهد الأول أولى بالخدمة⁽¹⁾ أن تسمح للغير في حدود الساعات المتوفرة⁽²⁾ بالاستعمال الحر لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب مقابل تسديد تعريفة غير تمييزية.

أولاً- الإجراءات التنظيمية لترخيص بالاستعمال الحر لمنشآت النقل من طرف الغير:

تحدد كفاءات ضبط مبدأ الاستعمال الحر من طرف الغير عن طريق المرسوم التنفيذي 21-258 المذكور أدناه، ولأجل الحصول على رخصة الاستعمال الحر لمنشآت النقل بواسطة الأنابيب طبقاً لأحكام هذا المرسوم، يتولى صاحب الامتياز إعداد قانون الشبكة⁽³⁾ أولاً، والذي يتضمن خصوصاً:

- الوصف التقني لشبكة النقل، وكذا الطريقة العملية لاستغلالها.

- الآليات المتعلقة بتخصيص الساعات.

- المواصفات التقنية لوصل شبكة النقل.

- القواعد المتعلقة بحسن السيرة⁽⁴⁾.

ثم يعرض صاحب الامتياز هذا القانون على سلطة ضبط المحروقات من أجل الموافقة عليه، وفور حصوله على الموافقة، يقوم بنشر قانون الشبكة بكل الوسائل المتاحة، كما يلتزم عند إدخال أي تعديل على قانون الشبكة بإتباع ذات الإجراءات المقررة لاعتماد قانون الشبكة من

1- مبدأ المتعهد الأول أولى بالخدمة: يقصد بهذا المبدأ أن المؤسسة الوطنية سوناطراك صاحبة الامتياز تقدم خدمات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب في إطار الاستعمال الحر للمنشآت من طرف الغير لأول من يتقدم بطلب الخدمة دون إمكانية رفض أي طلب إلا بتبرير مقنع.

2- السعة المتوفرة هي الحصص من السعة الحقيقية الممنوحة في إطار عقد النقل.

3- شبكة النقل هي مجموع أنظمة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب.

4- المادة 5 من مرسوم تنفيذي رقم 21-258، يحدد كفاءات ضبط مبدأ الاستعمال الحر من طرف الغير لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، المؤرخ في 13 جوان 2021، ج.ر عدد 48، صادر بتاريخ: 20 جوان 2021

طرف سلطة ضبط المحروقات، وكذا نشره⁽¹⁾، ويلتزم صاحب الامتياز مرة واحدة كل سنة بنشر وثيقة تتضمن على الخصوص وصف لشبكة النقل، السعة الحقيقية⁽²⁾ والسعة المحجوزة⁽³⁾ والسعة المتوفرة⁽⁴⁾ لكل نظام من أنظمة النقل بواسطة الأنابيب، وكذا تعريفات النقل المعمول بها.

بالإضافة إلى إعداد قانون الشبكة، يقوم صاحب الامتياز بإعداد عقدين نموذجيين⁽⁵⁾، عقد نموذجي لنقل المحروقات السائلة (البتروال الخام، سوائل الغاز الطبيعي "المكثفات" وغازات البترول المميع) وعقد نموذجي آخر لنقل الغاز الطبيعي⁽⁶⁾، يلتزم بموجبهما صاحب الامتياز بتقديم خدمات النقل لجميع مستعملي شبكة النقل⁽⁷⁾، على أساس غير تمييزي وبالشروط التعاقدية المكافئة والمحددة في العقدين النموذجيين للنقل، ويلتزم صاحب الامتياز بنشر العقدين النموذجيين للنقل فور موافقة سلطة ضبط المحروقات عليهما، وبإعلام هذه الأخيرة في أجل 5 أيام من نشر هذان العقدان ويتضمن هذان العقدان شروطا هي على الخصوص:

أ- **شروط عامة:** هي نفس الشروط بالنسبة لجميع المستعملين، تحدد حقوق والتزامات الطرفين والمبادئ العامة التي تنظم خدمة النقل⁽⁸⁾.

-
- 1- المادة 6 الفقرة 2 نفس من مرسوم تنفيذي رقم 21-258، مصدر سابق.
 - 2- السعة الحقيقية هي السعة القصوى التي يمكن أن يعرضها صاحب الامتياز على المستعملين بالنظر إلى سلامة شبكة النقل ومتطلبات استغلالها.
 - 3- السعة المحجوزة هي الحصاة من السعة الحقيقية الممنوحة في إطار عقود نقل.
 - 4- السعة المتوفرة بحسب المادة 2 نطة 2 من مرسوم تنفيذي رقم 21-258 هي الحصاة من السعة الحقيقية غير الممنوحة في إطار عقود نقل.
 - 5- عقد النقل بحسب المادة 2 نطة 5 من مرسوم تنفيذي رقم 21-258 هو عقد خدمات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، المبرم بين صاحب الامتياز والمستعمل.
 - 6- أنظر الملحق رقم 4: العقد النموذجي لنقل الغاز (وثيقة مرفقة)، ص 121.
 - 7- المستعمل بحسب المادة 2 نطة 8 من مرسوم تنفيذي رقم 21-258 هو الطرف الذي أبرم عقد نقل مع صاحب الامتياز.
 - 8- المادة 9 الفقرة 2-1 من نفس مرسوم تنفيذي رقم 21-258.

ب- **شروط خاصة:** تحدّد العناصر الخاصة بكل مستعمل، ولاسيما منها تاريخ دخول العقد حيز التنفيذ، ومدته، وقيم الساعات المكتتة، ونقطة القياس، ونقطة الدخول، ونقاط الخروج والمواصفات الخاصة بالنوعية، وشروط توصيل السائل الواجب نقله، والتعهدات فيما يخص استمرارية الخدمة وكيفيات الفوترة والتسديد⁽¹⁾.

ج- **شروط عملية:** هي نفسها بالنسبة لجميع المستعملين، تحدّد خصوصا برامج الشحن والتحصيل، وإجراءات البرمجة وقياس السائل الواجب نقله، وقواعد تحديد كمياته، وطريقة تحديد وتقسيم خسائر السائل المسجلة خلال عملية النقل بواسطة الأنابيب، والإجراءات العملية لتنفيذ عقد النقل ولاسيما منها التنسيق ووسائل توصيل المعطيات وطرقها⁽²⁾.

ثانيا- إجراءات منح رخصة الاستعمال الحر للمنشآت من طرف الغير:

لكل شخص من الغير يريد الحصول على رخصة الاستعمال الحر لمنشآت النقل بواسطة الأنابيب أن يرسل طلبا بذلك إلى صاحب الامتياز، والذي يتضمن المعلومات الآتية⁽³⁾:

- اسم صاحب الطلب واسم الشركة والشكل القانوني وعنوان مقر الشركة وكنا صفة ممضي الطلب.

- السعة السنوية والتوقيت المطلوب.

- طبيعة السائل الواجب نقله ونوعيته.

- التاريخ التقديري لبداية الشحن.

1- المادة 9 الفقرة 2- 3 من نفس مرسوم تنفيذي رقم 21-258.

2- المادة 9 الفقرة 2- 2 من مرسوم تنفيذي رقم 21-258، يحدد كيفيات ضبط مبدأ الاستعمال الحر من طرف الغير لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، مصدر سابق.

3- المادة 12 من نفس مرسوم تنفيذي رقم 21-258.

- نقطة القياس ونقطة الدخول ونقاط الخروج.

- المظهر العام للتدفق على المدى المتوسط والبعيد.

- الضغط ودرجة حرارة السائل في نقطة الدخول.

- ضغط السائل في نقاط الخروج.

وفور استلام ملف الطلب، يقوم صاحب الامتياز بتقديم إشعار بالاستلام لصاحب الطلب مع دعوته للإطلاع على بنود العقد النموذجي للنقل المتعلق بالسائل الواجب نقله، ولصاحب الامتياز أجل 30 يوما ابتداء من تاريخ تسليم الإشعار بالاستلام لدراسة الطلب وإعلام صاحب الطلب بقراره⁽¹⁾، ويمكن صاحب الامتياز خلال مدة الأجل المحدد أعلاه، طلب معلومات تكميلية من صاحب الطلب⁽²⁾.

أ- الموافقة على طلب منح رخصة الاستعمال الحر للمنشآت من طرف الغير: في حالة الموافقة على الطلب، يدعو صاحب الامتياز صاحب الطلب إلى التوقيع على عقد النقل الذي يتم إعداده طبقا لبنود العقد النموذجي، وذلك بعد إعلام سلطة ضبط المحروقات بالموافقة المبررة⁽³⁾.

ب- رفض طلب منح رخصة الاستعمال الحر للمنشآت من طرف الغير: في حالة رفض الطلب يبلغ صاحب الامتياز صاحب الطلب بقراره مع توضيح السبب⁽⁴⁾، كما يعلم سلطة ضبط المحروقات بذلك، مع تبرير رفضه⁽⁵⁾، ولا يجوز تبرير رفض استعمال منشآت نقل المحروقات

1- المادة 13 الفقرة 2 من مرسوم تنفيذي رقم 21-258، يحدد كفاءات ضبط مبدأ الاستعمال الحر من طرف الغير لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب مصدر سابق.

2- المادة 13 الفقرة 3 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-258.

3- المادة 14 الفقرة 1 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-258.

4- المادة 14 الفقرة 2 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-258.

5- المادة 14 الفقرة 3 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-258.

بواسطة الأنابيب إلا لأسباب تقنية، تتعلق بحالة وسلامة وأمن أنظمة النقل بواسطة الأنابيب، أو لنقص مثبت للسعة المتوفرة في التاريخ المطلوب⁽¹⁾، ويقترح في هذه الحالة صاحب الامتياز على طالب الرخصة مستوى السعة التي يمكن أن يضمنها له ويعلمه بالشروط والأجال لتلبية الطلب بمجمله، وتدمج هذه الحاجة الجديدة فوراً في مخطط تنمية شبكة النقل⁽²⁾.

ج- عدم الرد على طلب منح رخصة الاستعمال الحر للمنشآت من طرف الغير: يمكن لصاحب الطلب في حالة عدم رد صاحب الامتياز في الأجل المحدد بـ30 يوماً، أو في حالة رفض جزئي أو كلي لطلبه أن يلجأ إلى سلطة ضبط المحروقات التي يتوفر لها أجل ثلاثين 30 يوماً هي الأخرى ابتداء من تاريخ استلام العريضة لدراستها وإعلام الطرفين بقرارها⁽³⁾.

المطلب الثاني: رخص إنجاز منشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

منشآت أو هياكل نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، كما عرفها المشرع الجزائري بالمادة 2 الفقرة 2 أنها "الأنابيب والمنشآت المدمجة التي تشمل خصوصاً، منشآت التخزين ومحطات الضغط والضخ ومراكز القطع ومراكز التقسيم وخطوط الشحن من محطات الوصول إلى مركبات التميع والفصل، ومحطات الشحن على الرصيف وفي عرض البحر على مستوى الموانئ البترولية وأنظمة التعداد الملحقة لذات الأنابيب"⁽⁴⁾.

1- المادة 16 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-258.

2- المادة 15 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-258.

3- المادة 17 من مرسوم تنفيذي رقم 21-258 يحدد كفاءات ضبط مبدأ الاستعمال الحر من طرف الغير لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، مصدر سابق.

4- المادة 2 نطة 2 من مرسوم تنفيذي رقم 21-233 مؤرخ في 26 ماي 2021، يحدد إجراءات الحصول على رخص إنجاز نظام نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، ج ر عدد 42، صادر بتاريخ: 26 ماي 2021.

وهذه الأنابيب تكون مركبة وفق قواعد ومواصفات محددة، لتكوّن الوسيط المغلق الذي تمر عبره المحروقات، ولهذه الأنابيب أنواعا مختلفة من حيث المواد المستخدمة في تكوينها وصناعتها فمن أهم هذه الأنواع "الأنابيب المعدنية"، وتصنع من معادن مختلفة، كالرصاص والألمنيوم والفولاذ المقاوم للصدأ، وهذا الأخير هو الأكثر رواجاً في نقل المياه والنفط والغاز لما له من قدرة على المقاومة وتحمل العوامل والمؤثرات الصعبة من ضغط وتغيرات حرارية ومناخية⁽¹⁾.

بعد استيفاء طلب رخصة إنجاز هيكل نقل المحروقات بواسطة الأنابيب للشروط التنظيمية والتقنية، تُمنح رخصة مباشرة إنجاز أعمال هيكل النقل من طرف سلطة ضبط المحروقات التي تملك صلاحية الرقابة والمتابعة عليها.

الفرع الأول: رخصة إنجاز هياكل و/أو نظام نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

تمر عملية الحصول على رخصة إنجاز هياكل نقل المحروقات بواسطة الأنابيب⁽²⁾ و/أو نظام النقل بواسطة الأنابيب بعدة مراحل إجرائية، وهي كالاتي:

أولاً- تقديم طلب الحصول على الرخصة:

يتم تقديم كل طلب ترخيص لإنجاز هيكل و/أو نظام نقل المحروقات بواسطة الأنابيب مصحوباً بملف الطلب المنصوص عليه في الملحق لهذا المرسوم من قبل صاحب الامتياز إلى سلطة ضبط المحروقات⁽³⁾، والذي يتكون من:

- 1- محمد نوار شموط، خط أنابيب النقل، موقع المعرفة، تاريخ الإطلاع: 12 أفريل 2023، على الساعة 17:22، مقال متاح على الرابط التالي: <https://www.marefa.org>
- 2- الهيكل هو كل أنبوب أو مجموعة أنابيب لنقل المحروقات أو المنتجات البترولية بما في ذلك المنشآت المدمجة المرتبطة بالأنبوب أو بمجموعة الأنابيب التي تكون تحت مسؤولية مستغل.
- 3- المادة 5 الفقرة 1 من مرسوم تنفيذي رقم 21-233، يحدد إجراءات الحصول على رخص إنجاز نظام نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، مصدر سابق.

- نسخة من قرار منح امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب.
- 2- مذكرة وصفية للهيكل توضح خصوصاً:
 - طبيعة المنتجات الواجب نقلها.
 - الطول والقطر الاسمي والتقسيم والحد الأعلى للضغط أثناء الخدمة ومنسوب التدفق الأقصى في الساعة في مختلف الأجزاء والأوضاع الرئيسية للمنشآت المدمجة التابعة للأنبوب وخاصة لمحطات الضخ والضغط ومراكز القطع ومراكز التقسيم ومنشآت التخزين والشحن.
 - برنامج إنجاز الأشغال وورزنامته وقدرة النقل الناتجة عن مختلف مراحل الإنجاز.
 - عند الاقتضاء، تفاصيل التوسع المتوقع في أملاك الدولة والجماعات المحلية والممتلكات الخاصة.
- 3- جميع البيانات الخاصة بنقاط وصل الأنابيب الموجودة التي يربط بها الأنبوب أو الأنابيب المراد تركيبها بها.
- 4- الخرائط والرسومات البيانية الآتية:
 - تصميم ذو مقياس مناسب لجميع المنشآت.
 - رسم جانبي بياني، مأخوذ من خارطة قياس 1/200.000 للمناطق التي تمر بها الأنابيب يبيّن بدقة مسار هذه الأنابيب.
 - تصاميم الاجتياز (طريق واد، سكة حديدية، إلخ.....).
 - رسم بياني يمثل مشتملات الهيكل و/أو نظام.
 - تصميم تحديد موقع المنشآت المدمجة في الهيكل و/أو نظام.
 - إحصاء بياني تجريبي للملكيات التي يمر بها المشروع.
 - خارطة عامة للمسار.

5- بالنسبة لمحطات الضغط والضخ ومراكز القطع ومراكز التقسيم:

- تصميم تحديد موقع المنشآت الملحقة في الهيكل و/أو نظام.

- تصميم الكتل المفصلة.

- تصميم مواقع بنايات مساكن الإستغلال.

- وصف أنظمة الأمن.

6- المصادقة على دراسة التأثير في البيئة طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما، وعند الاقتضاء

مقبولية دراسة التأثير في البيئة من المصالح المعنية لدى سلطة ضبط المحروقات.

7- المصادقة على دراسة المخاطر، طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما، وعند الاقتضاء

مقبولية دراسة التأثير في البيئة من المصالح المعنية لدى سلطة ضبط المحروقات⁽¹⁾.

يتم عرض هذا الملف من طرف سلطة ضبط المحروقات على رأي وزير الدفاع الوطني

ووزير الداخلية والجماعات المحلية والتهيئة العمرانية ووزير المالية والوزراء المكلفين بالموارد

المائية والغابات والفلاحة والمناجم والبيئة والعمران والأشغال العمومية والثقافة والسياحة والنقل

وكذا ولاية الولايات التي يقع فيها الهيكل المعني⁽²⁾.

هذا وتخضع هياكل نقل المحروقات بواسطة الأنابيب لتنظيمات فنية وأمنية تحدد بموجب

قرار مشترك بين وزير الداخلية والجماعات المحلية والتهيئة العمرانية والوزير المكلف

بالمحروقات⁽³⁾.

1- ملحق مرسوم تنفيذي رقم 21-233، مصدر سابق.

2- المادة 6 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-233.

3- المادة 5 الفقرة 2 من نفس المرسوم التنفيذي 21-233.

ثانيا- آجال الرد على طلب الحصول على الرخصة:

تقوم سلطة ضبط المحروقات في مهلة 30 يوما من تاريخ دفع إيداع الملف بتبليغ الملاحظات التي التمتتها كل من الدوائر الوزارية والمصالح الولائية بعد دراسة الملف إن وجدت وعند انقضاء هذه المهلة، تدعو سلطة ضبط المحروقات الممثلين المؤهلين من الدوائر الوزارية والمديرين المكلفين بالطاقة في الولايات التي يقع فيها الهيكل، إضافة إلى صاحب الامتياز قبل 15 يوما، إلى اجتماع لتفحص الملاحظات والتحفظات المحتملة⁽¹⁾، ويعتبر رأي الهيئات التي لا تصيغ ردا في الآجال المحددة، رأيا إيجابيا⁽²⁾.

على إثر هذا الاجتماع، تصادق سلطة ضبط المحروقات على ملف الطلب في حالة عدم وجود تحفظات أو بعد رفع جميع التحفظات، وتقوم بتبليغ صاحب الامتياز بقرار الترخيص بالإنجاز في أجل 7 أيام⁽³⁾، لكن في حالة وجود تحفظات معلقة لم يتم رفعها أثناء الاجتماع، يقوم صاحب الامتياز بإجراء التعديلات الضرورية بغرض رفع هذه التحفظات في أقرب الآجال⁽⁴⁾ وفي حالة ما إذا لم يكن تعديل مشروع هيكل النقل معتبرا، يعلم صاحب الامتياز سلطة ضبط المحروقات برفع التحفظات⁽⁵⁾، حيث تصادق هذه الأخيرة على ملف الطلب وتبلغ صاحب الامتياز بقرار الترخيص بالإنجاز في أجل 7 أيام⁽⁶⁾.

1- المادة 7 الفقرة 1 من مرسوم تنفيذي رقم 21-233، مصدر سابق.

2- المادة 7 الفقرة 3 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-233.

3- المادة 8 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-233، يحدد إجراءات الحصول على رخص إنجاز نظام نقل المحروقات بواسطة الأنابيب

4- المادة 9 الفقرة 1 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-233.

5- المادة 9 الفقرة 2 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-233، يحدد إجراءات الحصول على رخص إنجاز نظام نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، مرجع سابق.

6- المادة 9 الفقرة 3 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-233.

ثالثاً: تعديل مشروع هيكل نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

في حالة إجراء تعديل كبير على مشروع هيكل النقل، يقوم صاحب الامتياز بإرسال المستندات المعدلة من ملف الطلب إلى سلطة ضبط المحروقات⁽¹⁾، وتخضع إجراءات دراسة المستندات المعدلة لنفس إجراءات دراسة طلب الترخيص بإنجاز هيكل النقل المنصوص عليها في المادتين 6 و 7 من المرسوم التنفيذي رقم 21-233.

ويلاحظ أن هياكل نقل المحروقات تخضع لإجراء الحصول على رخصة البناء وفقاً لما هو منصوص عليه بموجب التشريع والتنظيم المعمول بهما⁽²⁾.

رابعاً- تحويل هياكل نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

تحويل هياكل النقل بواسطة الأنابيب يعد أمراً استثنائياً، إذ لا يمكن تحويل هيكل النقل إلا لأسباب مبررة على النحو الواجب⁽³⁾، وبعد وجود السبب المبرر، يتم إرسال طلب تحويل هياكل نقل المحروقات بواسطة الأنابيب من طرف كل شخص معني إلى سلطة ضبط المحروقات التي تعلم بدورها صاحب الامتياز، ولها مهلة 45 يوماً من تاريخ استلام الطلب للبت فيه بالقبول من عدمه⁽⁴⁾، فإذا تم قبول طلب التحويل، فإن سلطة ضبط المحروقات تبلغ صاحب الامتياز بقرار الترخيص لتحويل الهيكل وتعلم صاحب الطلب بذلك⁽⁵⁾.

1- المادة 10 الفقرة 1 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-233.

2- المادة 12 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-233.

3- المادة 13 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-233.

4- المادة 14 من مرسوم تنفيذي رقم 21-233، يحدد إجراءات الحصول على رخص إنجاز نظام نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، مصدر سابق.

5- المادة 15 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-233.

يرجع اختصاص تقدير المصاريف الناجمة عن أشغال تحويل الهيكل ومدة تنفيذ هذا التحويل التي اقترحها صاحب الامتياز، لتقييم من سلطة ضبط المحروقات التي تبلغ صاحب الطلب بذلك⁽¹⁾.

ويتحمل صاحب الطلب جميع المصاريف والأعباء المالية الناجمة عن أشغال تحويل الهيكل أو عن التعديلات التي أدخلت عليه إلا في حالة التبعة من أجل الخدمة العمومية التي تفرضها الدولة، حيث تكون تكاليف التحويل في هذه الحالة على عاتق الدولة⁽²⁾ دون الإخلال باستمرارية الخدمة في مرحلة التحويل⁽³⁾.

الفرع الثاني: رخصة استغلال منشآت وهياكل النقل بواسطة الأنابيب:

رخصة الإستغلال هي سند إداري يقدمه الوزير المكلف بالطاقة، بعد إثبات أن المنشأة أو الهيكل محل طلب الإستغلال يوافق المتطلبات والشروط المتعلقة بصحة وسلامة الأشخاص والأمن الصناعي وحماية البيئة المنصوص عليها في القانون، ويحدد هذا الترخيص المتطلبات التي من شأنها الوقاية من التلوث والأضرار والأخطار التي تطرحها المنشأة و/أو الهيكل في البيئة، وطرق تخفيفها وإزالتها أو تعويضها⁽⁴⁾.

1- المادة 17 الفقرة 1 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-233.

2- المادة 17 الفقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 21-233.

3- المادة 17 الفقرة 2 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-233.

4- المادة 5 من مرسوم تنفيذي رقم 21-319 مؤرخ 14 أوت 2021، يتعلق بنظام الترخيص باستغلال المنشآت والهياكل التابعة لنشاطات المحروقات وكذا كفاءات الموافقة على دراسات المخاطر المتعلقة بنشاطات البحث ومحتوياتها، ج.ر عدد 64، صادر في 22 أوت 2021.

أولاً- إجراءات طلب رخصة استغلال منشآت وهياكل النقل بواسطة الأنابيب:

يُمر طلب رخصة استغلال المنشآت أو الهياكل التابعة لقطاع المحروقات والذي يشمل هياكل ومنشآت النقل بواسطة الأنابيب، بإجراء يتضمن مرحلتين هما: مرحلة مسبقة تصدر عنها الموافقة المسبقة للإنشاء، ومرحلة ما بعد إنجاز المنشأة أو الهيكل التابع للنقل بواسطة الأنابيب تصدر فيها رخصة الاستغلال، دون إغفال التراخيص والموافقة القطاعية الضرورية لاسيما رخصة البناء⁽¹⁾.

وقد اختصر المشرع الجزائري على صاحب الطلب⁽²⁾ الإستغلال جملة من الإجراءات بحيث نص في المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 21-319 على أن كل مستغل يطلب رخصاً لاستغلال المنشآت بطريقة مدمجة، يقدم طلباً واحداً لإستغلال جميع هذه المنشآت غير أنه في المقابل اشترط على كل مستغل بعد حصوله على رخصة الإستغلال و في حالة تعديله في حجم المنشآت أو حجم نشاط المحروقات و كذا تحويل التجهيزات، طلب رخصة جديدة للإستغلال.

أ- المرحلة السابقة للإستغلال:

خلال المرحلة المسبقة للإنشاء، يقدم صاحب الطلب ملفاً يتضمن الدراسات للموافقة عليها وكذا العناصر التي تضمنتها المادة 9 من المرسوم التنفيذي رقم 21-319 وبعد دراسة هذا الملف إضافة إلى دراسة التأثير على البيئة وقبولها، يقوم الوالي المختص إقليمياً أو الولاية المختصين إذا ما كانت المنشأة أو الهيكل متعدداً حدود أكثر من ولاية واحدة، بطلب من سلطة ضبط المحروقات بفتح تحقيق عمومي، وتسلم الموافقة المسبقة للإنشاء في أجل 15 يوماً من تاريخ الموافقة على

1- المادة 12 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-319.

2- حسب المادة 2 فقرة 3 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-319، فإن صاحب الطلب هو: المنقب والمؤسسة الوطنية والأطراف المتعاقدة ومتعامل المنيع ومتعامل المصب وصاحب الامتياز.

الدراسة و استلام تقرير التحقيق العمومي من طرف سلطة ضبط المحروقات، إذ أنه لا يجوز الشروع في أشغال إنجاز المنشأة أو الهيكل قبل الحصول على هذه الموافقة أو التراخيص القطاعية الضرورية.

ب- المرحلة الموالية لإنجاز المنشأة أو الهيكل:

بعد الانتهاء من إنجاز المنشأة أو الهيكل وبعد الحصول على إمتياز النقل عبر الأنابيب وبناءً على طلب صاحب الطلب، تقوم لجنة المحروقات بزيارة الموقع من أجل التحقق من مطابقة المنشأة أو الهيكل مع الوثائق الموجودة في ملف الطلب وتقوم هذه الأخير بإعداد محضر تبين فيه حالات عدم المطابقة أو الاختلافات⁽¹⁾ وترسله بعد إتمامه إلى سلطة ضبط المحروقات.

يكون من بين الأسباب التي تمنع منح رخصة الإستغلال لصاحب الطلب، وجود اختلاف بين المحضر وبين دراسة طلب الحصول على رخصة الإنشاء التي تقدم إلى لجنة المحروقات ويبقى رفض رخصة الإستغلال سارياً إلى حين تدارك الفوارق والاختلافات بين المحضر ملف الدراسة⁽²⁾.

كما وتعد سلطة ضبط المحروقات مشروع قرار الترخيص بالإستغلال بالنسبة لمنشآت وهياكل نقل المحروقات، وترسله إلى الوزير المكلف بالطاقة للتوقيع عليه⁽³⁾.

1- المادة 15 فقرة 1 من مرسوم تنفيذي رقم 21-319، يتعلق بنظام الترخيص باستغلال المنشآت والهياكل التابعة لنشاطات

المحروقات وكذا كفايات الموافقة على دراسات المخاطر المتعلقة بنشاطات البحث ومحتوياتها، مصدر سابق

2- المادة 15 فقرة 2 من نفس المرسوم التنفيذي.

3- المادة 16 من نفس المرسوم التنفيذي.

ثانيا- دراسة تأثير منشآت وهياكل نقل المحروقات على البيئة:

تهدف دراسة التأثير على البيئة إلى تحديد إدماج مشروع ضمن بيئته مع تحديد الآثار المباشرة أو غير المباشرة للمشروع وتقييمها والتحقق من تكفل المعني بالمتطلبات المتعلقة بحماية البيئة، وبهذه الصفة، يجب أن تعرض دراسة التأثير على البيئة التدابير اللازمة للقضاء على الآثار السلبية أو تخفيفها أو تعويضها وتحسين الآثار الإيجابية للمشروع⁽¹⁾، كما تعتبر دراسة مدى التأثير الخاصة بمجال المحروقات خروجاً عن الشريعة العامة المطبقة على دراسات مدى التأثير بالنظر إلى الجهة التي تودع لديها.

أ- تقديم دراسة التأثير على البيئة:

يقدم صاحب الطلب دراسة التأثير على البيئة لدى سلطة ضبط المحروقات للموافقة عليها وفي حالة استيفاء دراسة التأثير على البيئة الشروط المنصوص عليها في المادة 37 من المرسوم التنفيذي رقم 21-319، تقوم سلطة ضبط المحروقات بفحص تقني و علمي أولي، وذلك في مدة أقصاها 45 يوما من تاريخ تقديمها، ويمكن لها خلال هذه الفترة أن تطلب من صاحب الطلب كل معلومة أو تقييم إضافيين من أجل فحص دراسة التأثير على أكمل وجه، و قد يسفر هذا الفحص عن تحفظات تدليها سلطة ضبط المحروقات تجاه دراسة التأثير على البيئة، يكون صاحب الطلب ملزماً برفعها في أجل لا يتجاوز 30 يوما قابل للتمديد وتكون الدراسة مرفوضة إذا لم ترفع التحفظات قبل انتهاء الأجل⁽²⁾.

1- المادة 37 من نفس المرسوم التنفيذي.

2- المادة 40 من نفس المرسوم التنفيذي.

ب- إبداء الرأي حول دراسة التأثير على البيئة:

بعد فحص وقبول دراسة التأثير على البيئة من طرف سلطة ضبط المحروقات، ترسل هذه الأخيرة دراسة التأثير على البيئة إلى اللجنة الإستشارية وإلى لجنة المحروقات المختصة إقليمياً لإبداء آرائهما حول المطابقة وذلك في إجتماع استشاري ينعقد في أجل 45 يوماً من تاريخ المراسلة ويتم إبداء هذه الآراء في أجل 45 يوماً أخرى⁽¹⁾.

ويتجدد التزام صاحب الطلب تجاه اللجنة الاستشارية أو لجنة المحروقات، في حالة إبدائهما أي تحفظات، بتعديل الدراسة وإرسالها إلى سلطة ضبط المحروقات، في أجل 30 يوماً قابل للتمديد، وتكون مرفوضة في حالة تجاوز الآجال المحددة قانوناً.

هذا وتبلغ سلطة ضبط المحروقات صاحب الطلب بقرار الموافقة على دراسة التأثير على البيئة عند مطابقة دراسة التأثير على البيئة أو في حالة رفع التحفظات في الآجال المحددة⁽²⁾ و يلتزم صاحب الطلب عندها بتعيين دراسة التأثير على البيئة في حالة حدوث حادث ذو تأثير بيئي كبير في منشأته أو هيكله، أو في منشأة أو هيكل مماثل، أو في حالة وقوع وقائع جديدة تبرر ذلك أو للأخذ بعين الاعتبار متطلبات جديدة أو معارف تقنية وعلمية متعلقة بحماية البيئة و تعرض هذه الدراسة المحينة على سلطة ضبط المحروقات من جديد من أجل الموافقة عليها⁽³⁾.

ثالثاً- دراسة الأخطار:

دراسة الأخطار هي دراسة تهدف إلى تحديد المخاطر المباشرة أو غير المباشرة التي تعرض الأشخاص والممتلكات والبيئة للخطر من جراء نشاط منشآت وهياكل المحروقات، و تسمح دراسة

1- المادة 41 من نفس المرسوم التنفيذي.

2- المادة 46 من نفس المرسوم التنفيذي.

3- المادة 47 من نفس المرسوم التنفيذي.

أو مذكرة الأخطار بتحديد التدابير التقنية للتقليل من احتمال وقوع الحوادث وتخفيف آثارها، وكذا تدابير التنظيم للوقاية من الحوادث وتسييرها ويقع عبئ إنجازها على صاحب الطلب من طرف مكتب متخصص مؤهل أولياً⁽¹⁾.

أ- تقديم دراسة الأخطار:

يقدم صاحب الطلب دراسة الأخطار لسلطة ضبط المحروقات من أجل الموافقة عليها وتقوم سلطة ضبط المحروقات بفحص أولي لقبول الدراسة في مدة أقصاها 45 يوما من تاريخ تقديمها، و ذلك في حالة استقاء الملف للشروط المنصوص عليها في هذا التنظيم مع إمكانية طلب كل معلومة أو تقييم إضافيين يقدمهما صاحب الطلب، وتبلغ سلطة ضبط المحروقات صاحب الطلب بالتحفظات المحتملة الخاصة بدراسة الأخطار إن وجدت، و يتعين على صاحب الطلب في هذه الحالة رفع التحفظات في أجل لا يتجاوز 30 يوما قابلة للتمديد ابتداء من تاريخ التبليغ، وعلى غرار دراسة التأثير على البيئة فإن دراسة الأخطار ترفض في حالة عدم رفع التحفظات في هذه الأجل ولم يمنح أي تمديد لها⁽²⁾.

ب- إبداء الرأي حول دراسة الأخطار:

بعد فحص وقبول دراسة الأخطار ترسل سلطة ضبط المحروقات إلى اللجنة الاستشارية وإلى لجنة المحروقات المختصة إقليمياً لإبداء رأيهما وذلك في إجتماع استشاري في أجل أقصاه 45 يوما من تاريخ المراسلة⁽³⁾، وفي حالة إبداء تحفظات من طرف هاتين اللجنتين تبلغ سلطة

1- المادة 54 من نفس المرسوم التنفيذي.

2- المادة 58 من نفس المرسوم التنفيذي.

3- المادة 60 من مرسوم تنفيذي رقم 21-319، يتعلق بنظام الترخيص باستغلال المنشآت والهياكل التابعة لنشاطات المحروقات وكذا كفايات الموافقة على دراسات المخاطر المتعلقة بنشاطات البحث ومحتوياتها، مرجع سابق.

ضبط المحروقات صاحب الطلب بالتحفظات الواجب رفعها وذلك في أجل 30 يوما تحت طائلة رفض الدراسة⁽¹⁾.

ترسل سلطة ضبط المحروقات بعد تعديل الدراسة، إلى اللجنتين السابقتين لإبداء آرائهما وذلك في أجل 30 يوما من تاريخ مراسلتها، وبعد انقضاء هذه المدة تعد دراسة الأخطار موافقا عليها⁽²⁾.

ج- تحيين الدراسة:

يجب على المستغل تحيين دراسة الأخطار، تحت مسؤوليته كل 5 سنوات على الأقل، كما يجب أن يتم هذا التحيين في حالة وقائع جديدة تبرر ذلك أو للأخذ بعين الاعتبار معارف تقنية جديدة متعلقة بالأمن، أو في حالة حادث كبير في منشأته أو هيكله، أو في منشأة أو هيكل مماثل له، كما يعرض المستغل دراسة الأخطار المحيئة، مرة أخرى على سلطة ضبط المحروقات للموافقة عليها⁽³⁾.

1- المادة 61 من نفس المرسوم التنفيذي.

2- المادة 63 من نفس المرسوم التنفيذي.

3- المادة 65 من نفس المرسوم التنفيذي.

خلاصة الفصل:

يستخلص من هذا الفصل أن سلطة ضبط المحروقات هي الهيئة المختصة بضبط ممارسة نشاطات النقل بواسطة الأنابيب، إذ أنها تضطلع بصلاحيات واسعة جداً لأجل القيام بمهمتها الأساسية، المتمثلة في تنظيم نشاط النقل على أكمل وجه، ورغم الصلاحيات الواسعة الممنوحة لسلطة ضبط المحروقات إلا أن الوزير المكلف بالمحروقات انفرد بصلاحيات منح وسحب امتياز النقل بواسطة الأنابيب وذلك بعد توصية تقدم له في هذا الشأن من طرف سلطة ضبط المحروقات. يمنح امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب بصفة حصرية إلى المؤسسة الوطنية سوناطراك، حيث تتحمل بمقتضاه التزامات معينة وتتلقى بالمقابل بعض الحقوق.

ويخضع ممارسة نشاط النقل بواسطة الأنابيب من طرف المؤسسة الوطنية سوناطراك لرخصة تصدر من وزير المحروقات، أما انجاز منشآت وهياكل النقل، فيخضع لرخصة سلطة ضبط المحروقات.

الفصل الثاني:

آثار ممارسة نشاطات نقل
بواسطة الأنابيب المحروقات

بعد استيفاء المؤسسة الوطنية سوناطراك الشروط المنصوص عليها في دفتر الشروط، ورفع التحفظات إن وجدت، يمنح لها الوزير المكلف بالمحروقات بناء على توصية من سلطة ضبط المحروقات امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، تتمكن بموجبه من البدء في انجاز وبناء الهياكل المدمجة وأنظمة النقل بواسطة الأنابيب، ثم الانطلاق في الإستغلال بعد انتهاء الإنجاز. يمكن لسوناطراك في مرحلة الإستغلال، نقل إنتاجها من المحروقات بواسطة الأنابيب، أو نقل انتاج الغير المتعاقد معها وفقا لمبدأ الإستعمال الحر لمنشآت نقل المحروقات من طرف الغير، وتنتج هذه النشاطات التزامات مالية بين المتعاقدين، إضافة إلى التزامات مالية أخرى تجاه الدولة، وبعد انتهاء مرحلة الإستغلال سواء بانتهاء الإمتياز، سحبه أو التنازل عنه فإن، امتياز النقل بواسطة الأنابيب ينتج أثرا آخر وهو إعادة الأماكن إلى ما كانت عليه بعد التخلي عنها (المبحث الأول)، أما بالنسبة للعلاقة العقدية التي تربط المؤسسة بالغير المستعمل لأنظمة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، فهي علاقة لا طالما اتسمت بالهدوء والسلاسة، لكن وعلى غرار كل العقود فإن الخلافات يمكن أن تنشئ جزاءها، وهو ما يفرض إيجاد طرق وحلول من أجل حل هذه النزاعات، وباعتبار أن نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب هو نشاط اقتصادي فإن طرق حل المنازعات فيه فريدة، وتكتسي نوعا من الخصوصية (المبحث الثاني).

المبحث الأول:

الالتزامات المترتبة عن نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب

تمتد فترة امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب على فترة زمنية طويلة تقدر بـ 30 سنة تترتب خلالها العديد من الالتزامات، ويتمحور موضوع هذه الالتزامات أثناء فترة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب حول تسديد المؤسسة الوطنية للأعباء المالية التي تستحقها لدولة، أو الناشئة عن تلك العلاقة التعاقدية التي تربط بين المؤسسة الوطنية والغير المستعمل لنظام النقل بواسطة

الأنابيب (المطلب الأول)، وبعد انقضاء مدة امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، فإنه يقع على عاتق المؤسسة الوطنية صاحبة الامتياز طبقا لدفتر الشروط، إعادة الأماكن إلى حالتها الأصلية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الالتزامات المالية المترتبة عن نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

الالتزامات المالية هي مختلف الأعباء الجبائية التي تقع على عاتق المؤسسة الوطنية سوناطراك صاحبة الامتياز والشركات المستعملة لمنشآت نقل المحروقات في إطار الاستعمال الحر لها من طرف الغير، حيث يفرض على كل من الطرفين التزامات جبائية، تلتزمان بتسديدها بعد التصريح بنشاطهما ومداخيلهما وعوائدهما المالية إلى خزينة الدولة عبر مديريات الضرائب المكلفة بموجب القوانين الجبائية.

وتشمل هذه الالتزامات مختلف الضرائب والرسوم، وتحدّد نسبها على أساس حجم المحروقات السائلة أو الغاز المنقول.

الفرع الأول: الرسوم والضرائب المطبقة على نشاطات النقل بواسطة الأنابيب:

يتم تحصيل الدولة لهذه الرسوم والضرائب من خلال فرض جباية واسعة على نشاطات النقل بواسطة الأنابيب على غرار نشاطات المحروقات الأخرى، إذ أنها تخضع إلى جباية خاصة بها والمتمثلة في الرسم على النشاط المهني (الفرع الأول) والضريبة على أرباح الشركات (الفرع الثاني).

أولا- الرسم على النشاط المهني:

الرسم على النشاط المهني يعد من قبيل الضرائب المباشرة، وهو مبلغ نقدي مستحق الدفع على رقم الأعمال المحقق من طرف الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يلزم بدفعه شهريا أو فصليا.

تم إنشاء هذا الرسم لأول مرة⁽¹⁾ بموجب قانون المالية لسنة 1996⁽²⁾، وقد تولى قانون الضرائب المباشرة والرسوم المماثلة رقم 76-101 المعدل والمتمم، إبتداء من المادة 217 منه تنظيم الرسم على النشاط المهني، والذي يستحق على النشاطات التي تخضع لضريبة الدخل الإجمالي صنف الأرباح المهنية، الضريبة على أرباح الشركات، وكذا رقم الأعمال من إيرادات متأتية من كل عملية بيع أو تقديم خدمة، وبالتالي، تخضع لهذا الرسم نشاطات النقل بواسطة الأنابيب الذي سنبين كيفية تحصيله وتوزيعه فيما يلي.

أ- تحصيل الرسم على النشاط المهني لنقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

يدفع الرسم على النشاط المهني لنقل المحروقات بواسطة الأنابيب الذي يقدر ب 3% من رقم الأعمال المحقق⁽³⁾، على مستوى قابضة الضرائب لسيدي ارسين، ببلدية براقى بالجزائر العاصمة⁽⁴⁾، و هو ما يتنافى مع احكام المرسوم التنفيذي رقم 02-303⁽⁵⁾ الذي يعطي صلاحيات تحصيل جباية المحروقات إلى المديرية الفرعية لجباية المحروقات التي تعتبر فرعا

1- تم إنشاء هذا الرسم لأول مرة بإدماج كل من النشاط الصناعي و التجاري الذي كان يفرض على رقم الأعمال المحقق في الجزائر من طرف الأشخاص الاعتباريين الذين يقومون بممارسة نشاط يخضع للضريبة على الدخل الإجمالي في صنف الأرباح الصناعية والتجارية بمعدل 2.25%، والرسم على النشاط غير التجاري الذي كان يفرض على الإيرادات المحققة لعائدات المهن الحرة، والذين يكون لهم محل مهني دائم في الجزائر، وتخضع أرباحه للضريبة على الدخل الإجمالي في صنف الأرباح غير التجارية بمعدل 66.05% في رسم موحد، أطلق عليه اسم الرسم على النشاط المهني الذي يفرض على رقم الأعمال المحقق في الجزائر.

2- أمر رقم 96-14 مؤرخ في 24 جوان 1996، يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 1996، ج.ر. عدد 39، صادر في 26 جوان 1996.

3- المادة 222 من قانون الضرائب المباشرة والرسوم المماثلة رقم 76-101، المعدل والمتمم.

4- مقابلة مع السيد سفيان جعوي، مدير ضبط تعريفات النقل بواسطة الأنابيب، بتاريخ 2023/05/7، على الساعة 10:00.

5- مرسوم تنفيذي رقم 02-303، مؤرخ في 28 سبتمبر 2002، يحدد تنظيم المصالح الخارجية للإدارة الجبائية وصلحاياتها، ج.ر. عدد 64، صادر في 29 سبتمبر 2002، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 91-60 المؤرخ في 23 فيفري 1991، ج.ر. عدد 9 صادر في 27 فيفري 1991.

من فروع مديريةية المؤسسات الكبيرة الكائن مقرها في وزارة المالية، وهي المخول لها قانونا تحصيل الرسم على النشاط المهني المتعلق بنقل المحروقات عبر الأنابيب، حيث نصت المادة 32 من قانون المالية لسنة 2002⁽¹⁾ أنه "تخضع الشركات العاملة في قطاع المحروقات إجباريا لاختصاص الهيكل المكلف بتسيير المؤسسات الكبرى"، وبالتالي، فإن دفع هذا الرسم على مستوى المديرية الجهوية للضرائب يتنافى والغرض الذي أنشأت من أجله مديريةية المؤسسات الكبيرة ويعتبر مخالفا للقانون من الناحية الشكلية.

ب- توزيع الرسم على النشاط المهني لنقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

يحدد معدل الرسم على النشاط المهني ب 2% من رقم الأعمال المحقق، غير أنه فيما يخص رقم الأعمال الناتج عن نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، فإن معدل الرسم بالنسبة له يرفع إلى 3%⁽²⁾، ويتم تحديد الوعاء الضريبي لنشاط النقل بواسطة الأنابيب على النحو الآتي:

$$(3) \quad \text{كمية المحروقات المنقولة} \times \text{التعريفية}$$

يوزع الرسم على النشاط المهني الخاص بنشاطات النقل بواسطة الأنابيب كليا على الجماعات المحلية، وتكون القيمة المالية الموزعة قائمة على معيار طول الأنابيب الممتدة على مساحة الولاية والبلديات، فكلما كانت أنابيب نقل المحروقات ممتدة على مساحة الولاية، كلما زادت عوائد الرسم على خزيتها⁽⁴⁾.

1- قانون رقم 01-21 المؤرخ في 22 ديسمبر 2001، المتضمن قانون المالية لسنة 2002، ج.ر. عدد 79، الصادر في 23 ديسمبر 2001.

2 - المادة 222 من قانون الضرائب المباشرة والرسوم المماثلة، 76-101، مصدر سابق.

3- صدوقي يسمينة، النظام الجبائي لقطاع المحروقات في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2012-2013، ص 71.

4- مقابلة مع السيد سفيان جعوي، مدير ضبط تعريفات النقل بواسطة الأنابيب، بتاريخ 2023/05/4، على الساعة 10:15.

وقد تضمن الجدول "هـ" من قانون المالية لسنة 2023 أن الرسم على النشاط المهني يوزع وطنيا بنسبة 66% على البلديات، 29% على الولاية، 5% على صندوق التضامن والضمان للجماعات المحلية باستثناء ولاية الجزائر، حيث تختلف نسبة توزيع الرسم على النشاط المهني فيها عن باقي الولايات، بحيث تأخذ بلديات مدينة الجزائر ما قيمته 33%، فيما تأخذ الولاية 62%، مع الإبقاء على نفس القيمة فيما يخص صندوق التضامن والضمان للجماعات المحلية⁽¹⁾.

ثانيا- الضريبة على أرباح الشركات

الضريبة على أرباح الشركات هي ضريبة سنوية، تؤسس على مجمل الأرباح أو المداخل الحقيقية التي تحققها الشركات، وغيرها من الأشخاص المعنويين⁽²⁾، بدأ العمل بها بتاريخ 01 جانفي 1992 أي بتاريخ سريان الإصلاحات الجبائية، وكان الهدف الرئيسي من وراء استحداث هذه الضريبة هو تبسيط النظام الضريبي وإزالة التفرقة بين المؤسسات الاقتصادية العمومية والخاصة عن طريق تأسيس ضريبة واحدة على أرباح المؤسسات والشركات على حد سواء دون التمييز بين أشكالها ومضمونها وطبيعتها ملكيتها⁽³⁾.

وتفرض هذه الضريبة على المؤسسة الوطنية "سوناطراك" صاحبة امتياز النقل بواسطة الأنابيب باعتبارها شركة ذات أسهم، إضافة إلى الشركات الأجنبية التي تستعمل منشآت نقل المحروقات في إطار الاستعمال الحر من طرف الغير، ذلك أن أرباحها ناتجة من ممارسة نشاط ذو طابع صناعي.

1 - قانون رقم 22-24 يتضمن قانون المالية لسنة 2023 المؤرخ في 25 ديسمبر 2022، ج.ر. عدد 89، الصادر في 29 ديسمبر 2022.

2 - المادة 136 من قانون الضرائب المباشرة والرسوم المماثلة، 76-101، مصدر سابق.

3 - عبد الرحيم لواج ومنير لواج، "الفروقات المهمة بين القواعد المحاسبية والقواعد الضريبية في تحديد وعاء الضريبة على أرباح الشركات"، مجلة الاقتصاد والتسيير، المجلد 20، العدد 2، 2021، ص 4.

أ- حساب الضريبة على أرباح الشركات:

تقدر الضريبة على أرباح الشركات البترولية بـ 26%⁽¹⁾، وتقرض الضريبة على الربح الصافي بعد خصم جميع التكاليف الداخلة في النشاط، ذلك أن فرض الضريبة على الربح الإجمالي يؤدي إلى القضاء على رأس المال في حد ذاته، وبالتالي القضاء على مصدر الضريبة، كما يمنع فرض الضريبة على الربح الإجمالي الدخل أو الربح الناتج عن النشاط من التجدد ومن إعادة استثمار جزء منه، وعلى هذا الأساس يتم فرض الضريبة على الربح الصافي⁽²⁾، ويتم حساب هذا الربح الجبائي بالطريقة التالية:

$$\text{الربح الجبائي} = \text{الربح المحاسبي}^{(3)} + \text{الإستردادات}^{(4)} - \text{التخفيضات}^{(5)} - \text{العجز المرحل}^{(6)}$$

ب- تحصيل الضريبة على أرباح الشركات:

تقوم المؤسسة الوطنية "سوناطراك" صاحبة امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب بدفع

- 1 - المادة 150 من قانون الضرائب المباشرة والرسوم المماثلة رقم 76-101، مصدر سابق.
- 2 - أحسن ركي، محاضرات في قانون الضرائب المباشرة والرسوم المماثلة، موجهة لطلبة السنة الأولى ماستر تدقيق ومحاسبة، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2019-2020، ص 20.
- 3 - الربح المحاسبي هو مجموع الإيرادات المحققة خلال السنة المالية ناقص النفقات.
- 4 - الاستردادات هي تكاليف أدرجت في حساب الربح المحاسبي إلا أن الإدارة الجبائية ترفضها نهائياً، لأنها لا تعتبر مصاريف استغلالية، أو أنها تتجاوز الحد الأقصى المحدد في التشريع الجبائي، هذه التكاليف لا بد من إعادة إدماجها في النتيجة الخاضعة للضريبة.
- 5 - التخفيضات أو الحسومات هي تلك الإيرادات المسجلة محاسبياً ولكنها غير خاضعة للضريبة، لذا لا بد من خصمها من النتيجة الخاضعة للضريبة فقد تكون هذه الإيرادات غير قابلة للإخضاع الضريبي كلياً - أو جزء منها - مثل فوائض القيم طويلة الأجل التي يحسب منها فقط منها 35% في الوعاء الضريبي ويحسم الباقي.
- 6 - العجز المرحل طبقاً للمادة 147 من قانون الضرائب المباشرة والرسوم المماثلة هو العجز الذي يعتبر عبئاً يدرج في السنة المالية الموالية، ويخفض من الربح المحقق خلال نفس السنة وإذا كان الربح غير كاف لتغطية كل العجز، يتم نقل هذا العجز إلى السنوات الموالية إلى غاية السنة الخامسة.

الضريبة على أرباح الشركات على شكل تسبيقات، تقدر بثلاث تسبيقات بعد التصريح بالأقساط عن طريق نموذج "G50"، وتسد هذه التسبيقات من 20 فيفري إلى 20 مارس، ومن 20 ماي إلى 20 جوان، ومن 20 أكتوبر إلى 20 نوفمبر من السنة التي حققت فيها الأرباح المعتمدة حيث يساوي مبلغ كل تسبقة 30% من الضريبة المتعلقة بالربح المحقق في آخر السنة المالية المختمة عند تاريخ الاستحقاق، على أن يتم تسوية المبلغ المتبقي المقدر بـ 10% عند إيداع التصريح السنوي بالضريبة⁽¹⁾.

ثالثا - الجباية البيئية:

على غرار نشاطات المحروقات الأخرى، فإن لنشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب آثاره السلبية على البيئة، فتآكل الأنابيب بسبب تقادمها وعدم وضع أنظمة للحماية من التآكل إضافة إلى الحوادث بشتى أنواعها، مثل اصطدام وسائل النقل بها، وغيرها من الأسباب، وكذا أعمال سرقة السوائل النفطية من خلال وضع فتحات في الأنابيب، كلها أسباب تؤدي إلى تسرب المحروقات وإحداث أضرار بيئية.

زيادة على ما سبق، فإن من بين الممارسات التي تقوم بها المؤسسة الوطنية صاحبة الإمتياز في إطار الإستعمال الحر لمنشآت النقل بواسطة الأنابيب، هو نقل إنتاج أكثر من زبون واحد في نفس الوقت وفي نفس الخط حسب السعات المتوفرة لكل زبون، لكن لا يراعى في ذلك نوع المنتج المنقول⁽²⁾، وينتج عن هذه الممارسة اختلاط وامتزاج المنتجات النفطية مع بعضها، وهو ما يعرف "بالمزيج الملوث"، حيث أن هذا المزيج يتكون جراء الضخ التعاقبي للمنتجات النفطية عبر الأنابيب

1- صدوقي بسمينة، مرجع سابق، ص 73.

2 - تنتقل المحروقات في الأنابيب في حالتين هما: الحالة السائلة والحالة الغازية، فبالنسبة للمحروقات السائلة ينقل في خطوط النقل عبر الأنابيب كل من: النفط الخام، غاز البترول المميع (GPL)، وسوائل الغاز الطبيعي (المكثفات)، أما بالنسبة للمحروقات الغازية فينقل حصريا في خطوط الأنابيب الغاز الطبيعي.

ولا يمكن الاستفادة من هذا المزيج مباشرة كوقود، كما لا يمكن إعادة تكريره لكون البنزين الموجود فيه يحتوي على مادة رباعي إيثيل الرصاص، والتي تؤدي إلى تلف العامل المساعد المستعمل في العمليات التحويلية⁽¹⁾.

ومن أجل ذلك قام المشرع بتنظيم أحكام الجباية البيئية حتى وإن ظهر الاهتمام البيئي في مرحلة متأخرة نوعا ما مع مطلع التسعينيات، ومن بين الأمور التي نظمها المشرع، والتي تمس نشاطات النقل بواسطة الأنابيب من الجانب البيئي ما يلي:

أ- الملوث الدافع:

تم صياغة هذا المبدأ الشهير لأول مرة سنة 1972 من طرف المنظمة الدولية للتنمية الاقتصادية بمقتضى اللائحة رقم 27-128، ودخل حيز التنفيذ بمقتضى اللائحة رقم 74-233 الصادرة بتاريخ 10 نوفمبر 1974، كسياسة جبائية جديدة خاصة بحماية البيئة من الأضرار⁽²⁾.

يمكن تعريف هذا المبدأ على أنه تلك النفقات التي تفرضها السلطات العمومية للوقاية من التلوث ومحاربه من أجل أن تكون البيئة في وضع مقبول، ويقوم مبدأ الملوث الباعث على أنه من يتحمل عبء التلوث البيئي هو من تتسبب في إحداثه، حيث يتحمل مسبب الضرر البيئي جميع التكاليف المتعلقة بإجراءات منع ومراقبة وتنظيف البيئة التي تقررها السلطات العامة⁽³⁾.

1 - أمال رحمان ومحمد التهامي طواهر، "تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل -حالة الجزائر-"، مجلة الباحث، عدد 12، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2013، ص21.

2- حورية حساني ومحمد الصغير سداوي، "مبدأ الملوث الدافع كأساس للمسؤولية المدنية البيئية"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 07، العدد 02، 2021، ص196.

3- إدريس بحاش وفاطمة الزهرة سلامة، الحماية القانونية للبيئة في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر تخصص قانون إداري، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة المسيلة، 2021، 2022، ص 56.

وقد كرس المشرع الجزائري مبدأ الملوث الدافع في القانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة⁽¹⁾، ومؤداه أنه من تسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة، يتحمل نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه، وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية⁽²⁾.

وعلى ذكر الآثار السلبية لنشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب على البيئة، فإنها تدخل ضمن النشاطات التي يشملها مبدأ الملوث الدافع، ورغم أنه يفترض في الأنابيب احتواء المحروقات داخلها ونقلها دون تسريب، ابتداء من المنشآت المتمركزة في المنابع إلى الموانئ أو مراكز التخزين إلا أن الحوادث والممارسات السابق ذكرها تجعلها مصنفة ضمن النشاطات الملوثة، والتي تلزم الممارسين لها بدفع مقابل الضرر البيئي الذي سببته.

ب- الرسم على النشاطات الملوثة أو الخطيرة على البيئة:

نظم المشرع الجزائري في المادة 117 من قانون المالية رقم 91-25 المعدل والمتمم⁽³⁾ الرسم السنوي بالنسبة للمنشآت المصنفة واعتمد في تحديده لمقدار الرسم على معيار التصنيف الثنائي، فبالنسبة للمنشآت الخاضعة لإجراء التصريح قدر الرسم السنوي بحوالي 13.500 دج أما المنشآت الخاضعة لنظام الترخيص، فيبدأ الرسم فيها من 30.000 دج إلى 180.000 دج.

وبالنظر إلى أهمية نشاطات النقل عبر الأنابيب وكونها من قبيل النشاطات التي تمارس على امتداد واسع، فإن الاختصاص بمنح الترخيص باستغلال منشآت نقل المحروقات عبر

1- قانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر عدد 43، صادر في 20 جويلية 2003، المعدل والمتمم.

2- محمد بن عزة، "دور الجباية في حماية البيئة من أشكال التلوث: دراسة لنموذج الجباية البيئية في الجزائر"، مجلة دراسات جباية، العدد 03، جامعة تلمسان، ديسمبر 2013، ص 435.

3- قانون رقم 91-25 المؤرخ في 18 ديسمبر 1991 يتضمن قانون المالية لسنة 1992، ج.ر عدد 65، صادر في 18 ديسمبر 1991، المعدل والمتمم.

الأنابيب يؤول إلى وزير البيئة، وبالتالي، يخضع استغلالها للضريبة على المنشآت الخاضعة لرخصة الوزير⁽¹⁾.

الفرع الثاني: التحفيزات الجبائية لنشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

يقصد بالتحفيزات الجبائية تلك الإعفاءات التي لها آثار إيجابية على تحريك رؤوس الأموال الأجنبية والمحلية من أجل الاستفادة منها، والحوافز سياسة عامة، تهدف إلى إعفاء المداخل الناتجة عن النشاطات التجارية للأشخاص الطبيعيين أو المعنويين.

لقد قام المشرع الجزائري بتعديل قانون المحروقات بإدخال بنود تحفيزية ذات طابع جبائي بهدف جلب المستثمرين الأجانب بكل ما يحوزون عليه من إمكانيات مالية ضخمة وتكنولوجيا متقدمة للاستفادة منها والتحكم فيها مستقبلا من طرف شركة سوناطراك، وتتمثل هذه التحفيزات في ما يلي:

أولاً- الإعفاءات الجبائية في نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

الإعفاءات الجبائية هي الأرباح أو المعاملات التي لا تخضع للضرائب، بحيث تتنازل الدولة عن حقها في فرض الضرائب والرسوم عن إيرادات تخضع أصلاً للضريبة، وذلك لاعتبارات اقتصادية، فعندما ينقل صاحب الامتياز حصته من المحروقات أو حصة المستعملين لنظام نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، فإنه يخضع لمجموعة من الالتزامات الضريبية.

1- مرسوم تنفيذي رقم 06-198 المؤرخ في 31 ماي 2006، يضبط التنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة، ج.ر. عدد 37، صادر في 04 جوان 2006.

نص قانون الرسوم على رقم الأعمال بعد تعديله بموجب قانون المالية لسنة 2010⁽¹⁾ بإعفاء نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب من الرسم على القيمة المضافة، حيث نصت الفقرة التاسعة من المادة 8 منه أنه "تستثنى من مجال تطبيق الرسم على القيمة المضافة المواد والخدمات وكذا الأشغال التي حددت قائمتها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 14-06 المتعلق بنشاطات البحث و/أو الإستغلال أو النقل عن طريق أنابيب المحروقات ..."، وبهذا يكون قانون الرسوم على رقم الأعمال قد أعفى المؤسسة الوطنية سوناطراك والغير المستعمل لمنشآت النقل بواسطة الأنابيب من دفع الرسم على القيمة المضافة.

وقد حدد المرسوم التنفيذي رقم 14-06 قائمة المنتجات التي تعفى من الرسم على القيمة المضافة والحقوق والرسوم والأتاوى الجمركية المتعلقة بنشاطات النقل بواسطة الأنابيب⁽²⁾، حيث تعفى من ذلك أنابيب النقل من كل الأصناف، تجهيز وعتاد الضخ وإعادة الحقن والضخ التجهيزات والعتاد الضروري لوضع وتجديد وصيانة منشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب إضافة إلى كل المواد التي حددها الملحق التابع للمرسوم التنفيذي رقم 14-06.

ثانيا- إهلاك أنظمة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

إلى جانب الإعفاءات المذكورة، وضع المشرع نظام الإهلاك كأفضل حل لظاهرة تدني قيمة الأصول الثابتة، إلا أنه عند تفحص قوانين المحروقات نجد أن المشرع لم يضع تعريفا لنظام

1- أمر رقم 76-102 مؤرخ في 9 ديسمبر 1976، يتضمن قانون الرسوم على رقم الأعمال ج.ر. عدد 103، صادر في 26 ديسمبر 1976، معدل ومتمم القانون 09-09 المؤرخ في 30 ديسمبر 2009، يتضمن قانون المالية لسنة 2010، ج.ر. عدد 78، صادر في 31 ديسمبر 2009.

2- مرسوم تنفيذي 14-06 مؤرخ في 15 جانفي 2014، يحدد قائمة أملاك التجهيز والخدمات والمواد والمنتجات المعفاة من الرسم على القيمة المضافة والحقوق والرسوم والأتاوى الجمركية المتعلقة بنشاطات البحث عن المحروقات و/أو استغلالها ونقلها بواسطة الأنابيب وتمييع الغاز وفصل غاز البترول المميع، ج.ر. عدد 57، صادر في 28 سبتمبر 2014.

الإهلاك في مجال المحروقات، لكنه قام بإدراجه ضمن التكاليف والأعباء القابلة للخصم نهائياً من وعاء الجباية البترولية، سواء في نشاطات المنبع أو نشاطات المصب.

أ- تعريف الإهلاك:

الإهلاك هو النقص التدريجي على مدار العمر الإنتاجي الافتراضي، أو الأصول المتناقصة القابلة للنفاد، كآبار الغاز والنفط، لكن الإهلاك لا يقتصر فقط على الموارد الطبيعية، حيث أن الشركات البترولية عند ممارستها لنشاطات المحروقات تستعمل أصولاً مادية ثابتة بصفة مستمرة مثل التجهيزات، الآلات، المعدات والمنشآت التي تدخل من ضمنها منشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، فكل هذه الأصول يصيبها نقص في أدائها الوظيفي نتيجة للاستخدام المتواصل أو مرور الزمن⁽¹⁾، وأنابيب المحروقات على وجه الخصوص قد تتعرض لعوامل أكثر تأثيراً، مثل الضغط العالي⁽²⁾ وتنوع المناخ، نظراً إلى امتدادها الكبير خصوصاً المناخ الصحراوي، مما يجعلها عرضة للإهلاك.

ب- تطبيق الإهلاك:

سمح المشرع الجزائري للمستثمرين من تخصيص مبلغ من الأرباح التي يحققونها لدعم استثماراتهم ويعتبر ذلك تحفيزاً جبايياً مباشراً، ولا تخصم الإهلاكات من الأساس الخاضع للضريبة

1- خليفة طلاش، النظام الجباي لنشاطات البحث، الانتاج والنقل بواسطة الأنابيب للمحروقات السائلة والغازية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم تخصص الدولة والمؤسسات العمومية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2020-2021، ص 380.

2- قبل بناء الأنابيب يقوم المهندسون بوضع ما يسمى بالسعة الهندسية، وهي تلك السعة التي تبرمج وتوضع في مخطط إنشاء أنابيب نقل المحروقات، أي أنها السعة التي يفترض أن ينقلها الأنبوب مع العم أن السعة الهندسية كانت منظمة بموجب المرسوم التنفيذي 21-258 المتعلق بضبط الإستعمال الحر من طرف الغير لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، ولكن تم حذفها والإبقاء على باقي السعات، ومع مرور الوقت يقل تحمل أنابيب نقل المحروقات للضغط بسبب التلف والتآكل (القدم)، وبالتالي فإن سعتها الهندسية التي كانت مفترضة ولنعتبر أنها 10 م³، ومن أجل تقليل تكاليف الصيانة والإصلاح والاستبدال، تلجأ المؤسسة الوطنية صاحبة الإمتياز إلى خفض الضغط الذي به تنتقل المنتجات البترولية، وبحكم العلاقة الطردية التي تحكم الضغط والسعة، فإن سعة الأنابيب تنخفض وتصبح 8 م³.

إلا بقدر استيفائها للشروط التالية المنصوص عليها في المادة 174 من قانون المالية لسنة 1991⁽¹⁾:

- لا تتعلق الاهتلاكات إلا بعناصر الأصول المثبتة الخاضعة للإهلاك بسبب الاستخدام ومرور الوقت.

- يجب أن تتطابق الاهتلاكات من حيث المبدأ مع التدهور الفعلي الذي تتكبده العناصر المراد اهتلاكها، ويتم احتساب الاهتلاكات كل سنة، بحيث يسمح مبلغها التراكمي بإعادة تشكيل سعر التكلفة الأصلي للتبittات القابلة للاهلاك في نهاية الفترة العادية للاستخدام، والتي يجب أن تكون مطابقة من الجانب المحاسبي والجباي.

- يجب حساب الإهلاك على أساس وفي حدود سعر التكلفة، المطابق للقيمة الأصلية التي يجب أن تقيد التبittات على أساسها في محاسبة المؤسسة.

- يجب قيد الأملاك التي تنشئ الحق في خصم القيمة المضافة عند اقتنائها في المحاسبة بسعر الشراء أو التكلفة مطروحا منها الخصم المنشئ لها.

- يجب إجراء القيد الفعلي للإهلاكات في المحاسبة⁽²⁾.

الفرع الثالث: تعريف النقل بواسطة الأنابيب:

يعتمد تحديد سعر نقل المحروقات بواسطة الأنابيب على العديد من العوامل، مثل المسافة المقطوعة، ونوع المنتج المنقول، وقطر خط الأنابيب، وتكاليف الصيانة والتشغيل، فضلاً عن

1- قانون رقم 91-26، مؤرخ في 18 ديسمبر 1991، يتضمن قانون المالية لسنة 1992. ج. ر. عدد 65، صادر في 18 ديسمبر 10.

2- خليفة طلاش، مرجع سابق، ص 382.

القوانين واللوائح التشريعية المعمول بها⁽¹⁾.

يقوم صاحب الإمتياز بتحديد تعريفات وأسعار نقل المنتجات البترولية تسري لمدة 5 سنوات إلا في حالة حدوث تغييرات في المعايير أو العناصر التي استخدمت كأساس لحساب تعريفه النقل، عندها يمكن إطلاق تعريفه جديدة قبل انقضاء فترة التعريفه السارية ويعرضها على سلطة ضبط المحروقات من أجل الموافقة عليها، ويتم احتساب تعريفه النقل حسب حجم المنتج المنقول معبراً عنه بألف متر مكعب (دج/10³ م³) بالنسبة للغاز الطبيعي أو بالطن المتري (دج/طم) بالنسبة للبترول الخام وسوائل الغاز الطبيعي، ويتم تحرير فاتورة للمستعملين وفقاً لهذا الحجم وتختلف الأسعار اعتماداً على المسافة المقطوعة والضغط المطلوب لنقل المنتج، فضلاً عن تكاليف إنشاء خط الأنابيب وصيانته وتشغيله.

ومراعاة للشفافية وتحقيق المساواة بين المستعملين، تقوم المؤسسة الوطنية سوناطراك صاحبة الإمتياز بنشر أسعار التعريفات بالنسبة للمحروقات السائلة والغازية على موقعها الإلكتروني⁽²⁾، ذلك من أجل تجسيد مبدأ عدم التمييز بين المستعملين، كما يراعي صاحب الإمتياز أثناء وضعه لتعريفات النقل وضع أدنى تعريفه ممكنة لمستعملي منشآت النقل بواسطة الأنابيب⁽³⁾.

أما بالنسبة لصاحب الإمتياز نفسه، فإنه يحرص أثناء وضعه لتعريفات النقل بواسطة الأنابيب على أن تعود عليه هذه الأخيرة بدخل يمكنه من تغطية كل التكاليف، ويطلق على هذا الدخل بالدخل المطلوب.

1- أنظر الملحق رقم 5: قرار مؤرخ في 10 ديسمبر 2019، يحدد تعريفات النقل المعادلة حسب كل سائل لفترة التعريفه 2019-2023 (وثيقة مرفقة)، ص 127.

2- أنظر الملحق رقم 6: وصف شبكة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب لسنة 2023 (وثيقة مرفقة)، ص 128.

3- المادة 5 من مرسوم تنفيذي رقم 21-259 المؤرخ في 13 جوان 2021، يحدد التعريفه ومنهجية حسابها فيما يخص نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، ج.ر. عدد 48، صادر في 20 جوان 2021.

أولاً- حساب الدخل المطلوب:

الدخل المطلوب هو ذلك الدخل الذي يُحسب على أساس التقديرات التي من شأنها تمكين صاحب الامتياز من تغطية تكاليف الاستغلال بما في ذلك اعتمادات التخلي عن المواقع ودفع الضرائب والرسوم والحقوق، واهتلاك استثماراته والتكاليف المالية، وتحقيق نسبة مردودية معقولة (1)، التي توافق عليها سلطة ضبط المحروقات، إضافة إلى تحصيل مردودية مجزية له على رؤوس الأموال التي استثمارها في أنظمة النقل بواسطة الأنابيب (2)، ويحدد هذا الدخل بالصيغة التالية:

(3)

$$\text{الدخل المطلوب} = \text{أعباء الإهلاك} + \text{إعتماد التخلي العملية} + \text{تكاليف التكاليف المالية} + \text{الضرائب والرسوم} + \text{مكافأة الأصل المستثمر}$$

ثانياً- حساب المكافأة على الأصل المستثمر:

المكافأة على الأصل المستثمر (4) هي المبلغ التقديري المخصص لمكافأة الأصول المستثمرة لسنة الاستغلال المعتبرة، تقترح هذه المكافأة من طرف صاحب الامتياز، وتخضع لموافقة سلطة ضبط المحروقات، ويشترط في هذه المكافأة أن تمكن من تمويل تكاليف ديون المؤسسة الوطنية صاحبة الامتياز، زيادة على ضمان مردودية للأموال الشخصية، حيث يجب أن تكون هذه

1- المادة 3 من نفس مرسوم تنفيذي رقم 21-259.

2- المادة 6 من نفس مرسوم تنفيذي رقم 21-259.

3- نفس المادة من نفس مرسوم تنفيذي رقم 21-259.

4- الأصل المستثمر: الأصل المستثمر هو المبلغ المالي الذي يستثمر في أي نوع من أنواع الاستثمارات. يمكن أن يشمل الأصل المستثمر الأسهم والسندات والعقارات والمعادن الثمينة والسلع والعملات الأجنبية والأدوات المالية الأخرى، ويتم استثمار الأصول للحصول على عوائد مالية أعلى

المردودية مماثلة لتلك التي يمكن أن يتحصل عليها من استثمارات بمخاطرة مماثلة، وتحدد هذه المكافأة بالصيغة التالية:

(1)

$$\text{مكافأة الأصل المستثمر} = \text{نسبة المكافأة السنوية} \times \text{قيمة حصة الأصل المستثمر} \\ \text{للأصل المستثمر} \quad \text{لسنة الإستغلال المعتمدة}$$

ويحدد الأصل المستثمر لسنة الاستغلال المعتمدة التي تحدد المكافأة على أساسه بالنظر إلى نسبة إهلاك أنظمة النقل بواسطة الأنابيب، أما أنظمة النقل التي تكون في طور الإهلاك فإن أصلها المستثمر يحدد في بداية كل سنة، ويحسب وفق الصيغة التالية:

(2)

$$\text{الأصل المستثمر} = \text{القيمة المحاسبية الصافية} + \text{الإستثمارات الجارية} + \text{الإستثمارات الجديدة المتوقعة}$$

أما أنظمة النقل التي تكون مهتلكة كلياً، فإن أصلها المستثمر يحدد في بداية كل سنة ويحسب وفق الصيغة التالية:

(4)

$$\text{الأصل المستثمر} = 10\% \text{ من القيمة الأصلية للإستثمارات الجارية} + \text{الإستثمارات الجديدة المتوقعة}$$

المطلب الثاني: التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية:

يعد التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية في الأنشطة البترولية، مرحلة مهمة من الجانب البيئي، حيث أن للأنشطة البترولية بمختلف أنواعها ومراحلها آثاراً مضرّة وسلبية على

1- المادة 7 من مرسوم تنفيذي رقم 21-259، مصدر سابق.

2- المادة 9 فقرة 1 من نفس مرسوم تنفيذي رقم 21-259.

3- القيمة الأصلية للاستثمار، المقومة بنسبة التضخم السنوية، كما هي منشورة من قبل الديوان الوطني للإحصائيات، منذ تاريخ وضعه في الخدمة أو احتمالاً، منذ آخر إعادة تقييم قانونية منجزة.

4- المادة 9 فقرة 2 من مرسوم تنفيذي رقم 21-259، مصدر سابق.

البيئة، وللتخفيف من هذه الآثار، يتم وضع خطة من أجل إعادة تأهيل المناطق المتضررة وإعادتها إلى حالتها الأصلية قدر الإمكان.

وقد عرف المشرع التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية في المادة 2 من قانون المحروقات رقم 13-19 على أنه "العمليات اللازمة لضمان التخلي عن المواقع وتفكيكها وإعادة تأهيلها وإعادتها إلى حالتها الأصلية وكذا لحماية البيئة، وينبغي أن تنجز هذه العمليات وفقا للتشريع والتنظيم الساري المفعول والمقاييس والمعايير المقبولة عموما في مجال صناعة المحروقات بتاريخ إعادتها إلى حالتها الأصلية".

ويقع تحت مسؤولية المؤسسة الوطنية صاحبة الإمتياز وعلى نفقتها عبء التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية، ولهذا فإنها ترصد سنويا في كل سنة مدنية الاعتمادات اللازمة ابتداء من انطلاق عملية الاستغلال، ويدفع مبلغ هذه الاعتمادات في حساب بنكي يفتحه صاحب الإمتياز ويتكفل بتسييره من أجل الاضطلاع تحت مسؤوليته بعمليات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية عند انقضاء الإمتياز⁽¹⁾.

الملاحظ من نص هذه المادة أن المشرع الجزائري لم ينتظر إلى حين إنشاء نظام نقل المحروقات بواسطة الأنابيب أو حتى بدء النشاط، بل فرض رصد هذه الاعتمادات المالية عند بداية مرحلة الاستغلال التابعة لنشاطات المنبع، ويعود سبب ذلك، لكون مرحلة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب هي مرحلة حتمية، لا بد منها بعد البدء في استغلال المحروقات، فبمجرد البدء في الإستغلال، تأتي مرحلة النقل إذ تكون موائية أو متزامنة معه نسبيا حسب كل حالة، وبالتالي فمن البديهي أن يكون نظام النقل بواسطة الأنابيب قد تم إنجازه، ويكون في حالة جاهزية للاستعمال.

1- المادة 143 من القانون رقم 13-19، المنظم لنشاطات المحروقات، مصدر سابق.

هذا، وقد نص قانون رقم 19-13 على أن وضع مخطط التخلي عن المواقع وإعادةتها إلى حالتها الأصلية وتكلفته، يجب أن يكون جزءاً لا يتجزأ من مخطط انجاز واستغلال نظام النقل بواسطة الأنابيب⁽¹⁾، وأعطى كذلك لسلطة ضبط المحروقات في إطار امتياز النقل بواسطة الأنابيب الصلاحية الرقابية على عمليات التخلي عن المواقع وإعادةتها إلى حالتها الأصلية، وهذا بالتعاون مع مصالح الولاية المختصة إقليمياً⁽²⁾.

الفرع الأول: تحويل ملكية أنظمة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

يقصد بتحويل ملكية نظام نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، انتقال حق ملكية الهياكل والمنشآت المدمجة من المؤسسة الوطنية سوناطراك صاحبة الامتياز، وهو الشخص المحوّل، إلى المحوّل إليه، وهي الدولة، ويكون هذا التحويل إجبارياً على صاحب الامتياز بموجب القانون وبدون أي مقابل، ويشترط أن تكون هذه الهياكل في حالة جيدة، تسمح بتشغيلها بعد انتقال ملكيتها، ويتم تحويلها في حالتين، إما قبل انقضاء مدة الامتياز أو عند انقضاءه.

أولاً- إجراءات تحويل الملكية قبل انقضاء مدة الإمتياز:

ينتهي امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب في حالة تنازل صاحب الامتياز عنه، أو في حالة سحبه من طرف الدولة إذا تبين أن صاحب الامتياز قد ارتكب خطأ جسيماً، أو في حالة التوقف النهائي لجزء من نظام النقل بواسطة الأنابيب⁽³⁾.

1- المادة 144 من قانون رقم 19-13، المنظم لنشاطات المحروقات، مصدر سابق.

2- المادة 142 من نفس القانون رقم 19-13.

3- المادة 21 من مرسوم تنفيذي 21-316، يحدد كفاءات احتساب تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادةتها إلى حالتها الأصلية فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب، مصدر سابق.

في حالة تحقق حالة من الحالات السابقة وانتهاء الإمتياز قبل موعده المحدد بـ 30 سنة فإن صاحب الإمتياز ملزم بتقديم طلب لتحويل الملكية إلى سلطة ضبط المحروقات مرفقا بملف يحتوي على ما يلي:

- البطاقة التقنية لنظام النقل بواسطة الأنابيب المعني.
- مذكرة تفسيرية لطلب تحويل الملكية و/أو التخلي.
- جرد مفصل للأنابيب والمنشآت المدمجة الموجودة في حالة اشتغال جيدة.
- جرد مفصل للأنابيب والمنشآت المدمجة الموجودة في حالة قدم.
- كل وثيقة أخرى مطلوبة وفقا للقواعد التي تضعها سلطة ضبط المحروقات⁽¹⁾.

بعد تقديم ملف طلب تحويل الملكية لدى سلطة ضبط المحروقات، تعطي هذه الأخيرة إشعارا بالاستلام لصاحب الإمتياز، وذلك في أجل 7 أيام من تاريخ استلام الطلب، وتشرع في دراسة ملف الطلب.

وابتداء من تاريخ الإشعار بالاستلام يكون لسلطة ضبط المحروقات مهلة 60 يوما من أجل تبليغ صاحب الامتياز بقائمة الأنابيب والمنشآت المدمجة لنظام النقل بواسطة الأنابيب التي ترغب الدولة في تحويل ملكيتها⁽²⁾.

في حالة طلب تحويل جزء من نظام النقل بواسطة الأنابيب، يقتطع صاحب الامتياز من الاعتمادات المكونة لنظام النقل بواسطة الأنابيب المعني وفق الشروط المحددة في دفتر الشروط

1- راجع الملحق الثاني من مرسوم تنفيذي رقم 21-316، يحدد كميّات احتساب تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادةها إلى حالتها الأصلية فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب، مصدر سابق.

2- المادة 23 فقرة 1 من نفس مرسوم تنفيذي رقم 21-316.

الملحق بقرار الوزير المكلف بالمحروقات، والذي يتضمن منح الامتياز (1)، أما في حالة طلب تحويل نظام النقل بواسطة الأنابيب بأكمله، فإن سلطة ضبط المحروقات وبعد موافقتها على الطلب، تقوم بتقديم توصية إلى الوزير المكلف بالمحروقات من أجل إنهاء الامتياز (2).

ثانيا- إجراءات تحويل الملكية عند انقضاء مدة الإمتياز:

ينقضي الامتياز في هذه الحالة بانقضاء مدته المحددة بـ 30 سنة، ويجب على صاحب الامتياز قبل 4 سنوات من انقضاء الامتياز أن يقدم إلى سلطة ضبط المحروقات طلبا لتحويل الملكية و/أو التخلي عن نظام النقل بواسطة الأنابيب مصحوبا بملف يحتوي على ما يلي:

- البطاقة التقنية لنظام النقل بواسطة الأنابيب المعني.
- جرد مفصل للأنابيب والمنشآت الموجودة في حالة اشتغال جيدة.
- جرد مفصل للأنابيب والمنشآت المدمجة الموجودة في حالة قدم.
- كل وثيقة أخرى مطلوبة وفقا للقواعد التي تضعها سلطة ضبط المحروقات (3).

تقوم سلطة ضبط المحروقات بإبلاغ صاحب الامتياز قبل 3 سنوات على الأقل من انقضاء مدة الامتياز بقائمة الأنابيب والمنشآت المدمجة لنظام النقل بواسطة الأنابيب التي ترغب الدولة في حيازتها، وتقع مسؤولية التحقق من اشتغال وحسن سير المنشآت المدمجة والأنابيب محل التحويل إلى الدولة على عاتق سلطة ضبط المحروقات (4).

1- المادة 25 من مرسوم تنفيذي رقم 21-316، يحدد كفاءات احتساب تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب، مصدر سابق.

2- المادة 25 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-316.

3- أنظر الملحق الثاني من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-316.

4- المادة 20 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-316.

الفرع الثاني: إجراءات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية:

تمر عمليات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية عبر سلسلة من الأعمال والمراحل، وذلك بعد دراسة تقنية وبيئية شاملة ومحددة سلفاً من طرف سلطة ضبط المحروقات التي تنجز من طرف صاحب الامتياز حتى قبل الحصول على امتياز النقل بواسطة الأنابيب وتتمثل هذه المراحل في ما يلي:

أولاً- دراسة التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية:

دراسة التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية هي دراسة تتضمن وصفا للجوانب التنظيمية والقانونية والمعايير المتبعة في عمليات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية وكذا وصفا لبيئة نظام النقل بواسطة الأنابيب لاسيما الجوانب الجغرافية والمعلومات الجيولوجية وقد بين الملحق الأول من المرسوم التنفيذي رقم 21-316 العناصر التي يجب أن تتضمنها دراسة التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية، وهي كالاتي:

- وصف للسياق القانوني والتنظيمي والمعياري المتعلق بالتخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلي.
- وصف بيئة نظام النقل بواسطة الأنابيب، لاسيما الموقع الجغرافي والبيانات الجيولوجية والهيدروجيولوجية، ويجب أن يكون هذا الوصف مرفقا بوثائق رسم الخرائط، لاسيما خطة الموقع التي تغطي المنطقة المجاورة لنظام النقل بواسطة الأنابيب، والمبينة فيها خطوط السكك الحديدية والطرق العمومية والنفاط والمجاري المائية، وكذا خصائص المواقع الطبيعية و/أو المحمية.

- توصية مبررة على النحو الواجب، حول طريقة التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية والتكلفة المرتبطة بها⁽¹⁾.

زيادة على ذلك، تتضمن دراسة التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية، تحديدا وتقييما للآثار البيئية المباشرة وغير المباشرة الناتجة عن هذه العمليات على المدى القصير والطويل، وتحديد وتقييم المخاطر، وخطة لتسيير المخاطر، وخطة أخرى للتسيير البيئي وتتضمن خطة تسيير المخاطر ما يلي:

- التدابير الوقائية لضمان سلامة الأشخاص والممتلكات أثناء تنفيذ عمليات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية.

- تدابير التدخل لتسيير المخاطر التي تحدث أثناء عمليات التخلي وما بعد التخلي.

أما بالنسبة لخطة التسيير البيئي فإنها تغطي الجوانب الآتية:

- الوقاية من التلوثات العرضية⁽²⁾ ومكافحتها أثناء تنفيذ عمليات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية.

- تسيير -فرز وجمع ومعالجة وإزالة- النفايات والرواسب الناتجة، لاسيما أثناء تنظيف الأنابيب وهدم وتفكيك المنشآت المدمجة.

- تسيير المواقع وأسطح الأرض الملوثة.

- تسيير النفايات المطروحة السائلة والغازية الناتجة لاسيما أثناء تفريغ الأنابيب ومنشآت التخزين

1- أنظر الملحق الأول نطة 1، من مرسوم تنفيذي رقم 21-316، يحدد كفاءات احتساب تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب، مصدر سابق.

2- التلوثات العرضية: هي التسريبات والانسكابات والانبعاثات الجوية...

- تسيير المواد الكيميائية المستخدمة أثناء تنفيذ العمليات.
- إعادة تأهيل سطح وباطن الأرض بالموقع وإزالة تلوث المياه الجوفية في حالة ثبوت التلوث⁽¹⁾.

تشمل دراسة التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية أيضا، تنظيم عمليات مراقبة ما بعد التخلي فيما يخص الآثار البيئية على مستوى المواقع، لا سيما بالنسبة للأنابيب المتخلي عنها في مكانها وعن طريق إزالة المنشآت المدمجة، وأخيرا، فإن هذه الدراسة تعنى بتحديد تكلفة عمليات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية⁽²⁾.

ثانيا- تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية:

تدرس سلطة ضبط المحروقات أثناء معالجة طلب الامتياز، برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية، إضافة إلى التكلفة المتعلقة به، واللذان يكونان مدمجان مع مخطط إنجاز نظام النقل بواسطة الأنابيب واستغلاله⁽³⁾.

وبمجرد منح الامتياز يعتبر برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية والتكلفة المتعلقة به موافقا عليه من قبل سلطة ضبط المحروقات.

1- أنظر الملحق الأول نطة 2، من مرسوم تنفيذي رقم 21-316، يحدد كفاءات احتساب تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب، مصدر سابق.

2- أنظر الملحق الأول نطة 2، من مرسوم تنفيذي رقم 21-316، يحدد كفاءات احتساب تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب، مصدر سابق.

3- مخطط الإنجاز والاستغلال هو الوثيقة التي تغطي مراحل الإنجاز والاستغلال والتخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية لنظام النقل بواسطة الأنابيب أو اتساعته و/أو امتداداته المحتملة، المتضمنة على الخصوص، المشتلات وتكلفة وخطة الإنجاز والكميات الواجب نقلها وأعباء الاستغلال وكذا برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية (راجع المادة 3 فقرة 5 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-316).

وإعداد هذا البرنامج يكون مبنياً على أساس دراسة تتم على نفقة صاحب طلب الامتياز وتحدد مختلف الطرق الممكنة للتخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية وتقرن على المستويات التقنية والبيئية والاقتصادية والأمن الصناعي⁽¹⁾.

تتمثل طريقة التخلي بالنسبة للمنشآت المدمجة والأنابيب السطحية، في التفكيك والإزالة، أما بالنسبة للأنابيب المغمورة والأنابيب الموضوعة في عمق البحر، فإنها تكون إستثنائية ولا يمكن اللجوء إليها إلا لأسباب مبررة، من بينها الحفاظ على سلامة الأشخاص والممتلكات وحماية البيئة أو باستغلال مستقبلي للمواقع⁽²⁾.

هذا، وتخضع تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية لكل نظام نقل بواسطة الأنابيب للتقييس سنوياً⁽³⁾، وكذا موافقة سلطة ضبط المحروقات عليها وفقاً للقواعد المحددة في دفتر الشروط الملحق بقرار الوزير المكلف بالمحروقات المتضمن منح الامتياز، ويتم تعديل التكلفة في إحدى الحالتين التاليتين:

- يتم تحيين برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية ومراجعة التكلفة المرتبطة به في حالة اتساع و/أو امتداد نظام النقل بواسطة الأنابيب⁽⁴⁾.

1- المادة 7 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-316.

2- المادة 8 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 21-316.

3- المادة 16 من المرسوم التنفيذي 21-316، يحدد كيفية احتساب تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب، مصدر سابق.

4- المادة 11 من المرسوم التنفيذي 21-316، المصدر نفسه

- يتم تعديل برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية، بعد تغيير مشتملات نظام النقل بواسطة الأنابيب، أو في حالة تغيير هام في العناصر التي استخدمت كأساس لإعداد هذا البرنامج و/أو لتحديد التكلفة المرتبطة به⁽¹⁾.

و يخضع تعديل تكلفة التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية بعد تعديل برنامج التخلي عنها لموافقة سلطة ضبط المحروقات⁽²⁾.

ثالثاً - مراقبة عمليات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية:

تقوم المؤسسة الوطنية سوناطراك صاحبة الامتياز بإرسال خطة تفصيلية، تتضمن كل الخطوات التي سوف تتبع من أجل التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية مرفقة بجدول زمني لهذه العمليات، وذلك في أجل 6 أشهر قبل بدء الأشغال، وتقوم سلطة ضبط المحروقات بدورها بإرسال هذه الخطة إلى الولاية المختصين إقليمياً لإبداء رأيهم، ويكون ذلك في أجل لا يتعدى 45 يوماً من تاريخ إرسال الخطة، ويعتبر رأيهم إيجابياً في حالة عدم الرد بعد انقضاء الأجل وتبلغ بعدها سلطة ضبط المحروقات صاحب الامتياز بموافقتها على تنفيذ خطة عمليات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية⁽³⁾.

يعلم صاحب الامتياز عند حلول موعد الأشغال، سلطة ضبط المحروقات بتاريخ بدء أشغال التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية، ويرسل لها تقارير شهرية حول تقدم هذه الأشغال وتقوم هذه الأخيرة بالتعاون مع المصالح الولائية المختصة إقليمياً بمراقبة تنفيذ عمليات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية في ما يخص الأنابيب الظاهرة والموجودة فوق سطح

1- المادة 12 فقرة 1 من المرسوم التنفيذي 21-316، المصدر نفسه.

2- المادة 12 فقرة 2 من مرسوم تنفيذي 21-316، المصدر نفسه.

3- المادة 26 من مرسوم تنفيذي 21-316، يحدد كفاءات احتساب تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب، مصدر سابق.

الأرض، أما بالنسبة للأنابيب المطمورة والأنابيب الموضوعة في عمق البحر التي تم التخلي عنها في مكانها، يجب أن تسهر سلطة ضبط المحروقات على أن يتخذ صاحب الامتياز جميع التدابير المنصوص عليها بموجب التنظيم المعمول به واللازمة للحفاظ على سلامة الأشخاص والممتلكات وحماية البيئة⁽¹⁾.

عند الانتهاء من عمليات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية، تسلم سلطة ضبط المحروقات لصاحب الامتياز محضرا بشأن التنفيذ السليم لهذه العمليات، ومع ذلك فإن انتهاء العمليات لا يعفي صاحب الإمتياز من المسؤوليات التي قد تنجم عن التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية، إذ أنه يتعين على صاحب الامتياز بدوره إجراء عمليات مراقبة ما بعد التخلي والتكفل بكل تأثير بيئي قد ينجم عن الأنابيب التي تم التخلي عنها في مكانها وعن إزالة المنشآت المدمجة⁽²⁾.

المبحث الثاني:

طرق حل المنازعات الناشئة عن نقل المحروقات بواسطة الأنابيب

تعرف المنازعات بصفة عامة بأنها "عدم الاتفاق حول مسألة من الواقع أو القانون فيرتب عنها تعارض المصالح بين الأطراف"⁽³⁾، أما على المستوى الدولي، فتعرف على أنها "النزاعات ذات الطابع القانوني بين الأشخاص الخاصة الطبيعية أو المعنوية من جنسيات مختلفة، أو

1- المادة 27 من نفس المرسوم التنفيذي 21-316.

2- المادة 28 من نفس المرسوم التنفيذي 21-316.

3- فاطمة عبد الرحيم على المسلماوي، "وسائل تسوية منازعات العقود النفطية" مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، كلية المستقبل الجامعة، قسم القانون، 2022، ص 713.

بين الأشخاص العامة في الدول أو إحدى مؤسساتها من ناحية وبين أشخاص خاصة أجنبية أو معنوية من جهة أخرى"⁽¹⁾.

وباعتبار أن العقود البترولية هي من قبيل العقود طويلة المدى، والتي تترتب عليها التزامات مالية كبيرة بين الأطراف، وأن إبرامها يتطلب الكثير من التخطيط والمفاوضات، وهو ما يدفع بالأطراف إلى إدخال العديد من الشروط والبنود التعاقدية التي يتم إعدادها وصياغتها بهدف الإلمام بجميع النقاط الأساسية للعقد، تفاديا لوقوع خلافات أثناء تنفيذه.

ونظرا لحساسية هذه العقود، نجد أنها دائما تتضمن بنودا توضح الأساليب والطرق التي من خلالها يتم حل المنازعات المحتمل نشوبها في المستقبل⁽²⁾، لأن طبيعة هذه العقود لا يمكن أن تخلو من الخلافات⁽³⁾، ثم إن من نتائج عقود المحروقات، استخراج واستغلال المحروقات ونقلها عبر الأنابيب، وهو أمر منطقي، فلا يمكن تصور تحقيق القيمة الاقتصادية المرجوة من المحروقات، وهي لم تغادر المكامن.

إن نقل المحروقات عبر الأنابيب من طرف المؤسسة الوطنية سوناطراك صاحبة الامتياز لا يثير أي إشكال، لكن حصرية الامتياز لا تعني حصرية الاستعمال، فالغير يمكن له عن طريق الاستعمال الحر لمنشآت نقل المحروقات عبر الأنابيب نقل حصته من الإنتاج، ولا يتم ذلك إلا بعد إبرام العقدين النموذجيين اللذان يعدهما صاحب الامتياز.

1- المرجع نفسه، ص 713-714.

2- حسيبة بكاكية، عقود التجارة الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمن ميرة، بجاية، 2013/2012، ص 54.

3- النزاع الذي نشب بين مجمع أناداركو النفطي الأمريكي وسوناطراك حول قضية الرسوم التي أقرها قانون المحروقات، حيث باشر الجانبان مفاوضات لحل النزاع وديا عام 2006. راجع أكثر تفاصيل حول وقائع وحيثيات هذه القضية على الرابط الآتي: <https://www.djazairss.com/essalam/45442006>

وعلى غرار عقود المحروقات، فإن هذان العقدان يحتويان في مضمونها طرقا لتسوية الخلافات والنزاعات، وذلك تحسبا لوقوعها، حيث نص العقدان على ضرورة حل المنازعات بطرق ودية قبل اللجوء إلى القضاء (المطلب الأول)، لكن في حالة فشل الطرق الودية في حل هذه الخلافات، فإن حلها يؤول إلى الجهات القضائية المختصة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التسوية الودية لنزاعات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

رفعت حيوية النشاطات الاقتصادية وسرعتها من حيث تدفق السلع والخدمات حواجز عديدة الشيء الذي جعل المتعاملين في هذه المجالات يبحثون عن أفضل وأحسن الحلول لإنجاح العقود التي يبرمونها، خاصة عندما يتعلق الأمر بتسوية الخلافات أو المنازعات الناشئة عن المعاملات التي يقومون بها بشكل مألوف، وذلك باختيار الوسائل الأكثر فعالية وسرعة، نظرا لأهمية النشاط واتسامه بالحيوية والديناميكية.

وقد انتبه المتعاملون الاقتصاديون أن القضاء الداخلي لم يعد يتماشى والتطورات الكبرى التي عرفت ومازالت تعرفها النشاطات الاقتصادية على الصعيد الدولي، الأمر الذي تطلب البحث عن وسائل تتناسب مع هذه التطورات، من خلال استحداث وسائل بديلة، أطلق عليها تسمية الوسائل البديلة لتسوية المنازعات (1).

تظهر خصوصية هذه الوسائل البديلة لتسوية المنازعات في المجال الاقتصادي من خلال البساطة والمرونة التي توفرها، عكس إجراءات التقاضي المتبعة أمام القضاء التي لطالما وصفت بالتعقيد، ناهيك عن المدة الطويلة التي يستغرقها القاضي للفصل في المنازعات، وهو ما لا يتناسب تماما مع خصوصية المنازعات الاقتصادية الدولية.

1- الكاهنة أريزيل، "خصوصية تسوية المنازعات ذات الطابع الاقتصادي"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 09، العدد 02، ديسمبر 2018، ص 14.

فالإجراءات المتبعة عند استخدام آليات التحكيم والوساطة والمصالحة، تتسم بأنها إجراءات سهلة ومبسطة لا يكتنفها شكل محدد سلفاً، أي لا تتصف بالتعقيد، لأن طرفي النزاع هما اللذان يختارانهما، لذا فهي وسائل عادلة وسريعة لفض المنازعات.

يعود سبب اعتماد الحلول البديلة لحل النزاعات الناشئة عن نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب قبل اللجوء إلى القضاء الوطني، لكون العقدان النموذجيان لنقل المحروقات السائلة والغازية تضمنتا في الفقرة الأولى من المادة 16 منهما، شرط اللجوء الإجمالي إلى التسوية الودية من أجل حل المنازعات المحتمل نشوبها بين الطرفين، وذلك في أجل 60 يوماً، ابتداء من تاريخ إخطار الطرف الأكثر استعجالاً للطرف الآخر بالتجاوزات.

هذا، وقد أخضع العقدان النموذجيان في المادة الرابعة نشاط نقل المحروقات عبر الأنابيب للقانون الجزائري، لكن في المقابل لم يشر العقدان النموذجيان إلى الوسائل أو طرق التسوية الودية التي يجب أن تطبق في حالة نشوب النزاع، تاركا الحرية التامة للطرفين لاختيار الطريقة الأمثل لحله، غير أنه بالرجوع إلى القانون رقم 08-09 المعدل والمتمم⁽¹⁾، نجده قد حصر هذه الطرق في 3 أنواع، وهي الصلح، الوساطة والتحكيم:

الفرع الأول: الصلح:

1- قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر. عدد 21، صادر في 23 أبريل 2008، معدل ومتمم بقانون رقم 22-13 مؤرخ في 12 جويلية 2022، جريدة رسمية عدد 48، صادر بتاريخ 17 جويلية 2022.

عرف الفقه الصلح بأنه اتفاقية تنازل متبادل بين أطراف العقد المتنازعة، حيث يتنازل كل واحد منهما عن حق يطالب به، وذلك بعد الاستعانة بطرف ثالث خارج عن النزاع، بهدف إيجاد الحل المناسب للخلاف المطروح بعيدا عن ساحة القضاء⁽¹⁾.

أما التعريف القانوني للصلح فقد برز في القانون المدني⁽²⁾ في نص المادة 459 منه، بأنه "عقد ينهي به الطرفان نزاعا قائما أو يتوقيان به نزاعا محتملا، وذلك بأن يتنازل كل منهما على وجه التبادل عن حقه"، وبالتالي، فهو اتفاق ودي، يخضع للقواعد المقررة في النظام التعاقدية في القانون المدني، ويتم دون اللجوء إلى القضاء وبعد الموافقة عليه بين الأطراف المتنازعة.

ويلاحظ بأن تعريف الصلح في القانون المدني جاء واسعا، إذ أنه فتح باب اللجوء إليه عند نشوب النزاع وقبل وقوعه أيضا، لكن قانون الإجراءات المدنية والإدارية عند تنظيمه للصلح نجده قد ضيق من نطاق الصلح وجعله فقط وسيلة لتسوية النزاع بعد نشوبه، حيث نصت المادة 994 من ذات القانون على أنه "يجوز للخصوم التصالح تلقائيا أو بسعي من القاضي في جميع مراحل الخصومة".

كما أن العقدان النموذجيان لنقل المحروقات بواسطة الأنابيب لم يتضمنا في موادهما أي إشارة إلى تدخل القاضي في إجراء الصلح، بل أكدا على ضرورة الوصول إلى حل ودي في أجل 60 يوما من تاريخ إخطار الطرف الأكثر استعجالا للطرف الآخر بالتجاوزات، وبالتالي، فإن رغبة الطرفين التي تجلت في العقد بعدم تدخل القاضي في مرحلة التسوية الودية للنزاع، قد قيدت من الصلح كآلية للتسوية الودية وحصرتها فقط في حالة وجود اتفاق بين الطرفين باللجوء إليه

1- الكاهنة أرزيل، مرجع سابق، ص18.

2- أمر رقم 75-58 يتضمن القانون المدني، مصدر سابق.

وهذا ما يتفق في الواقع مع طبيعة وخصوصية النزاعات الناشئة عن المبادلات الاقتصادية في قطاع المحروقات.

واستنادا لما هو منصوص عليه في العقدين النموذجيين لاستعمال منشآت نقل المحروقات من طرف الغير، فإنه يمكن اللجوء إلى الصلح إذا اتفق عليه الطرفان وقبله كوسيلة ودية لحل النزاع دون تدخل أي طرف ثالث، ويكون الصلح بالجلوس إلى طاولة النقاش والتفاوض، حيث يحاول كل طرف التوصل إلى حل ودي للنزاع بالتنازل عن جزء من حقوقه.

أولا- القوة الإلزامية للصلح:

باعتبار الصلح وسيلة ودية لتسوية المنازعات، فهو يثير إشكالية القوة الإلزامية له، ذلك أنه نابع من اختيار طرفي العقد له تطبيقا لمبدأ سلطان الإرادة، فالإرادة الحرة للأفراد هي التي تقرر اختيار الصلح من عدمه كوسيلة ودية لحل النزاع دون تدخل طرف خارج عن العقد، لكن تبدأ بوادر إلزامية الصلح في الظهور بمجرد البدء في إجراءات الصلح، والدليل على ذلك الالتزام بتلك الإجراءات من حيث مدة الفصل فيها وسيرها، وصولا إلى الحل الذي يتم الاتفاق عليه، غير أن ذلك ليس بقاعدة عامة وإنما قد لا تلتزم الأطراف بأحكام الصلح، وفي هذا الشأن يمكن الإقرار بالقاعدة التالية: "الصلح في أوله اختيار، وفي وسطه تقريب لوجهات النظر، وفي آخره اتفاق أو عدم اتفاق"⁽¹⁾.

1- الكاهنة أرزيل، "مكانة المصالحة في تسوية منازعات التجارة الدولية"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد أ، عدد 46، جامعة الإخوة منتوري 1، ديسمبر 2016، ص 31.

ثانياً- آثار استخدام الصلح:

يقدم الصلح العديد من المزايا للمتعاقدين، كونه آلية تحقق السرعة في الفصل في النزاع وتنسم بالمرونة، إذ يكفل السرية التامة للمنازعات، ذلك أن مواضيع نشاطات النقل بواسطة الأنابيب تنسم بطبيعتها الخاصة، لا يقبل فيها الطرفان خروج المعلومات إلى العلن، بهذا يكون الصلح قد خالف القضاء من ناحية السرعة، ومن ناحية العلنية، حيث أن القضاء يتخذ العلنية كمبدأ له بل إن سرية الصلح تمتد إلى ما بعد الاتفاق الذي يتم التوصل إليه في حالة الفصل في النزاع، فضلاً عن أن الصلح يكفل الحفاظ على الروابط الحسنة بين الأطراف المتنازعة وتحسين مناخ الممارسات الاقتصادية والاستثمار (1).

الفرع الثاني: الوساطة الإتفاقية:

تعدد تعريف الوساطة فقها، حيث تم تعريفها على أنها وسيلة اختيارية تقوم فيها الأطراف المتنازعة بتحديد خلافاتهم وتسويتها بشكل مشترك ولا يملك فيها الوسيط أي سلطة ملزمة، حيث تقتصر مهمته على مساعدة أطراف النزاع في حل خلافهم (2)، وعرفت أيضاً بأنها العمل الودي الذي يقوم به طرف ثالث، يسمى الوسيط، لأجل حل الخلاف بين الطرفين المتنازعين، وذلك من خلال الاشتراك في المفاوضات التي تتم بينهما، بغية الوصول إلى حل للنزاع يرضي الطرفين علماً أن الطرفين حُرَّان في قبول الوساطة أو رفضها (3).

أولاً- عوامل نجاح الوساطة الاتفاقية:

1- المرجع نفسه، ص 32.

2- Maria Carmelina Londono Lazaro, «The effectiveness of international mediation -The current debate-», International Law: Revista Colombiana de Derecho Internacional, N° 2, diciembre, 2003, p 321.

3- فاطمة عبد الرحيم على المسلماوي، مرجع سابق، ص 717.

يعود نجاح الوساطة الاتفاقية من عدمها إلى 3 أسباب رئيسية، هي: شدة النزاع، مدة النزاع ووقت التدخل فيه، ونوع القضية المتنازع فيها.

"كلما زادت حدة النزاع، زادت احتمالية قبول الوساطة ونجاحها كوسيلة لتقليل الخسائر إلى الحد الأدنى"، فقد يبدو أن الإسراع في انعقاد الوساطة قبل أن يتجاوز المتنازعون مرحلة التصالح وقبول الحلول هو الحل الأمثل، لكن عددا من المحللين يرون أن نسبة نجاح الوساطة تكون أكبر عندما تفشل مساعي الصلح بين الطرفين، واتضح أن الطرفي النزاع قد يتعرضان إلى خسائر كبير في حالة عرض النزاع على القضاء، وتتجلى أهمية وقت تدخل الوسيط، ذلك أن تدخله في مرحلة متأخرة من النزاع وانتظاره للحظة الحاسمة له دور كبير جدا في نجاح الوساطة وبالنظر إلى نوع القضية المتنازع فيها⁽¹⁾، ألا وهي نزاع نقل المحروقات بواسطة الأنابيب الناشئ عن استعمال الغير لمنشآت النقل، فإن مواضع الخلاف فيها تكون محدودة نوعا ما مقارنة بعقد المحروقات⁽²⁾ ومنازعات أنشطة المنبع، حيث تنحصر مواضيع النزاع في نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب حول تعريفات النقل والالتزامات التي يحددها العقدان النموذجيان.

ثانيا- سير الوساطة الإتفاقية:

يعتمد سير الوساطة على الاتفاق بين الطرفين المتنازعين والوسيط، وذلك بالاتفاق على طريقة تسيير عملية الوساطة، كالتاريخ والوقت والمكان والتعريف بالشخص الوسيط الذي يقوم بالعملية إلى جانب تحديد تكاليفها وتبيان الإطار القانوني الذي سيحكم عملية الوساطة، كالقانون واجب التطبيق على الاتفاق والمسائل العملية محل الخلاف، ولعل هذا الاتفاق هو الذي يحدد كل الجوانب العملية.

1- Maria Carmelina Londono Lazaro, op.cit, p 326.

2- عقد المحروقات هو العقد الخاص بنشاطات المنبع والمبرم بين الأطراف المتعاقدة بموجب شرط القانون 13-19.

والجدير بالذكر أن السرية في هذه الحالة واجبة، بحيث يتعهد الطرفان في حالة الاتفاق أن يحفظا الوساطة وإجراءاتها في إطار من السرية والكتمان. في حالة تدهور العلاقة التعاقدية بين الطرفين إلى درجة أن الوسيط لم يصل إلى حل عادل بينهما، خاصة عندما يتعلق الأمر بنزاع فني وتقني، فهنا الأمر يستدعي اللجوء إلى وسيلة أكثر فعالية لحل النزاع⁽¹⁾.

يمكن أن يقوم بدور الوسيط في إطار منازعات الاستعمال الحر للمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، سلطة ضبط المحروقات باعتبارها الجهة المخول لها قانونا الإشراف على المصالحات في حالة النزاعات الناجمة عن تطبيق التنظيم المتعلق بالاستعمال الحر للمنشآت من طرف الغير⁽²⁾. وعليه، فإنه يعاب على سلطة ضبط المحروقات انحدارها من كونها سلطة ضابطة لنشاطات المصب إلى اضطلاعها بمهمة الوساطة في النزاع الناتج عن عقد الاستعمال الحر للمنشآت من طرف الغير.

الفرع الثالث: التحكيم الداخلي:

يعرف التحكيم اصطلاحاً بأنه "الاتفاق على طرح النزاع على هيئة معين أو أفراد معينين للفصل فيه بقرار ملزم دون اللجوء إلى المحكمة المختصة أصلاً بالنظر في النزاع"⁽³⁾، كما عرفه جانب من الفقه العربي على أنه نظام قضائي خاص، يختار فيه الأفراد قضاءهم ويعهدون إليه بمقتضى اتفاق أو شرط خاص مكتوب، مهمته تسوية المنازعات التي نشأت أو قد تنشأ بينهم

1- عبد الكريم موكمة، محاضرات في مادة قانون التجارة الخارجية، ملقاة على طلبة السنة أولى ماستر، تخصص قانون الأعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2019-2020، ص105.

2 - المادة 44 نطة 18 من قانون 19-13 المنظم لنشاطات المحروقات، مصدر سابق.

3- كمال عليوش قربوع، التحكيم التجاري الدولي في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 2004، ص

بخصوص علاقاتهم التعاقدية أو غير التعاقدية ذات الطابع التجاري، والتي يجوز تسويتها عن طريق إصدار قرار ملزم بشأنها، فهو ذلك النظام الذي يفصل في المنازعات المتعلقة بالتجارة والمبادلات الاقتصادية، كما يقصد بالتحكيم عرض النزاعات على هيئة تتشكل من حكم أو حكام من الغير، يعينون باختيار من الطرفين المتنازعين أو بتفويض منهما، أو على ضوء شروط يتم تحديدها من قبل هاذين الطرفين، أو بواسطة القانون، لتفصل هذه الهيئة التحكيمية في النزاع بحكم يكون منهيًا للخصومة في جوانبها المحالة على الهيئة المذكورة (1).

أولاً- تمييز التحكيم الداخلي عن التحكيم الدولي:

التحكيم الداخلي هو التحكيم الذي تكون كل مقوماته وعناصره من موضوع النزاع إلى القانون الواجب التطبيق، مروراً بالمكان الذي يجري فيه التحكيم، متصلة بدولة محددة، وهذا النوع من التحكيم يتعلق بمعاملات وطنية بين أطراف وطنيين، ويفصل بينهم محكمون وطنيون، وينفذ حكمه في ذات الدولة (2)، أما التحكيم الدولي، فهو التحكيم الذي تتصل عناصره، عنصر أو عدة عناصر أجنبية، كجنسية الأطراف أو موضوع النزاع أو إجراءات التحكيم بالنظام القانوني لدولة أخرى.

تحمل العديد من الشركات الأجنبية التي تتعاقد مع المؤسسة الوطنية من أجل استعمال أنظمة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب جنسيات أجنبية ويطبق عليها النظام القانوني لدول أخرى وبذلك يعتبر الإستعمال الحر لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب عقداً دولياً، لكن باعتبار أن خدمة نقل المحروقات عبر الأنابيب التي تقدمها سوناطراك تكون وفق معاملة غير تمييزية يعامل فيها الطرف الوطني والأجنبي على حد السواء ويخضعان لنفس تعريفات النقل دون أي

1- موسى بوكريطة، "التحكيم التجاري كوسيلة لتسوية منازعات عقود التجارة الدولية، مجلة الحقوق والعلوم السياسية"، العدد 08،

الجزء 02، جامعة سيدي بلعباس، جوان 2017، ص 1150

2- خالد كمال عكاشة، دور التحكيم في فض منازعات الاستثمار، دار الثقافة، عمان، الطبعة الأولى، 2014، ص 56.

اعتبار لجنسيتهما، يتضح أن معيار جنسية الطرف المستعمل عنصر غير جوهري⁽¹⁾ في عقد النقل بواسطة الأنابيب، ولا يؤثر في النشاط، بيد أن كل مستعمل لأنابيب المحروقات، سواء كان وطنيا أو أجنبيا، يعامل بنفس المعاملة غير التمييزية، ويخضع لنفس التعريفات دون أي اعتبار لجنسيته، وبالتالي، فإن التحكيم الداخلي ينفرد بالفصل في نزاعات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، خصوص بعدما نص العقدان النموذجيان على تطبيق القانون الجزائري في حالة وقوع نزاع.

ثانيا- نوع التحكيم المطبق على نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

سبقت الإشارة إلى أن إخضاع المنازعات التي تنشأ عن عقود نقل المحروقات بواسطة الأنابيب المبرمة بين المؤسسة الوطنية صاحبة الامتياز وشركات البترولية الأخرى للتحكيم يستلزم وجود اتفاق صريح بين الطرفين المتعاقدين على ذلك، وأن هذا الاتفاق قد يتخذ صورة شرط التحكيم يوجد في العقد ذاته، أو يتخذ صورة مشاركة التحكيم، وفي ضوء هذه المسلمة البديهية يمكننا التأكيد على أن التحكيم الذي يتفق عليه الطرفان لحسم المنازعات التي تثور بمناسبة عقود نقل المحروقات بواسطة الأنابيب المبرمة بينهما يعد من دون شك من قبيل التحكيم الاختياري مادام أنه لم يكن مفروضا عليهم، وأن إرادتهم قد اتجهت إليه، وتم التعبير عنها في صورة شرط تحكيم وارد في العقد⁽²⁾.

لكن باستقراء جملة من شروط التحكيم الواردة في عقود المحروقات، يتضح أن أطراف هذه العقود غالبا ما يتفقون على اللجوء إلى ما يسمى بالتحكيم الحر، حيث يتفق الطرفان على أن أي

1- هشام علي صادق، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص 161.

2- سراج حسين أبو زيد، التحكيم في عقود البترول، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 178.

نزاع أو خلاف قد ينشأ بينهما، سيتم الفصل فيه بواسطة محكمين من اختيارهما دون اللجوء إلى هيئة أو مركز دائم للتحكيم (1).

ثالثاً - سير التحكيم الداخلي:

يشترط من أجل اللجوء إلى التحكيم كآلية ودية للفصل في النزاع أن يتفق عليه الطرفان ويثبتا إتفاقهما عليه كتابة⁽²⁾، في العقد، وبالرغم من عدم ذكر وجوب اللجوء إلى التحكيم صراحة في عقدي الاستعمال الحر لمنشآت نقل المحروقات من طرف الغير إلا أن الإشارة إلى وجوب اللجوء إلى الأساليب الودية لحل الخلافات، تفتح المجال لاستعمال التحكيم كوسيلة لحل النزاع.

بمجرد الاتفاق على إحالة النزاع على التحكيم، يمنح المحكم، سواء كان شخصاً طبيعياً أو معنوياً، سلطة الفصل فيه، وبالتالي لا تكون محاكم الدولة المختصة في الفصل في النزاع حيث يمنع على الطرفين اللجوء إلى القضاء الوطني لطلب الفصل في المنازعة محل التحكيم، وإذا فعلاً ذلك، فإنه يتعين على محاكم الدولة أن تمتنع عن القضاء في النزاع المعروض، ذلك أن التحكيم مستمد من إرادة الطرفين التي اختارت هذا الأسلوب لحل النزاع الناشئ بينهما، وقرار التحكيم يكون ملزماً لهما، وغير قابل للطعن فيه من قبل الطرفين⁽³⁾، ولكن رفض الاعتراف بحكم التحكيم أو

1- المرجع نفسه، ص 179

2- المادة 1040 الفقرة 1 من قانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المعدل والمتمم، مصدر سابق.

3- المادة 1055 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، مصدر سابق.

تنفيذه يكون قابلاً للاستئناف⁽¹⁾ في الحالات المنصوص عليها في المادة 1056 فقط من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

المطلب الثاني: التسوية القضائية لنزاعات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب:

تأتي مرحلة التسوية القضائية كمرحلة علاجية لاحقة في حالة عدم نجاح التسوية الودية للنزاع المتعلق بنقل المحروقات بواسطة الأنابيب وفقاً لما نصت عليه المادة 16 فقرة 2 من العقدان النموذجيان المذكوران سابقاً.

ويعد اللجوء إلى الوسائل القضائية لحل الخلافات فعالاً بدرجة كبيرة، على الرغم من أنها لا تراعي مصالح الطرفين، ولا تتميز بسرعة وسائل التسوية البديلة إلا أنها تمتاز بقوة فض النزاع وذلك بإصدار أحكام نهائية وملزمة للطرفين المتخاصمين، وبذلك تظهر جدوى التسوية القضائية (الفرع الأول)، غير أن خصوصية النزاع حول أنشطة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب الدولية قد لا تسمح برفعه إلى القضاء الوطني، ذلك أن الأطراف المتنازعة تحمل بالضرورة جنسيات مختلفة، وقد لا تقبل هذه الأطراف تطبيق القانون الوطني على النزاع وتستبعده خوفاً من التعصب الذي قد يسيطر على القضاء أو القوانين التي يمكن أن تكون غير متناسبة مع النزاع القائم أو مع مصالحها، وبالتالي، فإن التسوية القضائية لها تكون غير ملائمة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: شرط اللجوء إلى القضاء الوطني لفض نزاعات النقل بواسطة الأنابيب الوطنية:
بعد فشل المساعي الودية لحل النزاع الناشئ عن الاستعمال الحر لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، والذي قد ينشب بين المؤسسة الوطنية سوناطراك صاحبة الامتياز والغير

1- المادة 1055 من نفس القانون.

المستعمل لمنشآت النقل، فإنه يخرج من دائرة الودية إلى القضاء الوطني، وبالتالي يعتبر هو الجهة المخول لها بالفصل في النزاعات النقل بواسطة الأنابيب.

وسعيًا من المشرع الجزائري إلى الحفاظ على العلاقات التجارية الحسنة بين الطرفين، فإنه فرض المرور على مرحلة الوساطة القضائية كمرحلة سابقة للتقاضي، أملا في إنهاء النزاع بطريقة ودية، أما في حالة عدم جدوى الوساطة القضائية، فإن النزاع يؤول إلى القضاء باعتباره المرحلة النهائية والحاسمة في مسار الخصومة.

أولا- الوساطة القضائية:

يمكن تعريف الوساطة القضائية على ضوء المادة 994 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية بأنها "آلية بديلة لحل النزاعات تقوم على أساس تدخل طرف ثالث محايد يسمى الوسيط يعينه القاضي، من أجل تقريب وجهات النظر بين المتخاصمين لمحاولة إيجاد تسوية ودية يقبلها أطراف النزاع".

يذكر أن المشرع الجزائري قد استلهم فكرة الوساطة القضائية من النظم الأنجلوساكسونية واتخذها كأسلوب استباقي قبل اللجوء إلى الحل القضائي، وحتى وإن كانت هذه الوساطة تجري داخل المحاكم بمعية القاضي، لكن إجراءاتها تتسم بالمرونة والسرية، الشيء الذي يبقى على العلاقة الودية بين الخصوم.

عند رفع نزاع نقل المحروقات بواسطة الأنابيب أمام القسم التجاري، يقوم القاضي قبل أي إجراء، وفي أول جلسة، بعرض إجراء الوساطة على الطرفين المتنازعين، باعتبار أن نزاع نقل المحروقات بواسطة الأنابيب الذي ينشأ بين المؤسسة الوطنية سوناطراك والغير المستعمل للأنابيب في إطار الاستعمال الحر للمنشآت يدخل ضمن النزاعات التجارية، ودون أن يكون لهما الحق في القبول أو الرفض، وهذا تطبيقا لما تضمنه القانون رقم 22-13 المعدل والمتمم للقانون رقم

08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، حيث نصت المادة 534 منه، "لا تخضع الوساطة أمام القسم التجاري إلى قبول الأطراف"، خلافا لما هو معمول به في باقي النزاعات المعروضة أمام الأقسام الأخرى للمحكمة.

أ- تعيين الوسيط:

يتم تعيين الوسيط من طرف القاضي بموجب أمر قضائي بعد موافقة الطرفين على قبول الوسيط، وزيادة على تعيين الوسيط، يتضمن الأمر القضائي تحديد الآجال الأولى الممنوحة للقيام بمهمة الوساطة، وتاريخ رجوع القضية لجدول الجلسة⁽¹⁾، بشرط ألا تتجاوز مدة الوساطة 3 أشهر تكون قابلة للتמיד مرة واحدة بعد موافقة الطرفين المتخاصمين، وتسد مهمة الوساطة إلى الأشخاص الطبيعيين المعترف لهم بحسن السلوك والاستقامة، وذلك بعد استقائهم لجملة من الشروط⁽²⁾ هي:

- ألا يكون قد تعرض إلى عقوبة عن جريمة مخلة بالشرف، وألا يكون ممنوعا من حقوقه المدنية.
- أن يكون مؤهلا للنظر في المنازعة المعروضة عليه.
- أن يكون محايدا ومستقلا في ممارسة الوساطة.

كما يجوز للشخص المعنوي ممارسة الوساطة، بشرط أن يكون في هيئة جمعية، يتعين فيها على رئيس الجمعية، تعيين أحد أعضائها لتنفيذ إجراء الوساطة باسمها، وذلك بعد إخطار القاضي⁽³⁾.

1- المادة 999 من قانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، مصدر سابق.

2- المادة 998 من قانون رقم 08-09، المصدر نفسه.

3- المادة 997 من قانون رقم 08-09، المصدر نفسه.

يقوم القاضي بعد استيفاء هذه الشروط بالنطق بأمر تعيين الوسيط، ويتولى أمين الضبط تبليغ نسخة منه للخصوم وللوسيط، وتبدأ عندها عملية الوساطة بعد قبول الوسيط لهذه المهمة⁽¹⁾.

ب- سير الوساطة القضائية:

تبدأ عملية الوساطة بعقد اجتماع، ينظمه الوسيط بين المؤسسة الوطنية صاحبة الامتياز ومستعمل نظام النقل بواسطة الأنابيب، أو بالتقاء فردي، يجمع الوسيط بكل طرف على حدة، إذا رأى الوسيط ضرورة لذلك، ويتمحور موضوع اللقاء حول أسباب النزاع والمطالب التي يحاول كل طرف الوصول إليها والحلول التي يمكن الاتفاق عليها، ويمكن للوسيط أثناء سماع الطرفين الاستعانة بكل خبير أو مستشار يرى في سماعه فائدة لتسوية النزاع، وبعد سماع كل طرف يحاول الوسيط تقريب وجهات النظر بين الطرفين لتمكينهما من إيجاد حل للنزاع الذي كلف بالوساطة فيه، ويشرع في تحرير محضر بذلك⁽²⁾.

تختتم الوساطة بنتيجتين، إما اتفاق الطرفين، ويقوم الوسيط في هذه الحالة بتحرير محضر يتضمن محتوى الاتفاق، يوقعه الوسيط مع طرفي النزاع، لترجع القضية أمام القاضي ليقوم بالمصادقة على محضر الاتفاق بموجب أمر غير قابل للطعن، ويعد هذا المحضر سنداً تنفيذياً.

أما في حالة عدم اتفاق الطرفين واستحالة استمرار الوساطة، يخول القانون للقاضي في أي وقت إنهاء الوساطة تلقائياً، أو بطلب من الوسيط أو بطلب من الخصمان، وترجع القضية إلى الجلسة لمواصلة الإجراءات القضائية لفض النزاع⁽³⁾.

1- المادة 1000 من قانون رقم 08-09، المصدر نفسه.

2- خيرة جطي، "الوساطة القضائية كآلية بديلة لحل النزاعات في ظل قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري"، مجلة المعيار، العدد 4، المركز الجامعي تيسمسيلت، ديسمبر 2011، ص 162.

3- خيرة جطي، مرجع سابق، ص 163.

ثانيا- التسوية القضائية:

تضمن العقدان النموذجيان لاستعمال منشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب من طرف الغير في الفقرة الثانية من المادة 16 منهما، أن نزاعات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب تحال أمام القضاء بعد 60 يوما من تاريخ إخطار الطرف الأكثر استعجالا للطرف الآخر بالتجاوزات أو في حالة فشل أساليب التسوية الودية.

تبدأ التسوية القضائية بعد فشل الوساطة القضائية التي يفرضها القاضي إجباريا على الطرفين المتنازعين، ويؤول عندها الاختصاص إلى القضاء الوطني بصفته الجهة الأصلية والمختصة بالفصل في النزاع بين طرفي العقد، لأن النزاعات التي يكون أحد أطرافها جزائريا يكون النظر فيها للقضاء الوطني⁽¹⁾.

ثم، إن اتفاق طرفي العقد على إحالة كل النزاعات المتعلقة بتنفيذ وتفسير العقد إلى القضاء الجزائري في المادة الرابعة من العقدين النموذجيين للاستعمال الحر لمنشآت نقل المحروقات من طرف الغير، يعني بالضرورة إعمال النظام القضائي للدولة التي نشأ النزاع فيها.

واللجوء إلى القضاء يعني تحديد المحكمة المختصة بالنظر في النزاع والخضوع إلى إجراءات التقاضي المتبعة على مستواها، ويعود الاختصاص النوعي للفصل في نزاعات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب طبقا للفقرة الرابعة من المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية

1- المادتان 41، 42 من قانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المعدل والمتمم، مرجع سابق.

والإدارية إلى القسم التجاري⁽¹⁾ في المحكمة المختصة إقليميا، والتي يقع في دائرة اختصاصها مقر الشركة أو إحدى فروعها التي رفعت ضدها الدعوى⁽²⁾.

إن الطبيعة الخاصة لنزاعات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب وارتباطها بالمصالح الحيوية لأكثر من دولة واحدة، يجعل تنظيم وتحيين قواعد حل النزاعات بما يتماشى مع التطور الاقتصادي من أولويات الدولة في المجال القانوني، إضافة إلى استحداث أقسام قضائية مختصة في هذا المجال، من دون إغفال أن العقدان النموذجيان للاستعمال الحر لمنشآت نقل المحروقات من طرف الغير يتصفان بأنهما عقدا إذعان، وأن تطبيق القانون الجزائري عليهما يسري دائما، وعلى جميع المستخدمين لأنظمة النقل، كل هذه العوامل تشكل تحفيزا للدولة من أجل تخصيص جانب من القضاء يتكفل بهذه القضايا.

إذن، فمجال المحروقات يتطلب سرعة الفصل في النزاعات بواسطة قضاة متخصصين ومؤهلين، يتفهمون دقة المسائل الاقتصادية وتعقيداتها، غير أن واقع القضاء الجزائري يجري عكس ذلك، فهو يعاني من نقائص في الهيكلة القضائية التي يفترض أن تفصل في المنازعات المتعلقة بالمحروقات عموما، والنقل بالأنابيب على وجه الخصوص.

كل هذه النقائص لطالما كانت تشكل عائقا حقيقيا أمام المتقاضين، وأمام هذه النقائص قامت السلطات العليا في الدولة بإصلاح قضائي سنة 2009، وذلك باستحداث أقطاب قضائية مختصة بموجب قانون رقم 08-09، حيث نصت المادة 32 منه، على أنه 'تختص الأقطاب

1- أسس المشرع في قانون رقم 22-13 المعدل لقانون الإجراءات المدنية والإدارية أقطاب متخصصة تنظر في مواضيع محددة في القانون دون سواها، غير أن هذه المواضيع التي جاءت على سبيل الحصر لم تنص على منازعات المحروقات، وباعتبار أن النقل المحروقات بواسطة الأنابيب في إطار الإستعمال الحر للمنشآت يتم داخل تراب الدولة الجزائرية و يطبق عليه القانون الجزائري ولا يتعلق بتبادل السلع عبر الحدود، فإنه لا يكيف ضمن التجارية الخارجية حتى وإن كان أحد الأطراف في عقد النقل أجنبيا، وبالتالي فإن الإختصاص النوعي يرجع إلى القسم التجاري في المحكمة.

2- جواد محمد علي العقود الدولية مكتبة دار الثقافة، عمان، 1997، ص 196

المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، الإفلاس والتسوية القضائية، المنازعات المتعلقة بالبنوك، منازعات الملكية الفكرية، المنازعات البحرية والنقل الجوي ومنازعات التأمينات"، غير أن المشرع في القانون رقم 22-13 المعدل والمتمم لقانون الإجراءات المدنية والإدارية، ألغى فكرة الأقطاب القضائية المتخصصة في المسائل التجارية وأسس مكانها محاكم تجارية مختصة بنفس الاختصاص الذي كانت تعنى به الأقطاب.

لكن، يلاحظ أنه في كل من الأقطاب المتخصصة والمحاكم التجارية المتخصصة لم يشر المشرع إلى اختصاصهما بالنظر في نزاعات المحروقات ونقلها بواسطة الأنابيب⁽¹⁾، وبهذا تبقى نزاعات نقل المحروقات -رغم ندرة حدوثها- رهينة قضاء تجاري غير متخصص.

الفرع الثاني: استبعاد اختصاص القضاء الوطني بالفصل في منازعات الأنابيب الدولية:

يعتبر اللجوء إلى القضاء الوطني لحل منازعات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب الدولية والتي تصنف في خانة عقود التجارة الدولية من الطرق المكلفة جدا ماليا، بسبب القيود التي تفرضها النظم القانونية لدولة كل متعاقد، سواء من حيث تعدد درجات التقاضي أو بطء إجراءات المرافعات، كما أنه تثار مشكلة عملية في العديد من الدول، والمتمثلة في عدم تجاوب القواعد الوطنية التي يطبقها القاضي الداخلي مع متطلبات المرونة والسرعة التي تتميز بها هذه العقود بالإضافة إلى المفاهيم الدقيقة والتقنية التي تقتضيها طبيعة التعاملات البترولية التي تصبح من مأمورية القاضي الفاصل في الموضوع، مما يؤدي إلى التماطل في الفصل في قضايا خاصة عندما يتعلق الأمر بالجانب المالي للعقد، كون هذا الأخير يتأثر بمعطيات التجارة الدولية كالمنافسة وسعر الصرف، وغيرها، وبسبب ما يتطلبه ذلك أيضا من حصول الأطراف على

1- أحمد بوخلخال، نظام تسوية منازعات الإستثمارات الأجنبية في القانون الدولي وتطبيقاته في الجزائر، مذكرة للحصول على شهادة الماجستير في القانون الدولي العام، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، 2012-2013، ص 72.

مساعدة قانونية عن طريق المحامين في أماكن متعددة، بالنظر إلى أن المعاملات قد تكون في أكثر من دولة واحدة.

ونظرا لكل هذه العقبات والصعوبات التي تعتري عملية تسوية نزاعات نقل المحروقات بالأنابيب الدولية أمام القضاء الوطني، كان لزاما على المتعاملين في هذا المجال، إيجاد بديل يتناسب وطبيعة النزاعات التي قد تثور بشأنها، لذلك، فاللجوء إلى التحكيم التجاري الدولي من بين الأولويات والأساسيات التي يسعى أطراف عقود التجارة الدولية في اشتراطها وإدراجها في عقودهم، نظراً لما يحققه لهم التحكيم من الحفاظ على مراكزهم القانونية واستقرار معاملاتهم (1).

أولاً- إختصاص التحكيم الدولي في تسوية نزاعات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب الدولية:

إن حتمية المبادلات التجارية الدولية في الوقت الراهن وما يترتب عنها من حركة في رؤوس الأموال الأجنبية، أدى بأطراف هذه المبادلات إلى إدراج وسائل لحل النزاعات في العقود المبرمة بينه، حيث أن العديد من الدول والمتعاملين الاقتصاديين اتجهت إرادتهم إلى التحكيم الدولي كآلية لحل المنازعات التي تنشأ في إطار العقود التي تجمع بينهم، نظرا لاقتناعهم بفائدة التحكيم بعد ثبوت قصور القضاء الوطني في الفصل في النزاعات، إلى جانب ذلك لم ينظر القضاء الوطني بعين الاعتبار إلى الخصوصيات التي تقتضيها المبادلات والتجارة الخارجية، التي تدخل ضمنها نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب الدولية.

إن استغلال أنابيب نقل المحروقات الدولية ليس حكرا على المؤسسة الوطنية سوناطراك كما هو الحال بالنسبة للأنابيب الوطنية، فعلى سبيل المثال نجد أن نظام "ميدغاز"، هو نظام نقل دولي للغاز بواسطة الأنابيب، تشترك فيه شركة أجنبية مع المؤسسة الوطنية، كل منهما تحمل

1- عبد الكريم موكه، "منازعات عقود التجارة الدولية: بين اختصاص القضاء الوطني والقضاء التحكيمي"، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، المجلد 06، العدد 04. جامعة محمد الصديق بين يحيى، جيجل، 20 ديسمبر 2021، ص 452.

جنسية مختلفة وتساهمان فيه بنسب متفاوتة، وبسبب هذا الاختلاف في الجنسيات الذي ينتج عنه حتما تعدد الأنظمة القانونية التي تطبق على كل شركة، فإنه من غير الممكن أن يطبق قانون دولة على حساب قوانين الدولة الأخرى، حيث أن ذلك سيثير مسألة تنازع القوانين ورفض تطبيق قانون دولة شركة على حساب قانون دولة شركة أخرى.

وعليه، فإن الأطراف المتعاقدة تلجأ إلى اختيار قضاء مستقل عن قضاء دولتهم، أو قضاء الدولة محل العقد، وفي غالبية العقود البترولية فإن الأطراف تتجه إلى اختيار التحكيم باعتباره منفصلا عن أي جهاز قضائي حكومي، وهذا التحكيم يبدأ بعقد، أساسه إرادة الخصوم وقوامه الخروج عن طريق التقاضي.

هذا وقد كرس المشرع الجزائري التحكيم التجاري الدولي في القانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، واشترط لصحة اتفاقية التحكيم الدولي أن تبرم كتابة أو بأية وسيلة اتصال أخرى، تجيز الإثبات بالكتابة، إضافة إلى ضرورة استجابتها للشروط التي يضعها إما القانون الذي اتفق الأطراف على اختياره، أو القانون المنظم لموضوع النزاع أو القانون الذي يراه المحكم ملائما⁽¹⁾.

ثانيا- سير الخصومة التحكيمية:

تتبنى غالبية العقود البترولية باختلاف أشكالها التحكيم المؤسساتي، حيث يتفق الأطراف صراحة على اختيار مؤسسة تحكيمية، يتم اللجوء إليها في حال نشوب نزاع، ويكون ذلك غالبا في شرط التحكيم الوارد في العقد المبرم بين الأطراف، أو مشاركة التحكيم التي يوقعها الأطراف

1- المادة 1040، من قانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، مصدر سابق

بشكل مستقل عن العقد البترولي⁽¹⁾.

تتكون مؤسسات التحكيم من هيئات تحكيمية، ويتم تعيين هيئة التحكيم في نزاعات نقل المحروقات عبر الأنابيب الدولية بطريقتين، إما مباشرة من قبل أطراف النزاع، أو بطريقة غير مباشرة بإسناد التحكيم لمؤسسة أو مركز تحكيم دائم، يوضح نظامه الداخلي كيفية تشكيل هيئة التحكيم⁽²⁾.

أ- القانون الواجب التطبيق على نزاعات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب الدولية:

تختلف الحلول المقررة لمشكلة القانون الواجب التطبيق على النزاع في عقود التجارة الدولية عن الحلول المعمول بها بالنسبة لغيرها من الروابط العقدية، إذ أن تحديد القانون واجب التطبيق يبقى رهين إرادة الأطراف المتنازعة، فباتفاق الأطراف في العقد على القانون واجب التطبيق وعلى الهيئة التحكيمية التي يؤول لها الإختصاص في الفصل في النزاعات التي تنشأ بمناسبة تنفيذ العقد تسريع في عملية حل النزاع والخروج منه بأقل الأضرار، أما في حالة غياب اتفاق أو نص صريح يشير إلى القانون واجب التطبيق على النزاع، فيتدخل المحكمون من خلال محاولة تقدير القانون واجب التطبيق، وذلك بالاعتماد على القرائن، كمكان التحكيم أو تنفيذ العقد، أو اللجوء إلى القوانين الداخلية لمؤسسات التحكيم التي تنظم تحديد القوانين الواجب التطبيق في حالة اختلاف الأطراف المتنازعة، ويمكن حتى الرجوع إلى الأعراف السارية في الصناعات البترولية والعادات المتبعة

1- هواري ربحوي، "نوع التحكيم الملائم لخصوصية منازعات عقود البترول"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 15، العدد 1، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، الجزائر، أبريل 2022، ص 2093.

2- هواري ربحوي، التحكيم البترولي: دراسة في قوانين بعض الدول العربية على ضوء الممارسة الدولية، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه ل.م.د، تخصص القانون العام الاقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، 2021-2020، ص 224.

خصوصا في نقل المحروقات بالأنابيب، إضافة إلى إمكانية الاستعانة بقواعد القانون الدولي الخاص المتعلقة بقواعد النزاع⁽¹⁾.

ب- صدور وتنفيذ الحكم التحكيمي:

بعد تعيين الهيئة واختيار القانون الواجب التطبيق على النزاع، يتم الفصل في النزاع، وذلك بعد الاستماع لحجج الأطراف ومبرراتهم، والتي من خلالها يتم البث في موضوع النزاع، وهذا الحكم يتخذ عدة أشكال، فقد يكون جزئيا، وذلك عندما يصدر الحُكْمُ حكمه في جزء من الموضوع أو نهائيا.

يستمد المحكم سلطته في إصدار الحكم من اتفاقية التحكيم أو من القانون واجب التطبيق على النزاع، كأن ينص في العقد على اختصاص غرفة التجارة الدولية للفصل في النزاع، ومن ثم يتم إصدار الحكم التحكيمي وفقا للإجراءات المتبعة أمامها، ومن ثم، يصبح الحكم بمثابة حكم قضائي، يجوز حجية الشيء المقضي فيه، ويرتب آثار في مواجهة الأطراف المتنازعة من تاريخ التوقيع عليه، لكن في المقابل لا تتدرج ضمن مهمة المحكم أو مركز التحكيم الذي انعقدت فيه جلسة التحكيم، ضمان تنفيذ الحكم التحكيمي أو الاعتراف به، لأن هذا الموضوع من اختصاص المحكمة التي سينفذ فيها الحكم التحكيمي، وفي هذه الحالة بعد التحقق من صحة الحكم التحكيمي واستيفائه الشروط الشكلية والموضوعية، وبعد الحصول على الاعتراف به من قضاة الدولة التي سيتم تنفيذه فيها، يقوم الطرف الذي صدر لصالحه حكم التحكيم بطلب التنفيذ على أموال المدين

1- عبد الكريم موكه، "منازعات عقود التجارة الدولية: بين اختصاص القضاء الوطني والقضاء التحكيمي"، مرجع سابق، ص

وحجزها وفقا لما جاء في مضمون التحكيم، أو حجز أملاكه وحساباته لدى البنك إلى غير ذلك من صور التنفيذ الجبري (1).

انطلاقا من هذا الاعتبار، فقد أخضع المشرع الجزائري أحكام التحكيم الدولي لرقابة القضاء الوطني، وهذه الرقابة لا تهدف إلى تقييد إرادة أطراف التحكيم بل ترمي أساسا إلى حماية هذه الإرادة، فالرقابة القضائية على التحكيم التجاري الدولي تعد ضمانا لسلطان إرادة الأطراف أكثر منها قيادا، لهذا، فإن المحاكم الوطنية تقوم بدور أساسي في مجال تنفيذ قرارات التحكيم، بحيث تتدخل طبقا للمادة 1035 من القانون رقم 08-09 من أجل إعطاء هذه القرارات الصيغة التنفيذية الإلزامية في حدود إقليم الدولة (2).

1- المرجع نفسه، 457.

2- ميلود سلامي وجمال بوسنة، "التحكيم التجاري كضمان إجرائي لتسوية منازعات الاستثمار"، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 02 العدد 05، جامعة باتنة، جانفي 2017، ص 146.

خلاصة الفصل:

يستخلص من هذا الفصل أن ممارسة نشاط النقل بواسطة الأنابيب يرتب جملة من الالتزامات المالية تجاه الدولة بموجب القوانين الجبائية، وذلك بعد فرض الرسم على النشاط المهني والضريبة على أرباح الشركات على الأطراف الممارسة له، لكن في المقابل، قدمت الدولة الإعفاء من الرسم على القيمة المضافة ونظام الإهلاك كتحفيزات للممارسين، كذلك يلتزم الغير المستعمل بدفع تعريفية النقل بواسطة الأنابيب لصاحب الامتياز كمقابل لخدمة النقل.

ينتهي الامتياز بعدة طرق، حيث تلتزم سوناطراك بتحويل ملكية أنظمة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب إلى الدولة بعد تقديم طلب إلى سلطة ضبط المحروقات، كما تلتزم بالتخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية بالنسبة إلى الأنظمة التي تستغني الدولة عنها وفقا للإجراءات المحددة قانونا.

وبالرغم من نشوء منازعات بين أطراف عقد نقل المحروقات بواسطة الأنابيب يعد أمرا نادر الوقوع إلا أنه يبقى ممكنا وواردا الحدوث، ومن أجل التصدي للنزاع في حال حدوثه، نظم العقدان النموذجيان طرقا لتسويته، إذ أنه ألزم الطرفين ببذل أقصى جهودهما من أجل إيجاد تسوية ودية للنزاع، وسمح باللجوء إلى التسوية القضائية كحل أخير بالنسبة للأنابيب الوطنية، بيد أن القضاء الوطني يفقد اختصاصه بالنسبة لمنازعات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب الدولية.

الخاتمة

رغم المساعي الحثيثة للدولة الجزائرية لتقليل من الاعتماد على المحروقات كمصدر أساسي لمداخيلها بالعملة الصعبة إلا أن الطلب العالمي المتزايد على المحروقات مقابل العرض المحدود لها، خصوصا في ظل الأزمة الروسية الأوكرانية التي يعرفها العالم اليوم، إذ أنها أدت بأسعار المحروقات لاتخاذ منحى تصاعديا، لعل هذه الأسباب ستدفع بالجزائر إلى اغتنام الفرصة من أجل الخروج من الوضعية الاقتصادية الصعبة التي تعيشها ومحاولة إنعاش اقتصادها، وذلك بزيادة إنتاج وتصدير المحروقات.

إن أنابيب نقل المحروقات كانت ولا زالت عاملا مهما في الصناعة البترولية، وحلقة الربط الأنسب والأسرع بين مكامن الإنتاج والموانئ البحرية لتصدير المحروقات، ذلك أن الامتداد الجغرافي الكبير للأراضي الجزائرية، وتمركز مكامن البترول والغاز في قلب الصحراء، ألغى الجدوى الاقتصادية لباقي وسائل وآليات النقل.

هذه الأهمية فرضت على الدولة إحاطة نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب بنظام قانوني خاص مقارنة بباقي نشاطات المحروقات، حيث جعلت ممارسة نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب حصريا للمؤسسة الوطنية سوناطراك، دون وجود أي منافسة من الأطراف الأخرى وطنية كانت أو أجنبية.

لقد هدفت هذه الدراسة بالدرجة الأولى إلى تسليط الضوء على القوانين والنصوص التنظيمية التي نظمت نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب والتي تشكل إطاره القانوني، مع الإشارة إلى النقائص الموجودة وتوجيه الملاحظات حول بعض نقاط المهمة فيه.

على ضوء إشكالية البحث وبناء على ما تم عرضه من معلومات، اقترحت مجموعة من الإقتراحات بعد عرض أهم النتائج، والتي نوجزها فيما يلي:

أولاً- النتائج المتوصل إليها:

- تتمتع سلطة ضبط المحروقات بصلاحيات ضبطية واسعة خصوصا في مجال نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، وأهمها التوصية التي تقدمها إلى الوزير المكلف بالمحروقات التي يتخذ بموجبها قرار منح أو سحب الإمتياز رغم عدم إلزاميتها.
- يحظى الوزير المكلف بالمحروقات والمجسد للسلطة الإدارية بدور فعال في ضبط نشاط النقل بواسطة الأنابيب، بحيث يرجع إليه قرار منح أو سحب امتياز النقل بواسطة الأنابيب.
- رغم تجارية نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب باعتباره من نشاطات المحروقات طبقا لنص المادة 9 من القانون رقم 19-13، إلا أنه يعد نشاطا إستراتيجيا بحكم الواقع وهو ما تم تأكيده بموجب المادة 50 من قانون المالية التكميلي لسنة 2020
- إنفراد المؤسسة الوطنية سوناطراك باستغلال أنابيب نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، دون حرمان الأطراف الأخرى من حق إستعمال أنابيب نقل المحروقات من خلال مبدأ الإستعمال الحر لمنشآت النقل.
- تقنين نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، واشتراط الحصول على التراخيص من أجل ممارستها، وكذا من أجل إنجاز واستغلال منشآت وهياكل النقل بواسطة الأنابيب.
- إخضاع نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب إلى الضرائب والرسوم التي تعود بمداخل مالية معتبرة، إلى جانب تقديم إعفاءات وتحفيزات لصاحب الإمتياز والمستعملين.
- التزام صاحب الإمتياز بتحويل ملكية أنظمة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب إلى الدولة بمجرد انتهاء الإمتياز، إضافة إلى إعادة المواقع إلى حالتها الأصلية.
- محاولة الحفاظ على العلاقات الودية بين صاحب الإمتياز ومستخدمي نظام نقل المحروقات من خلال إخضاع نزاعاتهم إلى طرق التسوية الودية للنزاعات قبل عرضها على القضاء.

ثانياً - الإقتراحات:

- من خلال الدراسة السابقة، نقترح مجموعة من التوصيات ملخصة فيما يلي:
- استبعاد الوزير المكلف بالمحروقات من ضبط نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، وإعطاء الصلاحيات الكاملة لسلطة ضبط المحروقات في منح أو سحب امتياز النقل بواسطة الأنابيب باعتبارها الجهة المخولة قانوناً بضبط نشاطات المصب، والإبقاء على صلاحية الوزير بالمحروقات في منح أو سحب التراخيص فقط عندما يتعلق الأمر بالأنابيب الدولية.
 - تنظيم موضوع نقل المحروقات بواسطة الأنابيب الدولية بطريقة أكثر دقة وإحكام في التعديلات القادمة لقانون المحروقات، وإبراز دور سلطة ضبط المحروقات في دراسة ملفات هذه الأنابيب الدولية.
 - تعديل قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وإدراج المنازعات المتعلقة بنشاطات المحروقات ضمن النشاطات التي يتم النظر فيها في الأقسام التجارية المتخصصة، وذلك في المحاكم التي تمارس في دائرتها نشاطات المحروقات.
 - تحديد الشروط التي يمنح بموجبها الإمتياز، وكذا الممارسات التي تؤدي إلى سحبه.
 - محاولة توحيد المصطلحات في مختلف النصوص التنظيمية ذات الصلة بنشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب.

ختاماً، هذه الدراسة لا تقدم الرؤية الكاملة والنهائية حول موضوع نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، ويرجع هذا للمفهوم الواسع لهذا الموضوع وإمكانية دراسته من عدة جوانب قانونية مختلفة

ومن أبعاد سياسية واقتصادية وتقنية، وبالتالي، فهذه الدراسة بحاجة إلى أبحاث ودراسات أخرى تكملها.

قائمة الملاحق

الملحق رقم 1: أنابيب المحروقات الغازية التابعة لقطاع المحروقات

الملحق الأول

أنابيب المحروقات الغازية التابعة لقطاع المحروقات



الملحق الثاني للقرار المؤرخ في 22 محرم عام 1442 الموافق 10 سبتمبر سنة 2020. المحدد نهاية 2020

شبكة نقل الغاز التابعة لقطاع المحروقات
1) شبكة الشمال:

نقطة الوصول	نقطة الانطلاق	الطول (كلم)	القطر (بوصة)	أنابيب	التسمية
وادي الصفصاف	حاسي الرمل	549	48	GO1	نظام النقل بواسطة الأنابيب GO3/GO2/GO1
وادي الصفصاف	حاسي الرمل	549	48	GO2	
وادي الصفصاف	حاسي الرمل	549	48	GO3	
العريشة	حاسي الرمل	521	48	GPDF	نظام النقل بواسطة الأنابيب GPDF و امتداده EGPDF
بني صاف	العريشة	197	48	EGPDF	
سكيكدة	حاسي الرمل	575	40	GK1	نظام النقل بواسطة الأنابيب GK2 / GK1
سكيكدة	حاسي الرمل	576	42	GK2	
سكيكدة / القالة	حاسي الرمل	786	48	GK3	نظام النقل بواسطة الأنابيب GK3
أرزيسو	حاسي الرمل	507	40	GZ1	نظام النقل بواسطة الأنابيب RGZ3 - GZ3/GZ2/GZ1
بطيوة	حاسي الرمل	511	40	GZ2	
بطيوة	حاسي الرمل	517	42	RGZ3 - GZ3	
أرزيسو / بني صاف	حاسي الرمل	634	48	GZ4	نظام النقل بواسطة الأنابيب GZ4

2) شبكة الجنوب:

نقطة الوصول	نقطة الانطلاق	الطول (كلم)	القطر (بوصة)	أنابيب	التسمية
حاسي الرمل	أرار	961	48/42	GR1	نظام النقل بواسطة الأنابيب GR4 و GR6 و اتساعته GR2 / GR1
حاسي الرمل	أرار	961	48/42	GR2	
حاسي الرمل	غرد النوس	535	48	GR4	
حاسي الرمل	غرد النوس	531	48	GR6	
حاسي الرمل	رقان	770	48/56	GR5	نظام النقل بواسطة الأنابيب GR5 اتساعته GR 7
حاسي الرمل	حاسي القارة	345	48	GR 7	

الملحق الثاني للقرار المؤرخ في 22 محرم عام 1442 الموافق 10 سبتمبر سنة 2020. المحدد نهاية 2020



الملحق رقم 2: قرار منح إمتياز النقل لصالح شركة "ميدغاز"

12 جمادى الأولى عام 1429 هـ
18 مايو سنة 2008 م

الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 25

14

وزارة الطاقة والناجم

قرار مؤرخ في 25 رمضان عام 1427 الموافق 18 أكتوبر سنة 2006، يتضمن منح امتياز نقل الغاز الطبيعي بواسطة الأنبوب الجزائري لشركة مدغاز، شركة ذات أسهم.

إن وزير الطاقة والناجم،

- بناء على توصية سلطة ضبط المحروقات،

- وبمقتضى القانون رقم 05 - 07 المؤرخ في 19 ربيع الأول عام 1426 الموافق 28 أبريل سنة 2005 والمتعلق بالمحروقات، المعدل والمتمم، لا سيما المادة 73 منه،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 06 - 176 المؤرخ في 27 ربيع الثاني عام 1427 الموافق 25 مايو سنة 2006 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 96 - 214 المؤرخ في 28 محرم عام 1417 الموافق 15 يونيو سنة 1996 الذي يحدد صلاحيات وزير الطاقة والناجم،

- وبناء على الطلب المقدم من قبل شركة مدغاز، شركة ذات أسهم، المؤرخ في 25 يناير سنة 2006،

يقرر ما يأتي :

المادة الأولى : يمنح لصالح شركة مدغاز، شركة ذات أسهم، (إسبانيا) امتياز نقل بواسطة الأنابيب في الجانب الجزائري لنظام نقل الغاز الطبيعي الذي تقع نقطة انطلاقه بسيدي جلول، بلدية سيدي بن عدة، ولاية عين تيموشنت ونقطة وصوله ببلايا دل برديغال الميريا - إسبانيا، طبقا للقانون المذكور أعلاه ودفتر الشروط الملحق بأصل هذا القرار.

المادة 2 : يسري مفعول هذا القرار ابتداء من تاريخ التوقيع عليه.

الملحق رقم 3: تعويض دفتر الشروط في امتياز شركة "مدغاز"

31	الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 77	5 جمادى الأولى عام 1442 هـ 20 ديسمبر سنة 2020 م
<p>- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 20-163 المؤرخ في أول ذي القعدة عام 1441 الموافق 23 يونيو سنة 2020 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة، المعدل والمتمم،</p> <p>- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 15-302 المؤرخ في 20 صفر عام 1437 الموافق 2 ديسمبر سنة 2015 الذي يحدد صلاحيات وزير الطاقة، المعدل،</p> <p>- وبمقتضى القرار المؤرخ في 25 رمضان عام 1427 الموافق 18 أكتوبر سنة 2006 والمتضمن منح امتياز نقل الغاز الطبيعي بواسطة الأنبوب الجزائري لشركة مدغاز، شركة ذات أسهم،</p> <p>يقرّر ما يأتي :</p> <p>المادة الأولى : يعوّض دفتر الشروط الملحق بأصل القرار المؤرخ في 25 رمضان عام 1427 الموافق 18 أكتوبر سنة 2006 والمتضمن منح امتياز نقل الغاز الطبيعي بواسطة الأنبوب الجزائري لشركة مدغاز، شركة ذات أسهم، بدفتر الشروط الملحق بأصل هذا القرار.</p> <p>المادة 2 : ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.</p> <p>حرّر بالجزائر في 26 ربيع الأول عام 1442 الموافق 12 نوفمبر سنة 2020.</p>		
<p>عبد المجيد عطار</p>		
		<p style="text-align: center;">وزارة الطاقة</p> <p>قرار مؤرخ في 26 ربيع الأول عام 1442 الموافق 12 نوفمبر سنة 2020، يعدل ويتّم القرار المؤرخ في 25 رمضان عام 1427 الموافق 18 أكتوبر سنة 2006 والمتضمن منح امتياز نقل الغاز الطبيعي بواسطة الأنبوب الجزائري لشركة مدغاز، شركة ذات أسهم.</p> <p style="text-align: right;">إنّ وزير الطاقة،</p> <p style="text-align: right;">- بناء على توصية سلطة ضبط المحروقات،</p> <p>- وبمقتضى القانون رقم 19-13 المؤرخ في 14 ربيع الثاني عام 1441 الموافق 11 ديسمبر سنة 2019 الذي ينظم نشاطات المحروقات،</p>



ACTIVITE TRANSPORT PAR CANALISATION

CONTRAT-TYPE

PORTANT PRESTATIONS DE TRANSPORT

DE GAZ NATUREL

ENTRE

SONATRACH-SPA

ET

.....

Elaboré par SONATRACH – SPA et approuvé par l'ARH, en application des dispositions du décret exécutif n° 21-258 du 2 Dhou El Kaâda 1442 correspondant au 13 juin 2021 définissant les modalités de la régulation du principe du libre accès des tiers aux infrastructures de transport par canalisation des hydrocarbures



Août 2022

TABLE DES MATIERES

	Page
PRÉAMBULE	4
TITRE I - CONDITIONS GÉNÉRALES	5
ARTICLE 1 : DÉFINITIONS	6
ARTICLE 2 : OBJET DU CONTRAT	11
ARTICLE 3 : DOCUMENTS CONTRACTUELS	11
ARTICLE 4 : TEXTES DE REFERENCES	11
ARTICLE 5 : OBLIGATIONS DU CONCESSIONNAIRE	11
ARTICLE 6 : OBLIGATIONS DE L'UTILISATEUR	12
ARTICLE 7 : PRINCIPES REGISSANT LE SERVICE DE TRANSPORT	12
ARTICLE 8 : RESPONSABILITÉ DES PARTIES	13
ARTICLE 9 : REMUNERATION DU SERVICE DE TRANSPORT	14
ARTICLE 10 : IMPOTS ET TAXES	14
ARTICLE 11 : ASSURANCES	14
ARTICLE 12 : CONFIDENTIALITÉ	15
ARTICLE 13 : CESSION ET CHANGEMENT DE CONTROLE	15
ARTICLE 14 : RESILIATION	16
ARTICLE 15 : FORCE MAJEURE	17
ARTICLE 16 : REGLEMENT DES DIFFERENDS	18
ARTICLE 17 : DISPOSITIONS DIVERSES	18
TITRE II - CONDITIONS OPERATIONNELLES	19
ARTICLE 18 : PROGRAMMES D'EXPEDITION ET D'ENLEVEMENT	20
ARTICLE 19 : PROCEDURE DE PROGRAMMATION	22
ARTICLE 20 : REGLES DE DETERMINATION DES QUANTITES DE GAZ NATUREL	24
ARTICLE 21 : MODE DE DETERMINATION ET DE REPARTITION DES PERTES DE GAZ NATUREL	24
ARTICLE 22 : MESURAGE DES QUANTITES DE GAZ NATUREL	25
ARTICLE 23 : NOTIFICATION DES QUANTITES DE GAZ NATUREL	27
ARTICLE 24 : ARRETS DES INSTALLATIONS	27
ARTICLE 25 : COORDINATION, MOYENS ET MODES DE COMMUNICATION	28
TITRE III - CONDITIONS PARTICULIERES	30
ARTICLE 26 : DURÉE ET DATE D'EFFET DU CONTRAT	31
ARTICLE 27 : POINT DE MESURE, POINT D'ENTREE ET POINTS DE SORTIE	31
ARTICLE 28 : CONDITIONS DE LIVRAISON DE GAZ NATUREL	31
ARTICLE 29 : CONTINUITÉ DE SERVICE	34
ARTICLE 30 : FACTURATION ET PAIEMENT DU SERVICE DE TRANSPORT	34
ARTICLE 31 : DOMICILIATION BANCAIRE	36
ARTICLE 32 : ENTREE EN VIGUEUR	36
ANNEXES	37
ANNEXE A	38
ANNEXE B	39
ANNEXE C	40
ANNEXE D	41

CONTRAT**Entre :**

La Société Nationale pour la Recherche, la Production, le Transport, la Transformation et la Commercialisation des Hydrocarbures, dénommée "SONATRACH", société par actions de droit algérien, au capital social de mille milliards de Dinars Algériens, inscrite au registre de commerce sous le numéro 16/00 – 0013767 B 00, dont le siège social est à Djenane El Malik, Hydra – Alger, ci-après désignée "**Concessionnaire**", représentée par (nom, prénoms et qualité), ayant tous pouvoirs à l'effet du présent Contrat,

D'une part,**Et :**

.....
Société (Forme juridique), au capital social, inscrite au registre de commerce sous le numéro, dont le siège social est à, ci-après désignée "**Utilisateur**", représentée par (nom, prénoms et qualité), ayant tous pouvoirs à l'effet du présent Contrat.

D'autre part,

Ceci exposé, les Parties conviennent de ce qui suit :

**PRÉAMBULE****ATTENDU QUE :**

- (A) Le Concessionnaire est bénéficiaire des concessions de transport par canalisation des hydrocarbures et ce, conformément aux dispositions de la loi n° 05-07 du 19 Rabie El Aouel 1426 correspondant au 28 avril 2005, modifiée et complétée, relative aux hydrocarbures ;
- (B) Le droit d'utilisation des infrastructures de transport par canalisation des hydrocarbures est garanti sur la base du principe du libre accès des tiers moyennant le paiement d'un tarif réglementaire de transport non discriminatoire et ce, conformément à l'article 131 de la loi n° 19-13 du 14 Rabie Ethani 1441 correspondant au 11 décembre 2019 régissant les activités d'hydrocarbures ;
- (C) Le contrat pour la recherche et l'exploitation des hydrocarbures / contrat d'hydrocarbures sur le périmètre d'exploitation de a été conclu entre ALNAFT et SONATRACH et en date du et approuvé par Décret Présidentiel n° du ;
- (D) Le présent Contrat est conforme au Contrat-type de transport par canalisation de gaz naturel, élaboré par le Concessionnaire et approuvé par l'ARH, conformément aux dispositions du décret exécutif n° 21-258 du 2 Dhou El Kaada 1442 correspondant au 13 juin 2021 définissant les modalités de la régulation du principe du libre accès des tiers aux infrastructures de transport par canalisation des hydrocarbures ;
- (E) L'Utilisateur a adressé au Concessionnaire une demande d'accès aux infrastructures de transport par canalisation de gaz naturel comportant l'ensemble des informations exigées par l'article 12 du décret exécutif n° 21-258 du 2 Dhou El Kaada 1442 correspondant au 13 juin 2021, sus-cité ;
- (F) L'Utilisateur déclare et garantit au Concessionnaire qu'à la Date d'Effet du présent Contrat, il dispose au Point de Mesure des quantités de gaz naturel qui seront transportées par le Concessionnaire ;
- (G) Le Concessionnaire déclare et garantit à l'Utilisateur qu'à la Date d'Effet du présent Contrat, il disposera de capacités suffisantes pour assurer le Service de Transport desdites quantités de gaz naturel.

**TITRE I - CONDITIONS GÉNÉRALES****ARTICLE 1 : DÉFINITIONS**

Les termes et expressions ci-après ont les significations suivantes dans le présent Contrat :

Année : Une période de douze (12) mois consécutifs, allant du 1^{er} janvier au 31 décembre ;

Année Contractuelle : Une période de douze (12) Mois Contractuels consécutifs selon le calendrier grégorien, commençant le 1^{er} janvier d'une Année à huit heures (8h00) (heure locale algérienne) et se terminant le 1^{er} janvier de l'Année suivante à huit heures (8h00) (heure locale algérienne) ;

ARH : L'agence nationale de contrôle et de régulation des activités dans le domaine des hydrocarbures, dénommée Autorité de Régulation des Hydrocarbures, par abréviation « ARH » ;

Autorité Compétente : Toute autorité publique algérienne habilitée, en vertu d'un texte législatif ou réglementaire, à rendre une décision ou à prendre un acte administratif ;

British Thermal Unit (BTU), Calorie, Kilocalorie, Thermie : Une (01) calorie (cal) est la quantité de chaleur nécessaire pour élever d'un degré Celsius (01 °C) la température d'un (01) gramme d'un corps, dont la chaleur massique est égale à celle de l'eau à quinze degrés Celsius (15 °C) sous la pression atmosphérique normale de un virgule zéro, un, trois, deux, cinq (1,01325) bar.

Une (01) kilocalorie (kcal) signifie mille (1000) calories.

Une (01) Thermie (th) signifie mille (1000) kilocalories.

Deux cent cinquante-deux (252) Thermies sont égales à un million (1.000.000) de British Thermal Units (MMBTU).

Toutes les références à des BTU, Calories, Kilocalories et Thermies seront considérées comme des références à des BTU, Calories, Kilocalories et Thermies de pouvoir calorifique supérieur, à pression constante ;

Capacité Contractuelle : La capacité souscrite par l'Utilisateur au titre du présent Contrat ;

Capacité Réelle : La capacité maximale que le Concessionnaire peut offrir aux utilisateurs, compte tenu de l'intégrité et des exigences d'exploitation du Réseau de Transport ;



Central Process Facility (CPF) : Les installations de l'usine centrale de traitement, des hydrocarbures collectés à partir d'un ou plusieurs périmètre(s) d'exploitation, incluant celles dédiées à l'évacuation de gaz naturel produit ;

Comptage d'Exploitation : Opération consistant en la détermination des quantités de gaz naturel au niveau du Point d'Entrée, et permettant d'obtenir les informations indispensables à l'exploitation rationnelle du Réseau de Transport ;

Comptage Transactionnel : Opération consistant en la comptabilisation des quantités de gaz naturel réceptionnées ou livrées au niveau des Terminaux Arrivées, aux fins de facturation ;

Comptage Transactionnel et Fiscal : Opération consistant en la comptabilisation des quantités de gaz naturel livrées au niveau du Point de Mesure, aux fins de facturation et de redevance fiscale ;

Conditions de Base : Les conditions de base applicables à la mesure des quantités de gaz naturel sont :

- pression absolue 1,01325 bar et température 15 °C (conditions standards) ;
- pression absolue 1,00 bar et température 15 °C (conditions contractuelles).

Conduites d'Evacuation : Les conduites enterrées ou aériennes de différents diamètres permettant de relier :

- soit les centres de traitement aux Systèmes de Transport par Canalisation ;
- soit les centres principaux de collecte aux Systèmes de Transport par Canalisation ;

Contrat : Le présent Contrat de Service de Transport par canalisation de gaz naturel, conclu entre le Concessionnaire et l'Utilisateur ;

Contrat Mètre Cube (Cm³) : La quantité de gaz naturel occupant un volume d'un (01) mètre cube à la pression absolue de 1,0 bar et à la température de 15 °C et ;

Date d'Effet : La date où l'Utilisateur commence à livrer au Concessionnaire au niveau du Point d'Entrée, les quantités de gaz naturel et ce, conformément aux conditions contractuelles ;

Débit Horaire Contractuel Maximal (Q_{hc}) : Représente la Capacité Contractuelle horaire souscrite par l'Utilisateur au titre du présent Contrat ;

Dinar Algérien ou DZD : La monnaie légale de la République Algérienne Démocratique et Populaire ;



Energie : Le produit du volume de gaz naturel par le pouvoir calorifique supérieur (PCS) correspondant, exprimée en kilocalorie (kcal), millions de BTU (MMBTU) et leurs multiples ;

Facteur de Charge : Le rapport entre le nombre de jours de fonctionnement pour lequel le CPF a été dimensionné et le nombre de jours de l'année. Ce Facteur est communiqué par l'Utilisateur ;

Faute Intentionnelle : Un acte volontaire commis en vue de nuire ou de causer un préjudice ;

Faute Lourde : Une faute qu'un Opérateur Prudent et Raisonnable ne peut commettre dans des circonstances identiques d'exécution du présent Contrat ;

Impôts et Taxes : Tous taxes, impôts, prélèvements, droits de douane et retenues, directs ou indirects, créés ou imposés par toute administration fiscale ou autre Autorité Compétente ;

Installation de Traitement Partagée : Centre de traitement des hydrocarbures couvert par une concession amont, un contrat d'hydrocarbures ou tout contrat visé dans l'article 230 de la loi n° 19-13 du 14 Rabie Ethani 1441 correspondant au 11 décembre 2019 susvisée, traitant la production d'autres sources ;

Jour Contractuel : La période de vingt-quatre (24) heures consécutives, débutant à huit heures (08h00) (heure locale algérienne) de chaque jour calendaire et se terminant à huit heures (08h00) (heure locale algérienne) du jour calendaire suivant ;

Jour Ouvrable : Un Jour Contractuel autre que les vendredis, samedis et Jours fériés en Algérie ;

Marché National : Demande en hydrocarbures sur le territoire national, à l'exception du gaz utilisé pour la réinjection dans les gisements et pour le cyclage ;

Mois Contractuel : La période commençant à partir du premier Jour Contractuel de chaque mois calendaire et se terminant le premier Jour Contractuel du mois calendaire suivant ;

Opérateur Prudent et Raisonnable : Une personne agissant de bonne foi dans l'intention d'exécuter ses obligations contractuelles et qui, pour ce faire, met en œuvre les compétences, l'application, la prudence et la prévoyance qui sont raisonnablement et habituellement mises en œuvre par un professionnel compétent et expérimenté et agissant conformément aux lois et réglementations dans des circonstances ou conditions similaires ;

Partie : Le Concessionnaire ou l'Utilisateur, désignés collectivement "Parties" ;



Point d'Entrée : Le point du Système de Transport par Canalisation des hydrocarbures où l'Utilisateur injecte sa production de gaz naturel à transporter, tel qu'indiqué à l'Article 27 du présent Contrat ;

Point de Mesure : La localisation prévue dans le plan de développement approuvé où s'effectue la détermination des quantités et des qualités de gaz naturel extraites représentant la quote-part de l'Utilisateur, dans le périmètre d'exploitation ou à l'extérieur de celui-ci si tout ou partie de la production est traitée dans des installations situées à l'extérieur dudit périmètre d'exploitation, telle qu'indiquée à l'Article 27 du présent Contrat ;

Point de Sortie : Le point du Réseau de Transport, où le Concessionnaire met le gaz naturel à la disposition de l'Utilisateur, tel qu'indiqué à l'Article 27 du présent Contrat ;

Réseau de Transport : L'ensemble des Systèmes de Transport par Canalisation de gaz naturel ;

Semaine Contractuelle : La période de sept (07) Jours Contractuels débutant à huit heures (08h00) (heure locale algérienne) le dimanche et se terminant à huit heures (08h00) (heure locale algérienne) du dimanche suivant ;

Service de Transport : L'ensemble des prestations fournies par le Concessionnaire pour assurer le transport de gaz naturel de l'Utilisateur via son Réseau de Transport depuis le Point d'Entrée jusqu'aux Points de Sortie et ce, conformément aux dispositions du présent Contrat ;

Sociétés Affiliées : Toute société ou toute autre entité juridique qui, directement ou indirectement, contrôle une Partie ou est contrôlée par une Partie, ou qui est contrôlée, directement ou indirectement, par une société ou une autre entité juridique ayant un contrôle direct ou indirect sur une Partie, étant précisé que pour les besoins de cette définition le « contrôle » s'entend de la détention de plus de cinquante (50) pour cent des droits de vote dans les assemblées générales ordinaires des actionnaires ;

Spécification de Qualité au Point d'Entrée : Les caractéristiques de qualité de gaz naturel au Point d'Entrée, telles que définies en Annexe A du présent Contrat ;

Spécifications de Qualité aux Points de Sortie : Les caractéristiques de qualité de gaz naturel aux Points de Sortie, telles que définies en Annexe B du présent Contrat ;

Standard Mètre Cube (Sm³) : La quantité de gaz naturel occupant un volume d'un (01) mètre cube à la pression absolue de 1,01325 bar et à la température de 15 °C ;



Système de Comptage : Ensemble d'instruments et d'équipements constituant la chaîne de mesure, et servant à la détermination des quantités d'hydrocarbures en écoulement et/ou sans mouvement, y compris les équipements annexes servant à la collecte, à la transaction, à la sauvegarde et à la gestion de l'ensemble des données ;

Système de Transport par Canalisation (STC) : Une ou plusieurs canalisation(s) transportant des hydrocarbures, y compris les installations intégrées, et les capacités de stockage liées à ces ouvrages, à l'exclusion des réseaux de collecte et de dessertes, des Conduites d'Evacuation, des réseaux des produits pétroliers et des réseaux de gaz desservant exclusivement le Marché National ;

Terminal Arrivée : Les installations d'un STC de gaz naturel, comprenant notamment, un ensemble de vannes et de tuyauteries ainsi que les Systèmes de Comptage Transactionnels, telles que présentées en Annexe C du présent Contrat.



ARTICLE 2 : OBJET DU CONTRAT

Le présent Contrat a pour objet de définir les conditions et modalités selon lesquelles le Concessionnaire s'engage à assurer le Service de Transport des quantités de gaz naturel livrées par l'Utilisateur, du Point d'Entrée jusqu'aux Points de Sorties et ce, conformément aux Documents Contractuels, moyennant le paiement du tarif réglementaire de transport.

ARTICLE 3 : DOCUMENTS CONTRACTUELS

Les documents contractuels liant l'Utilisateur au Concessionnaire sont les suivants :

- a. Le présent Contrat ;
- b. Les Annexes :
 - Annexe A : Spécification de Qualité au Point d'Entrée ;
 - Annexe B : Spécifications de Qualité aux Points de Sortie ;
 - Annexe C : Point de Mesure, Point d'Entrée, Terminaux Arrivées et Points de Sortie ;
 - Annexe D : Quantité Annuelle Contractuelle (QAC).

En cas de contradiction et/ou de divergence entre les dispositions du présent Contrat et celles des Annexes, les dispositions du Contrat prévaudront.

ARTICLE 4 : TEXTES DE REFERENCES

Le présent Contrat est régi, dans toutes ses dispositions par la législation et la réglementation algériennes en vigueur.

ARTICLE 5 : OBLIGATIONS DU CONCESSIONNAIRE

Le Concessionnaire s'engage, conformément aux dispositions du présent Contrat, à :

- Assurer le Service de Transport des quantités de gaz naturel du Point d'Entrée aux Points de Sortie et faire les efforts nécessaires pour enlever les Quantités Nommées chaque Jour Contractuel de l'Utilisateur, et ce, conformément aux dispositions du présent Contrat ;
 - Livrer à l'Utilisateur aux Points de Sortie, les quantités de gaz naturel comptabilisées par le Système de Comptage Transactionnel, conformément aux Spécifications de Qualité aux Points de Sortie indiquées en Annexe B du présent Contrat ;
- Ces quantités de gaz naturel doivent avoir la même valeur en Energie que celles livrées au Point d'Entrée, diminuées de la Freinte et éventuellement des quantités prélevées au titre de la contribution de l'Utilisateur en gaz naturel destinée à l'approvisionnement du Marché National ;



- Assurer la maintenance de ses installations, en agissant en qualité d'Opérateur Prudent et Raisonnable ;
- Communiquer à l'Utilisateur le programme des arrêts des installations du Réseau de Transport.

ARTICLE 6 : OBLIGATIONS DE L'UTILISATEUR

L'Utilisateur s'engage, conformément aux dispositions du présent Contrat, à :

- Communiquer au Concessionnaire les programmes prévisionnels journaliers, mensuels et annuels des expéditions ;
- Communiquer au Concessionnaire les programmes prévisionnels journaliers, mensuels et annuels des enlèvements ;
- Livrer au Concessionnaire, au niveau du Point d'Entrée et aux conditions d'exploitation définies à l'Article 28.1 du présent Contrat, les Quantités Nommées de gaz naturel, conformes à la Spécification de Qualité au Point d'Entrée indiquée en Annexe A du présent Contrat ;
- Communiquer au Concessionnaire, les quantités journalières et mensuelles de gaz naturel, expédiées conformément aux dispositions contractuelles ;
- S'acquitter de la Rémunération du Service de Transport exécuté par le Concessionnaire et ce, sur la base des tarifs réglementaires de transport et conformément aux modalités indiquées aux Articles 9 et 30 du présent Contrat ;
- Procéder à l'enlèvement des Quantités Nommées de gaz naturel au niveau des Points de Sortie, et ce conformément à l'Article 18.2 du présent Contrat ;
- Communiquer au Concessionnaire le programme des arrêts de ses installations.

ARTICLE 7 : PRINCIPES REGISSANT LE SERVICE DE TRANSPORT

- Le Concessionnaire doit permettre aux tiers, dans la limite de la Capacité Réelle et sur la base du premier engagé premier servi, l'accès libre aux infrastructures de transport par canalisation des hydrocarbures, moyennant le paiement du tarif réglementaire de transport non discriminatoire.
- La Rémunération du Service de Transport appliquée dans le cadre du présent Contrat est déterminée sur la base du tarif réglementaire de transport en vigueur, selon les dispositions définies dans l'Article 9 du présent Contrat.
- Le Concessionnaire s'engage envers l'Utilisateur, qu'à la Date d'Effet du présent Contrat, il dispose de la Capacité Contractuelle pour assurer le Service de Transport de gaz naturel.



- L'Utilisateur s'engage envers le Concessionnaire à fournir toutes les informations dont le Concessionnaire a besoin à des fins de planification, d'exploitation et de maintenance du Réseau de Transport.
- L'obligation du Service de Transport, aux termes du présent Contrat, ne comporte pas l'obligation, pour le Concessionnaire, de livrer la même qualité de gaz naturel mise à sa disposition par l'Utilisateur au Point d'Entrée, mais de livrer une qualité de gaz naturel conforme aux Spécifications de Qualité aux Points de Sortie indiquées en Annexe B du présent Contrat.
- Le Concessionnaire, agissant en Opérateur Prudent et Raisonnable, peut mettre en œuvre sur son Réseau de Transport, à tout moment, toute action visant à préserver la sécurité des personnes et des biens, préserver l'intégrité du Réseau de Transport, garantir ses obligations légales et réglementaires, sans que l'Utilisateur ne puisse invoquer un préjudice quelconque de ce fait.

ARTICLE 8 : RESPONSABILITÉ DES PARTIES

- Chaque Partie assume son entière responsabilité au titre de l'exécution de ses obligations contractuelles dans le cadre du présent Contrat. Elle répond, conformément au droit commun, des conséquences pécuniaires de tous dommages corporels et/ou matériels causés aux tiers, à son personnel et/ou ses sous-traitants et aux biens de chacune des Parties.
- Chaque Partie s'engage, en conséquence, vis-à-vis de l'autre Partie, à prendre en charge toute réclamation née d'un dommage mettant en cause cette responsabilité.
- Chaque Partie renonce à tout recours contre l'autre Partie pour tout dommage de toute nature causé au tiers, à son personnel et/ou ses sous-traitants et aux biens de chacune des Parties, résultant de l'exécution du présent Contrat.
- Chaque Partie est responsable en cas de Faute Lourde et/ou Faute Intentionnelle causée par son personnel et/ou ses sous-traitants. En cas de Faute Lourde ou Faute Intentionnelle, due à l'exécution de ses obligations contractuelles, chaque Partie assume seule et à ses frais la responsabilité qui en découle.
- Dans le cadre de l'exécution du présent Contrat, le Concessionnaire est responsable des quantités de gaz naturel du Point d'Entrée jusqu'aux Points de Sortie.
- Aucune Partie ne sera responsable envers l'autre Partie pour des dommages indirects subis. Sont considérés comme dommages indirects, tout dommage qui, à la date de signature du présent Contrat, rentre, à titre indicatif, dans les catégories



des pertes suivantes : perte de contrats avec des tiers, perte de perspectives d'activité, perte de goodwill, perte de bénéfice, perte de revenus ou autre perte indirecte ou accessoire d'une nature similaire.

ARTICLE 9 : REMUNERATION DU SERVICE DE TRANSPORT

La Rémunération du Service de Transport appliquée dans le cadre du présent Contrat est calculée sur la base du tarif réglementaire de transport en vigueur et des quantités de gaz naturel transportées, selon la formule suivante :

$$RMT (i) = QMT (i) \times T (i)$$

RMT (i) : Rémunération Mensuelle du Service de Transport du Mois Contractuel (i), exprimée en Dinars Algériens (DZD).

QMT (i) : Quantité mensuelle de gaz naturel transportée durant le Mois Contractuel (i), exprimée en Standards Mètres Cubes (Sm³).

Cette quantité est celle livrée par l'Utilisateur au Concessionnaire au niveau du Point d'Entrée, telle que définie à l'Article 20.1 du présent Contrat.

T (i) : Tarif réglementaire de transport de gaz naturel en vigueur, applicable pour le Mois Contractuel (i), exprimé en Dinars Algériens par mille Standard Mètre Cube (DZD/1000 Sm³).

ARTICLE 10 : IMPOTS ET TAXES

Dans le cadre de l'exécution du présent Contrat, les Parties supportent, chacune en ce qui la concerne, les Impôts et Taxes, lui incombant en application de la législation et de la réglementation en vigueur.

ARTICLE 11 : ASSURANCES

Chacune des Parties doit souscrire les polices d'assurances nécessaires pour se garantir contre tous les risques en relation avec l'exécution du présent Contrat, sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires applicables en la matière. Chacune des Parties supportera les primes et les franchises des polices d'assurance qu'elle aura souscrites.

Les Parties renoncent, ainsi que leurs assureurs, à l'exercice de leur droit de recours, l'un à l'égard de l'autre.



ARTICLE 12 : CONFIDENTIALITE

Sauf mention contraire expresse, prévue par le présent Contrat ou par un accord express des Parties ou par des dispositions législatives ou réglementaires, chaque Partie s'engage à tenir confidentielle, vis-à-vis des tiers, toute information relative à l'élaboration ou à l'exécution du présent Contrat.

Néanmoins, chacune des Parties pourra divulguer tout ou partie de ces informations à ses employés, Sociétés Affiliées et partenaires respectifs dans les associations concernées.

Les Parties ne seront pas responsables de la divulgation d'informations si celles-ci :

- Sont déjà dans le domaine public ;
- Ont été obtenues régulièrement à partir d'autre sources, qui ne sont pas liées par une obligation de confidentialité à l'égard de la Partie du présent Contrat ayant divulgué l'information considérée ;
- Doivent être communiquées à un tiers par l'effet impératif d'un texte législatif ou réglementaire, d'une décision de justice ou d'une décision émanant d'une Autorité Compétente.

La présente obligation de Confidentialité lie les Parties pour la durée du présent Contrat et pour une période de cinq (05) ans à compter de la date d'expiration ou de résiliation du présent Contrat.

ARTICLE 13 : CESSION ET CHANGEMENT DE CONTROLE**13.1 CESSION**

L'Utilisateur peut céder totalement ou partiellement ses droits et obligations résultant du présent Contrat, à condition que :

- Toutes les approbations gouvernementales éventuellement nécessaires pour ladite cession aient été obtenues ;
- Toutes ses obligations et ses responsabilités dans le cadre du présent Contrat à l'égard du Concessionnaire aient été satisfaites ;
- Le cessionnaire ait signé avec le Concessionnaire un nouveau contrat de transport, dans les mêmes termes et conditions définis dans le présent Contrat.

**13.2 CHANGEMENT DE CONTROLE**

Tout changement de contrôle affectant l'Utilisateur et/ou ses sociétés mères et sans que la liste ne soit limitative :

- Offre Publique d'Achat (OPA) ;
- Fusion ;
- Acquisition ;
- Absorption.

doit être porté à la connaissance du Concessionnaire dans un délai de quinze (15) jours à partir de la date effective du changement.

Le présent Contrat sera maintenu en l'état à condition que le changement de contrôle soit approuvé par les Autorités Compétentes dans le cadre du contrat pour la recherche et l'exploitation des hydrocarbures / contrat d'hydrocarbures, visé dans le paragraphe (C) du préambule.

ARTICLE 14 : RESILIATION**14.1 RESILIATION AVEC MISE EN DEMEURE**

Chacune des Parties se réserve le droit de résilier le présent Contrat avec mise en demeure préalable signifiée par lettre recommandée, si elle constate que l'autre Partie ne se conforme pas aux dispositions contractuelles et ne prend pas les mesures adéquates pour y remédier dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de notification de la mise en demeure.

14.2 RESILIATION SANS MISE EN DEMEURE

Le présent Contrat peut être résilié de plein droit par l'une des Parties et sans mise en demeure préalable, sur simple lettre recommandée avec accusé de réception :

- Si l'autre Partie déclare ne pas pouvoir exécuter ses obligations contractuelles ;
- En cas de règlement judiciaire ou de faillite de l'autre Partie ;
- En cas de cession faite par l'autre Partie dans le non-respect des dispositions du présent Contrat.

Dans tous les cas, la résiliation du présent Contrat prendra effet dans un délai de quinze (15) jours, à compter de la date de notification de la résiliation par l'une des Parties.

Le droit de résiliation prévu aux Articles 14.1 et 14.2 ci-dessus n'exclut pas l'exercice de tout droit de recours contre la Partie défaillante.



Les quantités de gaz naturel injectées par l'Utilisateur avant la date d'effet de la résiliation, lui seront livrées par le Concessionnaire au niveau des Points de Sortie, conformément aux dispositions du présent Contrat.

Les sommes exigibles en vertu du présent Contrat à la date d'effet de résiliation, y compris toutes les rémunérations mensuelles cumulées du Service de Transport et tous les intérêts moratoires y afférents, resteront dus et payables.

ARTICLE 15 : FORCE MAJEURE

On entend par cas de force majeure, tout acte ou événement imprévisible, irrésistible et indépendant de la volonté des Parties, qui rend impossible totalement ou partiellement l'exécution, par l'une ou les deux Parties, de ses (leurs) obligations contractuelles.

Les obligations de chaque Partie au présent Contrat, autres que les obligations de payer, seront suspendues partiellement ou totalement, dans la mesure où l'exécution de ces obligations serait directement empêchée ou retardée par un cas de force majeure.

La Partie concernée devra, aussitôt que possible après la survenance d'un cas de force majeure, adresser une notification à l'autre Partie par lettre recommandée contre accusé de réception ou par téléphone, fax ou tout autre moyen électronique, l'informant de la survenance du cas de force majeure, ainsi que de toute information utile et circonstanciée sur la nature de celle-ci. Toute notification par téléphone, fax ou tout autre moyen électronique doit être confirmée par lettre avec accusé de réception dans les sept (07) jours suivant la survenance dudit cas.

La Partie empêchée devra prendre toutes les dispositions utiles et possibles pour assurer, dans les plus brefs délais, la reprise normale de l'exécution des obligations affectées par le cas de force majeure et combler le retard occasionné.

Si par suite d'un cas de force majeure, l'une des Parties ne pourrait exécuter ses obligations, telles que prévues aux termes du présent Contrat, les Parties se rencontreront dans un délai n'excédant pas sept (07) jours à partir de la date de notification de la force majeure, pour examiner les incidences contractuelles et convenir d'une solution.

Dans l'attente du rétablissement à la normale de la situation, les engagements des Parties subsisteront dans la mesure où leur exécution sera matériellement possible.

**ARTICLE 16 : REGLEMENT DES DIFFERENDS**

Les Parties s'efforcent de résoudre à l'amiable, dans un délai de soixante (60) jours à compter de la notification des réclamations par la Partie la plus diligente, tout différend ou litige relatif à l'exécution ou l'interprétation du présent Contrat.

A défaut de règlement à l'amiable du différend ou du litige dans les délais impartis, les différends ou litiges sont soumis à la juridiction algérienne territorialement compétente.

Les différends résultant de l'application de la réglementation relative au libre accès des tiers au Système de Transport par Canalisation, y compris en matière tarifaire, sont soumis à l'ARH, conformément à l'article 44 tiret 18 de la loi n° 19-13 du 14 Rabie Ethani 1441 correspondant au 11 décembre 2019 régissant les activités des hydrocarbures.

L'ARH dispose de soixante (60) jours pour notifier sa décision aux Parties.

ARTICLE 17 : DISPOSITIONS DIVERSES

- Sans préjudice de l'Article 13.1 du présent Contrat, toute modification du présent Contrat doit s'effectuer par voie d'avenant dûment signé par les Parties, et ce, tout en respectant l'ensemble des dispositions fixées dans le contrat-type de transport par canalisation de gaz naturel.
- Si une disposition du présent Contrat devient, à n'importe quel moment, illégale, nulle ou non exécutoire, la légalité, la validité ou la force exécutoire des autres dispositions du présent Contrat ne seront aucunement touchées ou diminuées à cause de cela. Les Parties s'engagent à remplacer les dispositions illégales, nulles ou non exécutoires avec d'autres dispositions aussi similaires que possible à celles remplacées.
- Dans l'hypothèse où des dispositions législatives ou réglementaires nouvelles, susceptibles de s'appliquer directement ou indirectement au présent Contrat, entreraient en vigueur pendant la période d'exécution du présent Contrat, les Parties conviennent de se rapprocher afin de définir ensemble la suite à donner à l'exécution du présent Contrat, étant entendu expressément que le droit au transport de la totalité de la production revenant à l'Utilisateur sera préservé.
- Chaque Partie déclare et garantit, de se conformer à toutes les lois applicables, règles, réglementations, décrets et/ou décisions relatifs à la prévention et la lutte contre la corruption ou le blanchiment d'argent.
- Le présent Contrat est établi en langue française, en huit (08) exemplaires originaux, dont six (06) seront conservés par le Concessionnaire et deux (02) par l'Utilisateur.



الملحق رقم 5: تعريفات النقل المعادلة حسب كل سائل لفترة التعريفة 2019-2023

II. LES TARIFS DE TRANSPORT :

Les tarifs de transport en vigueur pour l'année 2023 sont ceux définis dans l'Arrêté du 13 Rabie Ethani 1441 correspondant au 10 décembre 2019 fixant les tarifs de transport péréqués par effluent pour la période de tarification 2019-2023, publié au Journal Officiel n°10 du 23 février 2020.

NATURE DE L'EFFLUENT	TARIF DE TRANSPORT
Pétrole brut	704 DA / TM
Liquide de gaz naturel (Condensat)	1 154 DA / TM
Gaz de pétrole liquéfiés (GPL)	1 153 DA / TM
Gaz naturel	1 200 DA / mille standards m ³

الملحق رقم 6: وصف شبكة نقل المحروقات لسنة 2023

1. OLEODUCS :

DENOMINATION	OUVRAGE	DIAMETRE	DEPART	ARRIVEE	LONGUEUR	CAPACITE		
		(pouce)				(Km)	Réelle	Réservée

A. PETROLE BRUT

Réseau Sud						1 892	58,700	22,454	36,446
STC OH1	OH1	30"	In Amenas	Haoud El Hamra	630	8,900	5,177	3,723	
STC OT1	OT1	24"	In Amenas	Frontière Algéro-Tunisienne	265	7,800	0,143	7,657	
STC OH3/OH4	OH3	30"	Hassi Berkine	Haoud El Hamra	292	30,000	11,567	18,433	
	OH4	30"	Hassi Berkine	Haoud El Hamra	292				
STC OD3/OH2	OH2	26"	Mesdar	Haoud El Hamra	108	12,000	5,366	6,634	
	OD1	20"	El Borma	Mesdar	272	2,000	0,209	1,791	
	OD3	20"	Rhourde El Baguel	Mesdar	33	5,000	0,644	4,356	
Réseau Nord						3 085	86,400	44,964	41,436
STC OZ1/OZ2	OZ1	28"	Haoud El Hamra	Arzew / Bethioua	801	11,000	20,661	24,339	
	OZ2	34"	Haoud El Hamra	Arzew / Bethioua	821	34,000			
STC OK1	OK1	34"	Haoud El Hamra	Skikda	646	30,000	16,738	13,262	
STC OB1/OG1	OB1	24"/22"	Haoud El Hamra	Béjaia	672	11,400	7,565	3,835	
	OG1	20"	Beni Mansour	Alger	145	4,000	3,554	0,446	
Total Pétrole Brut						4 977	145,100	67,217	77,883

B. LIQUIDE DE GAZ NATUREL (CONDENSAT)

Réseau Sud						565	7,900	4,670	3,230
STC NH2	NH2	24"/30"	PK66-Ohanet	Haoud El Hamra	565	7,900	4,670	3,230	
Réseau Nord						1 153	25,020	8,237	16,783
STC NZ1	NZ1	28"	Hassi R'Mel	Arzew / Bethioua	507	13,610	2,728	10,882	
STC NK1	NK1	30"	Haoud El Hamra	Skikda	646	11,410	5,509	5,901	
Total Condensat						1 718	32,920	12,907	20,013

A. GAZ PETROLE LIQUEFIE (GPL)

Réseau Sud						1 762	10,200	7,447	2,753
STC LR1/DLR1 / LN21-12" et son Expansion ELR1	LR1	10"- 24"	Alrar	Hassi R'Mel	1 022	10,200	7,447	2,753	
	DLR1	16"	Ohanet	Gassi Touil	404				
	ELR1	24"	Hassi Messaoud	Hassi R'Mel	336				
Réseau Nord						998	15,000	8,756	6,244
STC LZ1/LZ2 /LN21-16"	LZ1	24"	Hassi R'Mel	Arzew	503	9,000	8,756	6,244	
	LZ2	24"	Hassi R'Mel	Arzew	495	6,000			
Total GPL						2 760	25,200	16,203	8,997

2. GAZODUCS :

DENOMINATION	OUVRAGE	DIAMETRE (pouce)	DEPART	ARRIVEE	LONGUEUR (Km)	CAPACITE		
						Réelle	Réservée	Disponible
						Milliards de Sm ³ /an		
Réseau Sud					4 113	65,200	53,773	11,427
STC GR1/GR2 et ses Expansions GR4 et GR6	GR1	42"/48"	Alrar	Hassi R'Mel	966	51,100	44,433	6,667
	GR2	42"/48"	Alrar	Hassi R'Mel	966			
	GR4	48"	Rhourde Nouss	Hassi R'Mel	535			
	GR6	48"	Rhourde Nouss	Hassi R'Mel	531			
STC GR5 et son Expansion GR7	GR5	48"/56"	Reggane	Hassi R'Mel	770	14,100	9,340	4,760
	GR7	48"	PC04-GR5	Hassi R'Mel	345			
Réseau Nord					7 622	137,518	106,480	31,038
STC GZ0	GZ0	24"/20"	Hassi R'Mel	Arzew	509	-	-	-
STC GZ1/GZ2/GZ3	GZ1	40"	Hassi R'Mel	Arzew	507	40,648	29,726	10,922
	GZ2	40"	Hassi R'Mel	Arzew	511			
	GZ3/RGZ3	42"	Hassi R'Mel	Arzew	517			
STC GZ4	GZ4	48"	Hassi R'Mel	ARZEW	513	11,250	9,990	1,260
		48"	Moctaa Douz	BENI SAF	120			
STC GK1/GK2	GK1	40"	Hassi R'Mel	Skikda	575	20,470	17,084	3,386
	GK2	42"	Hassi R'Mel	Skikda	576			
STC GG1	GG1	42"	Hassi R'Mel	Bordj Ménail	437	11,300	9,541	1,759
	GG1	42"	Medjedel	Bordj Ménail	208			
STC GPDF et son Extension EGPDF	GPDF	48"	Hassi R'Mel	El Aricha	521	11,470	7,272	4,198
	EGPDF	48"	El Aricha	BENI SAF	198			
STC GO1/GO2/GO3	GO1	48"	Hassi R'Mel	Oued Saf Saf	548	32,720	28,732	3,988
	GO2	48"	Hassi R'Mel	Oued Saf Saf	548			
	GO3	48"	Hassi R'Mel	Oued Saf Saf	548			
STC GK3	GK3	48"	Hassi R'Mel	Mechtatine	432	9,660	4,135	5,525
		48"	Mechtatine	El Kala	267			
		48"	Tamlouka	Skikda	87			
Total Gaz Naturel					11 735	202,718	160,253	42,465

3. RESEAU DE TRANSPORT :

Réseau	Nombre de STC	Longueur (Km)	Capacité		
			Réelle	Réservée	Disponible
			Millions de TEP/an		
Réseau Sud	8	8 332	141,692	87,532	54,160
Réseau Nord	14	12 858	263,244	166,193	97,051
TOTAL	22	21 190	404,935	253,724	151,211

قائمة المصادر

والمراجع

قائمة المصادر:

أولا- النصوص القانونية:

I. الدستور:

- دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 1996، مؤرخ في 28 نوفمبر 1996، منشور بموجب مرسوم رئاسي رقم 96-438 مؤرخ في 7 ديسمبر 1996، يتعلق بإصدار نص تعديل الدستور، ج.ر عدد 76 صادر في 8 ديسمبر 1996 معدل و متمم بموجب قانون رقم 02-03 مؤرخ في 10 أبريل 2002، ج.ر عدد 25 صادر في 14 أبريل 2002، معدل و متمم بموجب قانون رقم 03-19 مؤرخ في 15 نوفمبر 2008 معدل و متمم بموجب قانون رقم 16-01 مؤرخ في مارس 2016، ج.ر عدد 14 صادر في 7 مارس 2016، معدل و متمم بموجب مرسوم رئاسي رقم 20-442 المؤرخ في 30 ديسمبر 2020، ج.ر عدد 82، صادر في 30 ديسمبر 2020.

II. الإتفاقيات الدولية:

- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تم التصديق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53، مؤرخ في 22 جانفي 1996، ج.ر عدد 6، صادر في 24 جانفي 1996.

III. النصوص التشريعية:

1. أمر 58-1111 مؤرخ في 23 نوفمبر 1958، يتضمن قانون البترول الصحراوي، ج.ر للجمهورية الفرنسية عدد 20، صادر بتاريخ 23 نوفمبر 1958.

2. قانون رقم 62-157 مؤرخ في 31 ديسمبر 1962 الرامي إلى التمديد حتى إشعار آخر لمفعول التشريع الفرنسي النافذ إلى غاية 31 ديسمبر سنة 1962، ج.ر عدد 18، صادر بتاريخ 11 جانفي 1963.
3. أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج.ر عدد 78 صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، معدل ومتمم.
4. أمر رقم 76-101 مؤرخ في 9 ديسمبر 1976، يتضمن قانون الضرائب المباشرة والرسوم المماثلة، ج.ر عدد 102، صادر في 22 ديسمبر 1976، معدل ومتمم بالقانون رقم 16-20 صادر في 30 ديسمبر 2020 المتضمن قانون المالية لسنة 2021، ج.ر عدد 83، صادر في 31 ديسمبر 2020.
5. أمر رقم 76-102 مؤرخ في 9 ديسمبر 1976، يتضمن قانون الرسوم على رقم الأعمال ج.ر عدد 103، صادر في 26 ديسمبر 1976، معدل ومتمم بالقانون 09-09 المؤرخ في 30 ديسمبر 2009، يتضمن قانون المالية لسنة 2010، ج.ر عدد 78، صادر في 31 ديسمبر 2009.
6. قانون رقم 86-14 مؤرخ في 19 أوت 1986، يتعلق بأعمال التنقيب والبحث في المحروقات واستغلالها ونقلها بالأنابيب، ج.ر عدد 35، الصادر في 27 أوت 1968 (ملغى).
7. قانون رقم 90-10 مؤرخ في 14 أبريل 1990، يتعلق بالنقد والقرض، ج.ر عدد 16 صادر في 18 أبريل 1990 (ملغى).
8. قانون رقم 91-26، مؤرخ في 18 ديسمبر 1991، يتضمن قانون المالية لسنة 1992. ج.ر عدد 65، صادر في 18 ديسمبر 10.

9. مرسوم تشريعي رقم 93-12 مؤرخ في 50 أكتوبر 1993 يتعلق بترقية الإستثمار، ج.ر. عدد 64، صادر في 10 أكتوبر 1993 (ملغى).
10. أمر رقم 96-14 مؤرخ في 24 جوان 1996، يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 1996، ج.ر. عدد 39، صادر في 26 جوان 1996.
11. أمر رقم 01-03 مؤرخ في 10 أوت 2001، يتعلق بتطوير الإستثمار، ج.ر. عدد 47 صادر في 22 أوت 2001 (ملغى).
12. قانون رقم 05-07، مؤرخ في 28 أبريل 2005، يتعلق بالمحروقات، ج.ر. عدد 50 صادر في 19 جويلية 2005 معدل ومتمم (ملغى جزئيا).
13. قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ج.ر. عدد صادر في 23 أبريل 2008، معدل ومتمم بالقانون رقم 22-13 المؤرخ في 12 جويلية 2022، ج.ر. عدد 48، صادر في 17 جويلية 2022.
14. قانون رقم 03-10 مؤرخ في 19 جويلية 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر. عدد 43، صادر في 20 جويلية 2003، معدل ومتمم.
15. قانون رقم 13-01 مؤرخ في 20 فيفري 2013، يعدل ويتمم القانون رقم 05-07 المؤرخ في 28 أبريل 2005، المتعلق بالمحروقات، ج.ر. عدد 11، صادر في 24 فيفري 2013.
16. قانون رقم 16-09 مؤرخ في 01 فيفري 2016 يتعلق بترقية الإستثمار، ج.ر. عدد 46 صادر في 3 أوت 2016 (ملغى).
17. قانون رقم 19-13 مؤرخ في 11 ديسمبر 2019 ينظم نشاطات المحروقات ج.ر. عدد 79 صادر في 22 ديسمبر 2019.

18. قانون رقم 22-08، مؤرخ في 24 جويلية 2022، يتعلق بالاستثمار، ج.ر عدد 50 صادر في 28 جويلية 2022.

IV. النصوص التنظيمية

1. مرسوم رقم 491-63 مؤرخ في 31 ديسمبر 1963، الموافقة على تأسيس الشركة الوطنية للنقل وتسويق الوقود السائل الهيدروكربونات والمصادقة على قوانينها الأساسية، ج.ر عدد 4 الصادر في 10 يناير 1964.

2. مرسوم تنفيذي رقم 02-303، مؤرخ في 28 سبتمبر 2002، يحدد تنظيم المصالح الخارجية للإدارة الجبائية وصلحاياتها، ج.ر عدد 64، صادر في 29 سبتمبر 2002 يعدل ويتم مرسوم تنفيذي رقم 91-60 المؤرخ في 23 فيفري سنة 1991، ج.ر عدد 9 صادر في 27 فيفري 1991.

3. مرسوم تنفيذي رقم 06-198 مؤرخ في 31 ماي 2006، يضبط التنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة، ج.ر عدد 37، صادر في 04 جوان 2006.

4. مرسوم تنفيذي رقم 14-06 مؤرخ في 15 جانفي 2014، يحدد قائمة أملاك التجهيز والخدمات والمواد والمنتجات المعفاة من الرسم على القيمة المضافة والحقوق والرسوم والأتاوى الجمركية المتعلقة بنشاطات البحث عن المحروقات و/أو استغلالها ونقلها بواسطة الأنابيب وتمييع الغاز وفصل غاز البترول المميع، ج.ر عدد 57، صادر في 28 سبتمبر 2014.

5. مرسوم تنفيذي رقم 21-228، مؤرخ في 24 ماي 2021، يحدد إجراءات طلب امتياز لنقل المحروقات بواسطة الأنابيب، ج.ر عدد 42، صادر في 5 جوان 2021.

6. مرسوم تنفيذي رقم 21-258 مؤرخ في 13 جوان 2021، يحدد كفايات ضبط مبدأ الإستعمال الحر من طرف الغير لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، ج.ر عدد 48 صادر في 20 جوان 2021.
7. مرسوم تنفيذي رقم 21-259 مؤرخ في 13 جوان 2021، يحدد التعريف ومنهجية حسابها فيما يخص نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، ج.ر عدد 48 الصادرة في 20 جوان 2021.
8. مرسوم تنفيذي رقم 21-316 مؤرخ في 14 أوت 2021، يحدد كفايات احتساب تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية، فيما يخص امتياز النقل بواسطة الأنابيب وتقييس هذه التكلفة ومراجعتها الدورية وحساب الاعتمادات السنوية وتحويل الملكية، ج.ر عدد 63، صادر في 18 أوت 2021.
9. مرسوم تنفيذي رقم 21-319 المؤرخ في 14 أوت 2021، يتعلق بنظام الترخيص باستغلال المنشآت والهياكل التابعة لنشاطات المحروقات وكذا كفايات الموافقة على دراسات المخاطر المتعلقة بنشاطات البحث ومحتوياتها، ج.ر عدد 64، صادر في 22 أوت 2021.

قائمة المراجع:

أولا: المراجع باللغة العربية:

I- الكتب:

1. خالد كمال عكاشة، دور التحكيم في فض منازعات الاستثمار، دار الثقافة، عمان، الطبعة الأولى، 2014.

2. سراج حسين أبو زيد، التحكيم في عقود البترول، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004.

3. عليوش قريوع كمال، التحكيم التجاري الدولي في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 2004.

4. هشام علي صادق القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.

II- الرسائل والمذكرات الجامعية:

أ. رسائل الدكتوراه:

1. بوالخضرة نورة، دور وكالتي النفط في ضبط قطاع المحروقات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020.

2. سردون محمود، النظام القانوني لممارسة الأنشطة المنجمية في الجزائر، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه علوم، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2015-2016.

3. شويب أمينة، ضبط قطاع المحروقات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.

4. دومة نعيمة، النشاطات المقننة في الجزائر، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون الإداري للأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2015-2016.

5. علوي سليمة، الاستثمار في مجال المحروقات، رسالة لنيل شهادة دكتوراه علوم تخصص إدارة ومالية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2017-2018.
6. طلاش خليفة، النظام الجبائي لنشاطات البحث، الانتاج والنقل بواسطة الأنابيب للمحروقات السائلة والغازية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم تخصص الدولة والمؤسسات العمومية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2020-2021.
7. هوارى ربحيوي، التحكيم البترولي: دراسة في قوانين بعض الدول العربية على ضوء الممارسة الدولية، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه ل.م.د، تخصص القانون العام الاقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، 2020-2021.

ب. مذكرات الماجستير:

1. بوخلخال أحمد، نظام تسوية منازعات الإستثمارات الأجنبية في القانون الدولي وتطبيقاته في الجزائر، مذكرة للحصول على شهادة الماجستير في القانون الدولي العام، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، 2012-2013.
2. بوقندورة سامية، سلطة الضبط في قطاع المحروقات في الجزائر، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق تخصص الدولة والمؤسسات العمومية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2007-2008.
3. صدوقي يسمينة، النظام الجبائي لقطاع المحروقات في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2012-2013.
4. مقلد عيسى، قطاع المحروقات الجزائري في ظل التحولات الاقتصادية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2007-2008.

ج. مذكرات الماستر:

1. بحاش إدريس وسلامة فاطمة الزهرة، الحماية القانونية للبيئة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر تخصص قانون إداري، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة المسيلة، 2021، 2022.
2. بكاكية حسبية، عقود التجارة الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمن ميرة، بجاية، 2012-2013.
3. بن عبد يوسف محمد لمين وحنيفي مصطفى، النظام القانوني لفروع الشركات الأجنبية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محند أولحاج، البويرة، 2021-2022.
4. رايس منال، النظام القانوني لعقد الاستثمار البترولي، دراسة تحليلية على ضوء القانون الجزائري 19-13، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهدي، أم البواقي، 2021-2022.
5. ركيس ظريفة، اكتشاف البترول وأثره في السياسة الفرنسية على الجزائر ودول المنطقة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، تخصص التاريخ المعاصر، كلية العلوم الإنسانية والإجتماعية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2014-2015.
6. قعلول حسبية وصاحل كاتية، أدوات الضبط الاقتصادي في قطاع المحروقات، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص القانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2014-2015.

7. مالك دنيا، النظام القانوني لعقود النفط، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الماستر تخصص قانون الشركات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2015-2016.

III- المقالات الجامعية:

1. أرزيل الكاهنة، "خصوصية تسوية المنازعات ذات الطابع الإقتصادي"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 09، العدد 02، جامعة عبد الرحمن ميرة - بجاية، ديسمبر 2018 ص ص 11-25.

2. أرزيل الكاهنة، "مكانة المصالحة في تسوية منازعات التجارة الدولية"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد أ، عدد 46، جامعة الإخوة منتوري - قسنطينة، ديسمبر 2016، ص ص 27-35.

3. بكرأوي محمد المهدي وجامع مليكة، "الآليات القانونية لحماية الاستثمار الأجنبي المباشر في الجزائر من خلال القانون رقم 16-09 المتعلق بترقية الاستثمار"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 7، العدد 2، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 1 الجزائر، جوان 2020، ص ص 1404-1421.

4. بن شهرة شول وجديد حنان، "الرخص الإدارية كوسيلة لضبط قطاع المحروقات، دفاتر السياسة والقانون"، المجلد 5، العدد 19، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة غرداية، 19 جوان 2018، ص ص 83-92.

5. بن عبد القادر زهرة، "الإعتماد المستندي كآلية دفع في مجال التجارة الدولية"، مجلة المعيار، المجلد 14، العدد 27، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية - قسنطينة، ديسمبر 2011، ص ص 201-220.
6. بن عزة محمد، "دور الجباية في حماية البيئة من أشكال التلوث دراسة لنموذج الجباية البيئية في الجزائر"، مجلة دراسات جبائية، العدد 03، جامعة تلمسان، ديسمبر 2013، ص ص 431-449.
7. بن هرقال هشام، "الاستقرار التشريعي ودوره في تحقيق أمن الاستثمار الأجنبي"، مجلة الدراسات الحقوقية، المجلد 08، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون تيارت، 08 نوفمبر 2021، ص ص 826-844.
8. بوكريطة موسى، "التحكيم التجاري كوسيلة لتسوية منازعات عقود التجارة الدولية، مجلة الحقوق والعلوم السياسية"، الجزء 02، العدد 08، جامعة سيدي بلعباس، جوان 2017، ص ص 1146-1163.
9. جطي خيرة، "الوساطة القضائية كآلية بديلة لحل النزاعات في ظل قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري"، مجلة المعيار، العدد 4، المركز الجامعي تيسمسيلت، ديسمبر 2011، ص ص 156-166.
10. حورية حساني ومحمد الصغير سعادوي، "مبدأ الملوث الدافع كأساس للمسؤولية المدنية البيئية"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة حسيبة بن بوعلي - الشلف، المجلد 07، العدد 02، 2021، ص ص 192-208.

11. رحمان أمال طواهر محمد التهامي، "تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل -حالة الجزائر-"، مجلة الباحث، عدد 12، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2013، ص ص 19-27.
12. سلامي ميلود وبوستة جمال، "التحكيم التجاري كضمان إجرائي لتسوية منازعات الاستثمار"، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 02 العدد 05، جامعة باتنة، 15 جانفي 2017، ص ص 142-154.
13. عمر بن أبو بكر باخشب، "النظام القانوني لعقود الامتيازات"، مجلة القانون والاقتصاد، عدد 64، مطبعة جامعة القاهرة، ص ص 83-107.
14. فاطمة عبد الرحيم على المسلماوي، "وسائل تسوية منازعات العقود النفطية" مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية و السياسية، جامعة بابل، العدد الأول، كلية المستقبل الجامعة، قسم القانون، 2022، ص ص 711-740.
15. لواج عبد الرحيم ولواج منير، "الفروقات المهمة بين القواعد المحاسبية والقواعد الضريبية في تحديد وعاء الضريبة على أرباح الشركات"، جامعة أبوبكر بلقايد- تلمسان، مجلة الاقتصاد والتسيير، المجلد 20، العدد2، 2021، ص ص 1-22.
16. موكة عبد الكريم، "منازعات عقود التجارة الدولية: بين اختصاص القضاء الوطني والقضاء التحكيمي"، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، المجلد 06، العدد 04، جامعة الإخوة منتوري- قسنطينة، 20 ديسمبر 2021، ص ص 447-463.

17. نقاش حمزة، "دور وكالتي المحروقات في ضبط نشاطات المحروقات في ظل القانون رقم 13-19"، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 7، العدد 1، 10 جوان 2022، ص ص 338-402.
18. هوارى ربحوي، "نوع التحكيم الملائم لخصوصية منازعات عقود البترول"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 15، العدد 1، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، الجزائر، 27 أفريل 2022، ص ص 2094، 2095.

V- المداخلات العلمية

- بوالخضرة نورة، "نقل المحروقات بواسطة الأنابيب في التشريع الجزائري بين القيود القانونية ومقتضيات التجارة الدولية"، مداخلة مقدمة أثناء المؤتمر الدولي العلمي الافتراضي تحت عنوان: التجارة الدولية بين الحاضر والمستقبل، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين-ألمانيا، يومي 19 و 20 جوان 2021، منشورة على الرابط: <https://www.democraticac.de/?p=73156>

VI- المطبوعات الجامعية:

1. أحسن ركي، محاضرات في قانون الضرائب المباشرة والرسوم المماثلة، موجهة لطلبة السنة الأولى ماستر تدقيق ومحاسبة، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2019-2020.
2. أمينة مخلفي، مدخل إلى الاقتصاد البترولي (اقتصاد النفط)، ج1، محاضرات موجهة إلى طلبة السنة الثالثة ليسانس، تخصص اقتصاد وتسيير بترولي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2013-2014،

3. عبد الكريم موكة، محاضرات في مادة قانون التجارة الخارجية، ملقاة على طلبة السنة أولى ماستر، تخصص قانون الأعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2019-2020.

VII- التقارير:

1. التقرير الإحصائي السنوي لسنة 2022، المقدم من قبل منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترو (أوابك). المنشور سنة 2022، منشورة على الرابط:

<https://www.oapecorg.org/ar/Home/Publications/Reports/Annual-Statistical-report>

IIX- المواقع الإلكترونية:

1. محمد نوار شموط، خط أنابيب النقل، موقع المعرفة، 12 أبريل 2023، تاريخ الاطلاع 12 أبريل 2023، 17:22 <https://www.marefa.org>
2. <https://www.medgaz.com/medgaz/doc/presentation-fr.pdf>
3. <https://www.djazairess.com/essalam/45442006>

IX- المقابلات:

1. مقابلة مع السيد جعوي سفيان، مدير ضبط تعريفات النقل بواسطة الأنابيب، في إطار تربص ميداني في سلطة ضبط المحروقات، في الأبيار، الجزائر العاصمة، من 04 ماي 2023 إلى 07 ماي 2023.
2. مقابلة مع السيدة سواعي نادية، مديرة الدراسات ومتابعة الإمتياز، في إطار تربص ميداني في سلطة ضبط المحروقات، في الأبيار، الجزائر العاصمة، من 04 ماي 2023 إلى 18 ماي 2023.

I- Ouvrage:

- Gilbert GANTIER et E. Gambart DELIGNIERES, Les pipelines, 2ème édition, 4ème trimestre, Presses Universitaires de France, France, 1977 p.5.

II- Articles:

1. Maria Carmelina Londono Lazaro, «The effectiveness of international mediation -The current debate-», International Law: Revista Colombiana de Derecho Internacional, N° 2, diciembre, 2003, pp. 319-341.
2. Siddiky Ishrak Ahmed, “The international legal instruments for cross-border pipelines”, Research handbook on international energy law, 25 Apr 2014, pp. 308-328.

فهرس المحتويات

الصفحات	الموضوع
	إهداء
	شكر وتقدير
1	مقدمة
	الفصل الأول: نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنايب
8	المبحث الأول: أطراف نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنايب
9	المطلب الأول: الأطراف الممارسة لنشاطات النقل بواسطة الأنايب
9	الفرع الأول: المؤسسة الوطنية "سوناطراك"
10	أولاً- التزامات المؤسسة الوطنية "سوناطراك"
16	ثانياً- حقوق المؤسسة الوطنية "سوناطراك"
17	ثالثاً- المزايا الحصرية للمؤسسة الوطنية "سوناطراك"
20	الفرع الثاني: الغير المستعمل لأنظمة نقل المحروقات بواسطة الأنايب
21	أولاً- التزامات الغير المستعمل لأنظمة نقل المحروقات بواسطة الأنايب
23	ثانياً- حقوق الغير المستعمل لأنظمة نقل المحروقات بواسطة الأنايب
27	المطلب الثاني: الأطراف الضابطة لنشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنايب
27	الفرع الأول: سلطة ضبط المحروقات
28	أولاً- الصلاحيات التنظيمية لسلطة ضبط المحروقات في مجال النقل بواسطة الأنايب
28	ثانياً- الصلاحيات الرقابية لسلطة ضبط المحروقات في مجال النقل بواسطة الأنايب
29	ثالثاً- الصلاحيات الاستشارية لسلطة ضبط المحروقات في مجال النقل بواسطة الأنايب

30	رابعاً- الصلاحيات العقابية لسلطة ضبط المحروقات في مجال النقل بواسطة الأنايب
33	خامساً: الصلاحيات التحكيمية لسلطة ضبط المحروقات في مجال النقل بواسطة الأنايب
34	الفرع الثاني: الوزير المكلف بالمحروقات
34	أولاً- الوزير المكلف بالمحروقات صاحب القرار في الترخيص باستغلال الأنايب الوطنية
36	ثانياً- تدخل الوزير المكلف بالمحروقات لمنح امتياز النقل بواسطة الأنايب الدولية
41	المبحث الثاني: الرخص المرتبطة بنشاطات نقل المحروقات عبر الأنايب
42	المطلب الأول: رخص ممارسة نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنايب
42	الفرع الأول: امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنايب:
43	أولاً- تعريف امتياز النقل بواسطة الأنايب
44	ثانياً- عناصر امتياز نقل المحروقات بواسطة الأنايب
46	الفرع الثاني: الاستعمال الحر لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنايب من طرف الغير
47	أولاً- الإجراءات التنظيمية للترخيص بالاستعمال الحر لمنشآت النقل من طرف الغير
49	ثانياً- إجراءات منح رخصة الاستعمال الحر للمنشآت من طرف الغير
51	المطلب الثاني: رخص إنجاز منشآت نقل المحروقات بواسطة الأنايب
52	الفرع الأول: رخصة إنجاز هياكل و/أو نظام النقل بواسطة الأنايب
52	أولاً- تقديم طلب الحصول على الرخصة
55	ثانياً- آجال الرد على طلب الحصول على الرخصة
56	ثالثاً: تعديل مشروع هيكل نقل المحروقات بواسطة الأنايب

56	رابعاً- تحويل هياكل نقل المحروقات بواسطة الأنابيب
57	الفرع الثاني: رخصة استغلال منشآت وهياكل النقل بواسطة الأنابيب
58	أولاً- إجراءات طلب رخصة استغلال منشآت وهياكل النقل بواسطة الأنابيب
60	ثانياً- دراسة تأثير منشآت وهياكل نقل المحروقات على البيئة
61	ثالثاً- دراسة الأخطار
64	خاتمة الفصل
	الفصل الثاني: آثار ممارسة نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب
65	المبحث الأول: الإلتزامات المترتبة عن نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب
66	المطلب الأول: الإلتزامات المالية المترتبة عن نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب
66	الفرع الأول: الرسوم والضرائب المطبقة على نشاطات النقل بواسطة الأنابيب
66	أولاً- الرسم على النشاط المهني
69	ثانياً- الضريبة على أرباح الشركات
71	ثالثاً- الجباية البيئية
74	الفرع الثاني: التحفيزات الجبائية لنشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب
74	أولاً- الإعفاءات الجبائية في نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب
75	ثانياً- إهلاك أنظمة نقل المحروقات بواسطة الأنابيب
77	الفرع الثالث: تعريف النقل بواسطة الأنابيب
79	أولاً- حساب الدخل المطلوب
79	ثانياً- حساب المكافأة على الأصل المستثمر
80	المطلب الثاني: التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية
82	الفرع الأول: تحويل الملكية نظام نقل المحروقات بواسطة الأنابيب
82	أولاً- إجراءات تحويل الملكية قبل انقضاء مدة الإمتياز

84	ثانيا- إجراءات تحويل الملكية عند انقضاء مدة الإمتياز
85	الفرع الثاني: إجراءات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية
85	أولا- دراسة التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية
87	ثانيا- تكلفة برنامج التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية
89	ثالثا- مراقبة عمليات التخلي عن المواقع وإعادتها إلى حالتها الأصلية
91	المبحث الثاني: طرق حل المنازعات الناشئة عن نقل المحروقات بواسطة الأنايب
92	المطلب الأول: التسوية الودية لنزاعات نقل المحروقات بواسطة الأنايب
93	الفرع الأول: الصلح
95	أولا- القوة الإلزامية للصلح
95	ثانيا- آثار استخدام الصلح
96	الفرع الثاني: الوساطة الاتفاقية
96	أولا- عوامل نجاح الوساطة الاتفاقية
97	ثانيا- سير الوساطة الاتفاقية
98	الفرع الثالث: التحكيم الداخلي
99	أولا- تمييز التحكيم الداخلي عن التحكيم الدولي:
100	ثانيا- نوع التحكيم المطبق على نشاطات نقل المحروقات بواسطة الأنايب
101	ثالثا- سير التحكيم الداخلي
101	المطلب الثاني: التسوية القضائية لنزاعات نقل المحروقات بواسطة الأنايب
102	الفرع الأول: شرط اللجوء إلى القضاء الوطني لفض نزاعات النقل بواسطة الأنايب الوطنية
102	أولا- الوساطة القضائية
105	ثانيا- التسوية القضائية

107	الفرع الثاني: استبعاد اختصاص القضاء الوطني بالفصل في النزاعات الأنابيب الدولية
108	أولاً- اختصاص التحكيم الدولي في تسوية نزاعات نقل المحروقات بواسطة الأنابيب الدولية
110	ثانياً- سير الخصومة التحكيمية
113	خاتمة الفصل
114	الخاتمة
118	قائمة الملاحق
131	قائمة المصادر والمراجع
145	فهرس المحتويات