الإستعمال الحرّ من طرف الغير لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب: قراءة في الإطار القانوني والتنظيمي

The Statutory Enshrinement of Third-Party Open Access to Hydrocarbon Pipeline Transportation Facilities: Legal and Regulatory Considerations

نورة بوالخضرة*

مخبر التحولات القانونية والسياسية

كلية الحقوق والعلوم السياسية- جامعة جيجل. 18000. جيجل.الجزائر.

boulkhodranora@univ-jijel.dz

تاريخ الارسال:2025/09/30 تاريخ القبول:2026/05/22 تاريخ النشر:2026/06/11

ملخص:

يعدّ نشاط النقل بواسطة الأنابيب من أهم نشاطات المصبّ التي تخضع لأحكام خاصة كرّسها المشرع في قانون المحروقات رقم 19- 13 الذي يضمن حق إستعمال منشآت النقل بواسطة الأنابيب على أساس مبدأ الإستعمال الحرّ من طرف الغير، مقابل تسديد تعريفة غير تمييزية، وهو ما تمّ تكريسه أيضا بموجب المرسوم التنفيذي رقم 21-258 الذي يحدد كيفيات ضبط مبدأ الإستعمال الحرّ من طرف الغير لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، سواء بالنسبة للأنابيب الوطنية أو الأنابيب الدولية العابرة للبحر الأبيض المتوسط.

إذ تهدف هذه الدراسة إلى المساهمة في توضيح النظام القانوني المتعلق بتنظيم البنى التحتية الإستراتيجية لقطاع المحروقات، إضافة إلى تبيان الإطار الواضح لولوج المستثمرين إلى خدمات النقل، بما يعزز بيئة الأعمال والإستثمار في الجزائر، معتمدين في ذلك على المنهج الوصفي التحليلي، لنصل إلى بعض النتائج من أهمها جعل منشآت نقل المحروقات آلية فعالة لدعم الشفافية وجذب الإستثمارات في قطاع المحروقات.

كلمات مفتاحية: إمتياز النقل بواسطة الأنابيب. المؤسسة الوطنية. مبدأ الإستعمال الحرّ من طرف الغير. سلطة ضبط المحروقات. شبكة الأنابيب.

Abstract:

Pipeline transportation constitutes a critical downstream activity governed by a specialized legal framework. Hydrocarbons Law No. 19-13 expressly enshrines the principle of third-party open access to pipeline facilities, subject to the payment of non-discriminatory tariffs. This principle is further operationalized by Executive Decree No. 21-258, which regulates the modalities of access for both national pipelines and international routes crossing the Mediterranean.

The purpose of this study is to elucidate the legal regime applicable to strategic hydrocarbon infrastructure and to assess its implications for investor access to transportation services. Employing a descriptive-analytical methodology, the study highlights how the open access principle transforms pipeline infrastructure into a regulatory mechanism ensuring transparency, limiting monopolistic practices, and fostering a competitive investment climate. The findings underscore the strategic importance of this framework in consolidating Algeria's role as a reliable hub for hydrocarbon transport at both national and international levels.

Keywords: Pipeline Transportation Concession .National Enterprise .Third-Party Open Access Principle .Hydrocarbons Regulatory Authority .Pipeline Network

* المؤلف المرسل.

مقدمة:

تعتبر المحروقات[1] من أهم مصادر الطاقة الأحفورية، إلا أنه هناك تباين جغرافي فيما بين مناطق الإنتاج ومناطق الإستهلاك، ولهذا كان من الضروري توفير وسائل نقل مناسبة وآمنة[2] من أجل توزيع هذه المحروقات وإيصالها لمناطق إستهلاكها، كالإعتماد على النقل البحري والناقلات النفطية خاصة في حال إستخراج النفط أو الغاز من الآبار البحرية[3]، إلا أن اللجوء إلى النقل بواسطة الأنابيب سواء البرية أو البحرية تعدّ الوسيلة الأكثر أمانا[4] والأكثر شيوعا أيضا، حيث يتم مدّ هذه الأنابيب إما تحت اليابسة أو تحت مياه البحار والمحيطات لنقل كميات كبيرة من المحروقات من أماكن الإنتاج المنتشرة في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، إضافة إلى دول غرب آسيا[5].

بالنسبة للجزائر، نظمت النقل بواسطة الأنابيب في السنوات الأولى من إستقلالها بإستحداث مؤسسة "سوناطراك "سنة 1963[6]، والتي لطالما إحتكرت مؤسسة أنشطة المحروقات في الجزائر قانونيا وفعليا[7]، إذ أطلقت مؤسسة "سوناطراك" أول مشاريع أنابيبها النفطية سنة 1964 الممتد على مسافة 800 كلم، الرابط بين منطقتي "آزرو" و "هاود الحمرا"، فكان نشاطها الأساسي عند تأسيسها يقتصر على النقل بواسطة الأنابيب إلى غاية إنفتاحها سنة 1965 على النشاطات الأخرى، كما تحصلت سنة 1968 على رخصة نقل الغاز المنتج في "حاسي الرمل" إلى "سكيكدة" عبر خط من الأنابيب تعود ملكيته إلى الدولة الفرنسية، وبعد التأميم التاريخي للمحروقات في 24 فيفري 1971[8]، فرضت الجزائر سيطرتها الكاملة على مواردها الطاقوية الكامنة في إقليمها، إضافة إلى جميع المركبات والمنشآت والهياكل والأنابيب.

وعلى الرغم من الإصلاحات التي يعرفها قطاع المحروقات الجزائري منذ سنة 2005 بصدور قانون رقم 05- 07[9] والإنفتاح الذي كرّسه هذا النص القانوني على الإستثمار خاصة الأجنبي منه، إضافة إلى تجريد مؤسسة "سوناطراك" من صفة المتعامل الوحيد وإمتيازات السلطة العامة التي كانت تحظى بها، إلا أن نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب لازال يعدّ من قبيل النشاطات الإستيراتيجية[10] المحتكرة من طرف مؤسسة "سوناطراك" والتي تمارسها من خلال إمتياز النقل بواسطة الأنابيب.

إلا أن المشرع ضمّن في مقابل ذلك حق إستعمال منشآت النقل بواسطة الأنابيب على أساس مبدأ الإستعمال الحرّ من طرف الغير مقابل تسديد تعريفة غير تمييزية حسبما نصت عليه المادة 131 من قانون رقم 19- 13 المنظم لنشاطات المحروقات، وهو ما يثير إشكالية قانونية حقيقية **فيما يتعلق بالموازنة والمواءمة بين إحتكار المؤسسة الوطنية "سوناطراك" لإمتياز النقل بواسطة الأنابيب، وبين مبدأ الإستعمال الحرّ من طرف الغير لهذه المنشآت؟ خاصة من طرف الشركات الأجنبية التي تعمل على نقل حصصها من النفط الخام في إطار عقود المحروقات عبر البحر الأبيض المتوسط؟**

للإجابة عن هذه الإشكالية أهمية علمية تتجلى من خلال الإحاطة بالجوانب القانونية للإستعمال الحر لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، بما يساهم في خلق مناخ تنافسي شفاف يضمن إستغلال أمثل لمنشآت النقل الوطنية، ويعزز موقع الجزائر كمحور لنقل المحروقات إقليميا ودوليا، وعليه تمّ إستخدام المنهج الوصفي التحليلي للوقوف على المعلومات النظرية، وتدعيمها بين الحين والآخر ببعض الأمثلة والنماذج، من خلال توضيح الإستعمال الحرّ لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب كقاعدة عامة (أولا) والضمانات الكفيلة بتحقيق ذلك (ثانيا).

أولا: الإستعمال الحرّ لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب كأصل عام.

تتكفل المؤسسة الوطنية "سوناطراك" بنقل كل المحروقات المنتجة إبتداء من نقطة الضخّ[11] بإعتبارها حائزة إمتياز النقل بواسطة الأنابيب[12]، الذي يمنح لها بموجب قرار من الوزير المكلف بالمحروقات[13]، بناء على توصية "سلطة ضبط المحروقات"[14]، إلا أن المادة 131 من قانون المحروقات رقم 19- 13 تنص على أن يضمن حق إستعمال منشآت النقل بواسطة الأنابيب على أساس مبدأ الإستعمال الحرّ من طرف الغير، مقابل تسديد تعريفة غير تمييزية، سواء بالنسبة للمتعاملين الوطنيين بإستخدامهم لشبكة النقل البرية الممتدة على مساحة الوطن، أو المتعاملين الأجانب بإستخدامهم إما شبكة النقل الدولية البرية أو البحرية.

1. الإستعمال الحرّ لشبكة الأنابيب البرية.

يتمّ الإعتماد على الأنابيب لنقل المحروقات من آبار البترول الموجودة في الجنوب الجزائري، إلى أماكن تجميعها وتكريرها وتصنيعها في الشمال الجزائري من خلال شبكة أنابيب وطنية محددة، تعدّ حلقة إستراتيجية في سلسلة المحروقات، إذ يمكن إستعمالها بكل حرية في إطار ما ينص عليه قانون المحروقات رقم 19- 13 ونصوصه التنظيمية.

1.1.التعريف بشبكة الأنابيب البرية الوطنية.

يقصد بعملية نقل المحروقات تلك السلسة اللوجستية الحيوية لنقل النفط الخام والغاز الطبيعي والمنتجات البترولية المكررة من مواقع الإنتاج إلى المصافي، ثم إلى المستهلكين النهائيين، بإستخدام وسائل نقل متنوعة من أهمها شبكة خطوط الأنابيب[15].

1.1.1.تعريف أنابيب نقل المحروقات: تنقل المحروقات السائلة والغازية التي يتم إنتاجها من طرف سوناطراك عبر خطوط أنابيب في ظروف ملائمة من حيث التكلفة، الجودة والسلامة من خلال تطوير شبكة النقل وضمان إستغلالها بشكل آمن موثوق[16].

يمكن تصنيف خطوط الأنابيب إلى ثلاث فئات حسب الغرض:

أ. **تجمع خطوط الأنابيب:** مجموعة من خطوط الأنابيب الأصغر المترابطة التي تشكل شبكات معقدة بغرض جلب النفط الخام أو الغاز الطبيعي من عدة آبار قريبة إلى محطة معالجة أو تكرير أو تخزين، في هذه المجموعة تكون خطوط الأنابيب عادة قصيرة بضع مئات من الأمتار وبأقطار صغيرة، كخطوط الأنابيب التي تكون تحت سطح البحر لتجميع المنتج من منصات الإنتاج.

ب.خطوط التوزيع: تتكون من عدة خطوط أنابيب مترابطة بأقطار صغيرة، وتستخدم لنقل المنتجات إلى المستهلك النهائي، كخطوط توزيع الغاز إلى المنازل والمنشآت السكنية.

ج. خطوط النقل: وهي أنابيب طويلة وبأقطار كبيرة تعمل على نقل النفط أو الغاز أو المنتجات النفطية بين المدن والبلدان وحتى القارات.[17]

1. 1. 2 تعريف نظام نقل المحروقات: نظام نقل المحروقات بواسطة الأنابيب عبارة عن أنبوب أو عدة أنابيب تنقل المحروقات بما في ذلك المنشآت المدمجة وقدرات التخزين المرتبطة بهذه الهياكل، بإستثناء شبكات التجميع والتوزيع، وقنوات التفريغ وشبكات المواد النفطية وشبكات الغاز المخصصّة حصريا لتموين السوق الوطنية[18]، على أن تحدّد أنابيب المحروقات الغازية التابعة لقطاع المحروقات وتلك التابعة لشبكة نقل الغاز المخصصة لتموين السوق الوطنية[19] دون سواها بموجب قرار وزاري[20]، وهو ما تمّ إصداره بموجب قرار مؤرخ في 10 سبتمبر 2020[21]، إذ حدّدت قائمة هذه الأنابيب في ملحقين أرفقا بأصل هذا القرار[22]، ويتم نشرها من قبل المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالطاقة[23]، كما يتم تحيينها – عند الحاجة– من طرف "سلطة ضبط المحروقات"، طبقا لنص المادة 5 من القرار الوزاري نفسه.

ولقد توسعت شبكة النقل عبر خطوط الأنابيب بشكل كبير عبر التراب الوطني، حيث تمتد حاليا حسب الموقع الرسمي لمؤسسة "سوناطراك" على ما يقارب 22000 كلم، 53**%** منها مخصص لنقل الغاز الطبيعي، وتتكون هذه الشبكة بشكل رئيسي من[24]:

- 43 خط أنابيب موزعة على 22 نظام نقل عبر الأنابيب،
- 85 محطة ضخ وضغط مثبتة على طول الشبكة،
- 128 خزان لتخزين المحروقات السائلة بسعة تشغيلية تبلغ 3.25 مليون طن مكافئ نفط،
- 03 موانئ نفطية في أرزيو، سكيكدة وبجاية، بطاقة شحن تبلغ 3.1 مليون طن،
- 05 عوامات شحن، إذ تملك الموانئ النفطية 5 عوامات شحن في عرض البحر.

1. 2 التكريس القانوني لحرية إستعمال شبكة الأنابيب البرّية.

على إثر التطورات التشريعية التي عرفها نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، تمّ تكريس مبدأ الإستعمال الحرّ من طرف الغير لشبكة الأنابيب البرية في قانون المحروقات رقم 19- 13 ومن ثمة في نصوصه التنظيمية.

1.2.1 مبدأ الإستعمال الحرّ لمنشآت نقل المحروقات في ظلّ القانون رقم 19-13.

تجدر الإشارة بداية إلى أن نشاط نقل المحروقات عرف تأرجحا تشريعيا في مختلف النصوص القانونية التي تنظم نشاطات المحروقات، إذ نصت المادة 17 من القانون رقم 86-14 على أنه: "***لا يمكن أن تمارس أعمال نقل المحروقات بالأنابيب إلا من مؤسسة وطنية دون سواها***"، وإستمر الأمر عليه إلى غاية صدور قانون رقم 05-07 إذ نصت المادة 68 منه على أنه: "***يمكن لأي شخص تحصل على إمتياز أن يمارس نشاطات النقل بالأنابيب***"، ويقصد بهذا الإمتياز الرخصة الممنوحة من الوزير المكلف بالمحروقات بعد طرح الإمتياز على المنافسة، والتي تتضمن إنجاز وإستغلال منشآت النقل بواسطة الأنابيب لمدة أقصاها 50سنة.

إلا أن المشرع تراجع عن هذا الإنفتاح المبالغ فيه سنة 2007 بتعديله للقانون رقم 05-07 أين أصبح إمتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب إما تمارسه مؤسسة "سوناطراك" لوحدها، أو بشراكة لا تقل عن 51**%** ، أما سنة 2013 وبموجب المرسوم رقم 13-01 المعدّل للقانون رقم 05-07، فلقد أعاد المشرع مجددا تكريس الإحتكار الكلّي لنشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، من طرف المؤسسة الوطنية "سوناطراك"، وهو ما ظلّ معمولا به في قانون المحروقات الجديد رقم 19-13، مع التأكيد على مبدأ الإستعمال الحر من طرف الغير.

إن تكريس مبدأ الإستعمال الحرّ لمنشآت النقل بواسطة الأنابيب، يعدّ مظهرا من مظاهر تكريس مبدأ المنافسة الحرة في قطاع المحروقات بداية من خلال القانون رقم 05- 07، والتي تمّ الترويج لها من خلال إزالة الإحتكار العمومي الذي تمارسه مؤسسة "سوناطراك" وإعادة توزيع صلاحيات تسيير هذا القطاع لصالح هيئات مستقلة ومحايدة ومتخصصة في قطاع المحروقات، ألا وهي وكالة "ألنفط" و "سلطة ضبط المحروقات"، وهو ما تمّ تعزيزه كذلك بصدور القانون رقم 19-13 الذي كيّف نشاطات المحروقات بأنها نشاطات تجارية يمكن ممارستها من طرف كل شخص طبيعي أو معنوي تتوافر فيه القدرات المشترطة قانونا.

إذ يعرّف مبدأ الإستعمال الحرّ من طرف الغير- طبقا لنص المادة 2 في فقرتها 55 من قانون المحروقات رقم 19- 13 – بأنه المبدأ الذي يتيح لأي شخص الإستفادة من حق الإستعمال الحرّ لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب ومنشآت التخزين، في حدود القدرات المتاحة مقابل دفع تعريفة غير تمييزية، مع إشتراط مطابقة المنتجات المعنية للمتطلبات الفنية الخاصة بالإستخدام، طبقا لأحكام المادة 131 من القانون نفسه.

2.2.1 مبدأ الإستعمال الحرّ لمنشآت نقل المحروقات في ظلّ المرسوم التنفيذي رقم 21- 258.

يجب أن يسمح صاحب الامتياز – المؤسسة الوطنية "سوناطراك"– للغير بالاستعمال الحرّ لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب مقابل تسديد تعريفة غير تمييزية، من أجل ذلك يقوم صاحب الامتياز بإعداد عقد نموذجي للشبكة[25] وعقد نقل نموذجي[26]، يحدّد شروط وكيفيات خدمة النقل ويعرضه على "سلطة ضبط المحروقات" للموافقة عليه، حسبما نصت عليه المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 21– 258[27] الذي يحدد كيفيات ضبط مبدأ الإستعمال الحر من طرف الغير لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، كما يقوم بتقديم خدمات النقل لجميع مستعملي شبكة النقل على أساس غير تمييزي وبالشروط التعاقدية المكافئة والمحددة في العقدين النموذجين للنقل، طبقا لنص المادة 8 من المرسوم التنفيذي نفسه.

2. الإستعمال الحرّ لشبكة الأنابيب الدولية.

تمتد خطوط الأنابيب الدولية تحت الأرض أو ما يعرف بخطوط نقل المحروقات البريّة، لكن في بعض الأحيان تمرّ هذه الخطوط عبر المسطحات المائية مثل البحار والمضائق وتعرف بخطوط نقل المحروقات البحرية أو أنابيب التصدير، وتعتبر شبكة الأنابيب الدولية منشآت منفصلة عن تلك الوطنية ولهذا تتميز بنظام قانوني غير موحد.

2. 1 الأنابيب الدولية البرّية.

يقصد بالأنابيب الدولية البرية أنابيب نقل المحروقات التي تعبر التراب الوطني كليّا أو جزئيا بغية تصدير النفط أو الغاز، فخطوط الأنابيب العابرة للحدود تمرّ عبر بلدان مختلفة، كما يمكن أن يكون لهذه الأنابيب العديد من المالكين أو المشغلين، مما يجعل تنظيمها وكيفية تسييرها وإستغلالها خاضعا للعقود المبرمة بينهم، أو خاضعا للإتفاقيات الدولية المبرمة بين الدول التي تقطعها هذه الخطوط، سواء كانت إتفاقيات ثنائية أو متعدّدة الأطراف[28]، وعليه فإن أي خط دولي يستخدم لنقل المحروقات يبدأ أو يمر عبر التراب الوطني سيخضع لإتفاقيات أو عقود تضمن للدولة الجزائرية الإستفادة منه في تصدير محروقاتها أو تحصيل عوائد مالية.

2. 1. 1 إمتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب الدولية البرية:

لم يتم تنظيم نقل المحروقات بواسطة الأنابيب الدولية في ظلّ قانون رقم 05–07 الملغى جزئيا، بينما تم تنظيمه بصفة جزئية في ظلّ القانون رقم 19–13 طبقا لنص المادة 132 منه، إذ يمنح الوزير المكلف بالمحروقات بعد موافقة مجلس الوزراء إمتيازات النقل فيما يخص الأنابيب الدولية التي تصل إلى حدود التراب الوطني لعبوره كليا أو جزئيا والأنابيب الدولية التي يكون منطلقها من التراب الوطني، على أن تحدّد وتوضح أحكام وشروط إمتياز النقل بواسطة الأنابيب الدولية لا سيّما تلك المتعلقة بدفع رسم للمرور في دفتر الشروط الملحق بقرار الوزير، كما يمكن لهذا الأخير أن يفرض مشاركة المؤسسة الوطنية "سوناطراك" إن لم تكن طرفا في كل إمتياز نقل المحروقات بواسطة الأنابيب الدولية، وهذا ما تمّ تأكيده بموجب المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 21– 258، التي وضحت كيفيات تطبيق مبدأ الإستعمال الحرّ من طرف الغير فيما يتعلق

بإمتيازات النقل عبر الأنابيب الدولية بموجب قرار يصدر عن الوزير المكلف بالمحروقات المتضمن منح إمتياز إستغلال النقل بواسطة الأنابيب.

مما يعدّ قصورا تشريعيا ينبغي تداركه، وأفضل مثال على ذلك القرار المؤرخ في 18 أكتوبر 2006 الذي منح بموجبه الوزير المكلف بالمحروقات إمتياز نقل الغاز بواسطة الأنبوب الدولي "ميدغاز" إلى شركة ذات أسهم "ميدغاز"[29]، ولم يتم تدارك الأمر بعد صدور قانون المحروقات الجديد رقم 19-13 إذ تمّ تعويض دفتر الشروط الخاص بنظام النقل بواسطة الأنابيب ميدغاز بدفتر شروط جديد، وذلك بموجب القرار المؤرخ في 12 نوفمبر 2020. [30]

2. 1. 2 أمثلة عن الأنابيب الدولية البرية في الجزائر.

تعمل الأنابيب الدولية البرية في الجزائر على نقل النفط الخام من مركز توزيع المحروقات السائلة بحوض الحمراء إلى المصافي والموانئ المخصصة للتصدير، كما تعمل على نقل المكثفات من مركز توزيع المحروقات السائلة بحوض الحمراء وحقل حاسي الرمل إلى مصفاة سكيكدة والموانئ المخصصة للتصدير، إذ تم رفع القدرة المركبة لنقل الغاز في شبكة الشمال إلى حوال 138 مليار متر مكعب سنويا، منها 43 مليار متر مكعب سنويا عبر خطوط أنابيب الغاز" أنريكو ماتي" و "ميدغاز" المخصصة للإمداد المباشر نحو أوروبا.

- **خط أنابيب غاز إنريكو ماتيي:** ويعرف أيضا بخط "ترانسميد" يبدأ مسار خط الأنابيب من حقل "حاسي الرمل" في الجزائر لمسافة 550 كيلومتر حتى الحدود التونسية، في" تونس" يمتد خط الأنابيب لمسافة 370 كيلومتر حتى "الهوارية" في منطقة "الرأس الطيب"، وبعدها يمتد لمسافة 155 كيلومتر حيث يصل إلى "قناة صقلية"، ومن هناك يستمر خط الأنابيب لمسافة 340 كيلومتر، إلى شمال إيطاليا ويمتد إلى سلوفينيا، مع إمكانية تطويره وإستخدامه في نقل الهيدروجين الأخضر مستقبلا.
- **أنبوب الغاز المغاربي- الأوروبي:** يبلغ طوله نحو 1620 كلم، بطاقة تبلغ 12 مليار متر مكعب من الغاز سنويا، تمّ تدشينه سنة 1996، ينطلق من حقل حاسي الرمل وصولا إلى جنوب إسبانيا، مرورا بالأراضي المغربية، يزود هذا الأنبوب المغرب وإسبانيا والبرتغال بالغاز الطبيعي، توقف عن العمل بتاريخ 31 أكتوبر 2021 على إثر عدم تجديد الإتفاقية بين الجزائر والمغرب المتعلقة به.

2.2 الأنابيب الدولية البحرية.

على خلاف الأنابيب الدولية البرية التي لم تعرف تنظيما موحدا، نجد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تلعب دورا كبيرا فيما يخص تنظيم أنابيب نقل المحروقات البحرية، والتي صادقت عليها أكثر من 160 دولة بما فيها الجزائر سنة 1996[31].

2.2. 1 الأساس القانوني لحرية إستعمال الأنابيب الدولية البحرية.

تضمنت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مادتها 79 تنظيم خطوط الأنابيب المغمورة في الجرف القاري، إذ يحق لجميع الدول مدّ خطوط الأنابيب مقابل إلتزامها بالتقليل من التلوث الناتج عن هذه الأنابيب وخفضه والسيطرة عليه، كما لا يجوز للدول الساحلية عرقلة وضع أو صيانة خطوط الأنابيب، أو وضع شروط من أجل إقامة خطوط أو شبكة الأنابيب البحرية التي لا تدخل في بحرها الإقليمي، كما نصت المادة 114 من الإتفاقية نفسها على أن كل دولة تلتزم بوضع قوانين وطنية تنص على أن كل شخص ممن يملكون أو يستخدمون خط من خطوط النقل بواسطة الأنابيب في أعالي البحار، ملزمون بتصليح هذه الخطوط في حالات الكسر أو العطب.

بالنسبة لقانون المحروقات الجزائري رقم 19- 13 لم يتضمن الكثير من الأحكام المتعلقة بنشاطات المحروقات في البحار، ومن بينها نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب البحرية، وهذا يرجع إلى الأغلب إلى عوامل مختلفة خاصة تلك المتعلقة بالقدرات الفنية والتكنولوجيا المستخدمة في مثل هذه النشاطات ذات الكلفة العالية.

2.2.2 أمثلة عن الأنابيب الدولية البحرية .

- **خط أنبوب ميدغاز:** وهو خط أنابيب دولي بحري لنقل الغاز من ميناء "بني صاف" في مدينة "عين تيموشنت" بالجزائر إلى ميناء "أل مادريغال" في ألميريا جنوب إسبانيا عبر البحر الأبيض المتوسط، تمّ تدشينه سنة 2011 بهدف تحسين إمدادات الغاز لكل من إسبانيا وباقي أوروبا، مع العلم بأنه أول خط أنابيب غاز يعمل على عمق أكثر من 2000 متر في البحر الأبيض المتوسط، تبلغ طاقته المبدئية 8 مليارات متر مكعب سنويا[32].

ثانيا: ضمانات تكريس مبدأ الإستعمال الحرّ لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب.

لا زالت نشاطات المحروقات في التشريع الجزائري تصنف ضمن النشاطات الإستراتيجية، مما يجعلها تحظى بنظام قانوني خاص، كما هو الأمر بالنسبة لنشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب الذي تحتكره المؤسسة الوطنية سوناطراك بإعتبارها صاحبة الإمتياز، لكن يجوز للغير سواء كان وطنيا أو أجنبيا أن يستعمل نظام نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، ووفق ضمانات قانونية وضمانات مؤسساتية.

1. الضمانات القانونية لمبدأ الإستعمال الحرّ لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب.

يمكن ضمان الإستعمال الحرّ لخطوط أنابيب نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، بإيجاد الأطر القانونية المناسبة على المستوى الوطني من ناحية، إضافة إلى إمكانية إبرام إتفاقيات دولية لإيجاد القواعد والأطر القانونية الكفيلة بحماية الإستعمال الحرّ للأنابيب الدولية.

1. 1 الضمانات المقرّرة في التشريع الوطني.

يتمتع مستعملو منشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب بمجموعة من الحقوق من شأنها أن تضمن تطبيق مبدأ الإستعمال الحرّ المكرّس قانونا، كالمعاملة غير التمييزية، والتعريفة غير التمييزية.

1.1.1 المعاملة غير التمييزية.

يلزم صاحب الإمتياز "المؤسسة الوطنية سوناطراك" بمعاملة مستعملي شبكة الأنابيب الوطنية لنقل المحروقات معاملة غير تمييزية سواء كانوا وطنيين أو أجانب، كما يلتزم بتقديم خدمات النقل للجميع على أساس المساواة، ووفق شروط تعاقدية متكافئة تحدد في عقدي النقل النموذجيين. [33]

1.1. 2 التعريفة غير التمييزية.

تنص المادة 133 من قانون المحروقات رقم 19- 13 على أن مبادئ تحديد تعريفة النقل بواسطة الأنابيب يجب أن تراعي المعايير الآتية:

- ضمان منح المستعملين أدنى تعريفة ممكنة مقابل إستخدام منشآت النقل بواسطة الأنابيب، مع الإلتزام بأحكام التشريع والتنظيم المعمول بهما وبما يكفل إستمرارية الخدمة،

- تمكين صاحب الإمتياز من تغطية تكاليف الإستغلال، بما في ذلك الإعتمادات المخصصة للتخلّي، والضرائب والحقوق والرسوم، وإهتلاك الإستثمارات، والتكاليف المالية، مع تحقيق معدل مردودية معقول.[34]

1. 2 الضمانات المقرّرة على المستوى الدولي.

يحظى نقل وعبور المحروقات بأهمية متزايدة في مناطق متعددة من العالم، الأمر الذي دفع الدول والمنظمات الدولية إلى تطوير أطر مؤسساتية وتنظيمية خاصة بخطوط الأنابيب العابرة للحدود، ففي سنة 1992، أطلق الاتحاد الأوروبي مشروعًا لإدارة خطوط أنابيب النفط والغاز بين الدول، بهدف تقييم وضعية النقل بالأنابيب في منطقة آسيا الوسطى والقوقاز، كما إستهدف المشروع تصميم وبناء إطار مؤسساتي متوافق عليه بصورة عامة لوضع أنظمة وقواعد تنظم عمليات عبور النفط والغاز بين هذه الدول. وبناءً على ذلك، فإن الضمانات المقررة لمبدأ الاستعمال الحر لخطوط أنابيب نقل المحروقات على المستوى الدولي تتنوع بين تلك المقررة للأنابيب البرية وتلك الخاصة بالأنابيب البحرية.

1. 2. 1 الضمانات المقرّرة لأنابيب النقل البريّة.

يقصد بها مجمل الضمانات التي تهدف إلى عدم عرقلة وسلامة نقل المحروقات ومختلف موادها عن طريق الأنابيب البرية، والتي تضمنها كلا من ميثاق الطاقة، ومنتدى الدول المصدرة للغاز.

1. 2. 1. 1 الضمانات المقرّرة في ميثاق الطاقة.

تمّ بذل جهود كبيرة من أجل تأسيس برنامج متكامل للتحكم في الطاقة العالمية من خلال ما يعرف بـ "ميثاق الطاقة"، وهي عبارة عن إتفاقية قامت بالتوقيع عليها 51 دولة تتعلق بجملة من المواضيع كالضرائب والتنسيق الفنّي للمشروعات التي تقام عبر الحدود، إن هذه الإتفاقية التي تعود أصولها إلى إنقسام الإتحاد السوفياتي والحاجة إلى تخطيط الطاقة عبر دول أوروبا وآسيا توضح هياكل التسعير المتعلقة بنقل الطاقة، كما تعدّ إتفاقيات تسعير خطوط الأنابيب من الأمور التي تستحق أن يوضع لها صيغة واضحة بحيث تصبح هذه الإتفاقيات أكثر فعالية.

إن ميثاق الطاقة يعمل مجددا على تطوير بروتوكول النقل، وهو الذي سيمثل أول نظام دولي قانوني من نوعه ينطبق على خطوط الأنابيب، فمن أحدث الخطوط الإرشادية التي تمت إضافتها إلى الميثاق أشارت إلى ما يلي: "***طبقا للمعاهدة يجب أن يتم تطبيق معايير التسهيل من عملية النقل دون أي تفرقة من حيث الأصل أو المسافة أو ملكية الطاقة أو تمييز في التسعير ودون وجود أي تأخير أو قيود أو تغييرات لا سبب لها***"، يعني ذلك أن الدول لا يمكن أن ترفض النقل أو ترفض الموافقة على إنشاء خط أنابيب جديد أو شبكة جديدة إستنادا إلى أصل أو ملكية المحروقات، أو المسافة.

1. 2. 1. 2 الضمانات المقرّرة على مستوى منتدى الدول المصدرة للغاز:

شكلت الدول المصدّرة للغاز منتدى خاصا بها – وهو الذي عرّف بإسم منتدى الدول المصدرة للغاز لزيادة مستوى المشاركة والتعاون فيما بينها، لقد عقدت تلك الدول إجتماعها الوزاري الأول في طهران سنة 2001 وقد تمّ إعتباره في البداية نظيرا لمنظمة "الأوبك"، ولكن على النقيض من ذلك، يبدي هذا المنتدى إهتمامه بدعوة الدول المستهلكة للإهتمام بأمور النقل والإستفادة الفعالة من مصادر الطاقة.

1. 2. 2 الضمانات المقررة لأنابيب النقل البحرية.

إن التعاون الدولي فيما يتعلق بنقل المحروقات بواسطة الأنابيب البحرية يتطور بإستمرار بما يخدم مصالح الدول المنتجة والمستهلكة، وبما يضمن إستمرارية هذه المشاريع وحمايتها قانونيا وتنظيميا، إذ تتنوع الضمانات المقرّرة لهذه الأنابيب البحرية بين تلك المقرّرة في الإتفاقيات الدولية الإطارية ذات الطابع العام، والاتفاقيات الدولية الثنائية المرتبطة بمشاريع محددة.

1. 2. 2. 1 الضمانات المتضمنة في معاهدة الأمم المتحدة لسنة 1982 حول قانون البحار.

تجدر الإشارة إلى أنّ هناك اتفاقيات دولية ذات طبيعة عامة في مجالي التجارة والنقل والعبور يمكن أن تُطبّق على إنشاء وتشغيل خطوط الأنابيب ذات الطابع الدولي، سواء البرية منها أو البحرية. ففي هذا الإطار، منحت معاهدة جنيف لسنة 1958 الخاصة بعرض البحار حقاً واضحاً وصريحاً لجميع الدول في مدّ وتمديد خطوط الأنابيب في أعالي البحار، مع اشتراط احترام الخطوط القائمة مسبقاً وعدم الإضرار بحقوق الدول

الأخرى، وقد شكّل هذا النص خطوة أساسية في تكريس مبدأ حرية الاستعمال الدولي لخطوط الأنابيب البحرية، مع إقرار قيود فنية وقانونية لضمان التوازن بين حرية العبور وحماية المصالح الوطنية للدول الساحلية، ثم جاء اتفاق الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ليطوّر هذا النظام بشكل أوسع وأكثر تفصيلاً، حيث وضع إطاراً قانونياً متقدماً ينظم كيفية إنشاء وتشغيل خطوط الأنابيب البحرية، محدداً حقوق والتزامات كل من الدول الساحلية والدول المستفيدة من مدّ هذه الخطوط، ومؤكداً على ضرورة مراعاة المعايير البيئية والأمنية إلى جانب الضوابط الاقتصادية والتجارية[35].

1. 2.2. 1 الضمانات المقرّرة في الإتفاقيات الدولية الثنائية:

تجدر الملاحظة أنّ التعاون الدولي في مجال البنى التحتية لخطوط أنابيب البترول والغاز لم يقتصر على وضع قواعد عامة ضمن اتفاقيات شاملة، بل تَجسّد أيضاً في عدد كبير من الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف التي تنظم إقامة وتشغيل هذه الشبكات الاستراتيجية، وقد اتخذت هذه الاتفاقيات في التجارب الحديثة أشكالاً متعددة ومتنوعة؛ إذ قد ترد في صيغة اتفاق إطار دولي ثنائي أو متعدّد الأطراف، يتضمن المبادئ العامة المنظمة لعلاقات الأطراف المتعاقدة، مثل اتفاق عام 1977 بشأن عبور خطوط الأنابيب بين " الولايات المتحدة الأمريكية" و "كندا"، والذي وضع أسس التعاون في استغلال البنية التحتية العابرة للحدود، كما يُعد اتفاق الإطار لإقامة وتشغيل خطوط أنابيب بحرية بين "المملكة المتحدة البرياطنية" و "النرويج" مثالاً بارزاً على هذا النمط من الاتفاقيات التي تكرّس القواعد العامة للتشغيل والتسيير المشترك للأنابيب في أعالي البحار.

وفي المقابل، قد تأتي هذه الاتفاقيات بصيغة أكثر تفصيلاً وارتباطاً بمشروع محدد، بحيث تحدد بدقة الحقوق والالتزامات المتعلقة بإنشاء واستغلال خط أنابيب بعينه، فمن أبرز الأمثلة في هذا المجال اتفاق سنة 1973 الخاص بإنشاء وتشغيل خط أنابيب نقل النفط الخام بين "العراق" و "تركيا"، والذي مثّل نموذجاً للتعاون الإقليمي في إدارة الموارد الطاقوية، كما يندرج في هذا السياق اتفاق سنة 1993 المتعلق بنقل الغاز الطبيعي بين "المملكة المتحدة البريطانية" و "إيرلندا"، الذي عالج بشكل دقيق المسائل الفنية والاقتصادية والتنظيمية المرتبطة بهذا المشروع[36].

2. الضمانات المؤسساتية لمبدأ الإستعمال الحرّ لمنشآت النقل بواسطة الأنابيب.

تعمل "سلطة ضبط المحروقات" على السهر على ضمان مبدأ الاستعمال الحرّ من الغير لنقل المحروقات بواسطة الأنابيب، إذ يتم اللجوء إليها من أجل التظلم في حال المساس بهذا المبدأ، إلا أن الملاحظ بأن هذا الدور لازال يعرف عوائقا ومحدودية تحول دون فعاليته.

2. 1 حالات اللجوء إلى سلطة ضبط المحروقات عند الإخلال بمبدأ الإستعمال الحرّ لمنشآت النقل بواسطة الأنابيب:

حددّت كيفيات ضبط مبدأ الإستعمال الحرّ من طرف الغير عن طريق المرسوم التنفيذي رقم 21-258، إذ يمكن لكل شخص يريد الحصول على رخصة إستعمال منشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب أن يرسل طلبا بذلك لصاحب الإمتياز المؤسسة الوطنية "سوناطراك" وفقا لنص المادة 12 من المرسوم التنفيذي نفسه، وفور إستلام هذا الطلب تقوم المؤسسة الوطنية "سوناطراك" بتقديم إشعار بالإستلام مع دعوته للإطلاع على بنود العقد النموذجي للنقل المتعلق بالمنتج المراد نقله، على أن يكون أجل الرد على هذا الطلب لا يتجاوز 30 يوما من تاريخ تسليم الإشعار بالإستلام.

وفي إطار الصلاحيات المخولة قانونا لـ "سلطة ضبط المحروقات" وضمانًا لحماية حقوق الغير في إطار مبدأ الإستعمال الحر لمنشآت النقل بواسطة الأنابيب، يجب على المؤسسة الوطنية "سوناطراك" تبليغ "سلطة ضبط المحروقات" في أجل أقصاه ثلاثة (3) أيام، بأي نشر أو إجراء ذي صلة مباشرة بهذا المبدأ، إضافة إلى ضرورة إعلامها بقرارها النهائي على طلبات الترخيص بإستعمال منشآت النقل بواسطة الأنابيب، سواء كان بالموافقة أو الرفض، مما يعزز الصلاحيات الرقابية لهذه السلطة.

ومن ثم، يتضح أنّ العلم المسبق لـ "سلطة الضبط المحروقات" بمختلف مراحل تطبيق مبدأ الإستعمال الحر من طرف الغير يضمن لها الإحاطة بأي تظلم أو طعن يرفع لها بهذا الشأن، سواء بسبب عدم تلقي رد من المؤسسة الوطنية "سوناطراك" ضمن الآجال المحددة قانونًا، أو بسبب صدور قرار الرفض

2. 1. 1 حالة عدم ردّ المؤسسة الوطنية "سوناطراك" في الأجل المحدّد.

يمنح للمؤسسة الوطنية "سوناطراك" أجل قدره ثلاثون (30) يوما ابتداء من تاريخ تسليم الإشعار بإستلام طلب إستعمال منشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، لدراسة هذا الطلب وإعلام صاحبه بقرارها، فإذا انقضى هذا الأجل ولم يتلق صاحب الطلب ردّا سواء بالرفض أو القبول يمكنه رفع طعن بذلك أمام "سلطة ضبط المحروقات" طبقا لنص المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 21- 258 الذي يحدد كيفيات ضبط مبدأ الاستعمال الحرّ من الغير لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب.

2. 1. 2 حالة رفض الطلب من طرف المؤسسة الوطنية "سوناطراك".

في حالة رفض الطلب، تبلغ المؤسسة الوطنية "سوناطراك" صاحب الطلب بقرارها مع توضيح سبب الرفض من ضمن الأسباب التالية:

- نقص مثبت للسعة المتوفرة في التاريخ المطلوب،
- أسباب تقنية تتعلق بحالة أنظمة النقل بواسطة الأنابيب وبسلامتها وأمنها.

فإذا صدر عن صاحب الامتياز قرارا بالرفض لم يتم تبليغه أو لم يتم تسبيبه وفق أحد الأسباب المذكورة أعلاه، يمكن لصاحب الطلب رفع طعن بذلك أمام "سلطة ضبط المحروقات" طبقا لنص المادة 17 من المرسوم

التنفيذي رقم 21- 258 الذي يحدد كيفيات ضبط مبدأ الاستعمال الحر من الغير لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب.

2. 2 محدودية دور سلطة ضبط المحروقات في حماية مبدأ الإستعمال الحرّ من طرف الغير.

يمنح لـ "سلطة ضبط المحروقات" أيضا أجلا يقدر بثلاثين (30) يوما من تاريخ إستلام الطعن أو التظلم في الحالات المشار إليها أعلاه، من أجل إعلام الأطراف المعنية بقرارها طبقا لأحكام المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 21-258 ، إلا أن هذا الدور المنوط بـ "سلطة ضبط المحروقات" في تفعيل وحماية مبدأ الإستعمال الحرّ لا زال محدودا في مواجهة صاحبة الإمتياز المؤسسة الوطنية "سوناطراك"، إضافة إلى عدم تفعيل مصلحة المصالحة لديها.

2. 2. 1 عدم فعالية دور سلطة ضبط المحروقات في مواجهة المؤسسة الوطنية "سوناطراك".

أوضح رئيس اللجنة المديرة لـ "سلطة ضبط المحروقات"، في إطار مذكرته الجوابية المقدمة حول التقرير السنوي لمجلس المحاسبة لسنة 2019، ردًّا على الانتقاد الموجه للسلطة بشأن ما اعتُبر تقصيرًا في تفعيل صلاحياتها المتعلقة بتطبيق ومراقبة الدخول الحر إلى منشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، أنّه باستثناء المحيط المسمى *رورد النوس – مسعود شمال*، لم يُسجّل أي طلب لنقل المحروقات قبل المصادقة على العقد النموذجي القياسي ونظام الشبكة ونشرهما من طرف المؤسسة الوطنية "سوناطراك" سنة 2016[37]، ورغم أنّ الاكتشاف في هذا المحيط يعود إلى سنة 2012، إلا أنّ عقد النقل الخاص به لم يُوقّع سوى في سنة 2019، أي بفارق زمني يقدّر بسبع (7) سنوات، وهو ما يثير التساؤل الجوهري حول الأساس القانوني الذي تمّ بموجبه نقل تلك المحروقات خلال الفترة الممتدة ما بين 2012 و2019، إن مثل هذه الفراغات القانونية في قطاع بحجم قطاع المحروقات في الجزائر من شأنه المساس بالصورة التي تسعى الجزائر إلى إيصالها فيما يتعلق بشفافية إبرام العقود النفطية لدى المستثمر الأجنبي، إضافة إلى تفويت العديد من العوائد المالية للخزينة العمومية على أساس أن هذه العقود تكون مقابل تسديد تعريفة غير تمييزية.

كما أضاف رئيس اللجنة المديرة أنّ المؤسسة الوطنية "سوناطراك"، شأنها شأن باقي مستعملي شبكة النقل، لم تتضرر من عدم تجسيد العقد النموذجي ضمن الآجال المحددة؛ إذ بالرغم من نشر هذه العقود النموذجية في ماي 2016، لم يُوقّع أي عقد نقل فعلي إلى غاية سنة 2019، حين تمّ إبرام ستة (6) عقود بين *سوناطراك* وشركائها[38].

في حقيقة الأمر، لا يمكن قبول مثل هذا التصريح من طرف رئيس اللجنة المديرة لـ " سلطة ضبط المحروقات" بأي حال من الأحوال، إذ أن مجرد التأخر في إصدار هذه النصوص التنظيمية من شأنه تعطيل

تطبيق الأحكام المنصوص عليها في قانون المحروقات بما ينعكس سلبا على متطلبات السوق والفاعلين الإقتصاديين.

2. 2. 2 عدم تفعيل مصلحة المصالحة لدى "سلطة ضبط المحروقات".

تعمل "سلطة ضبط المحروقات" على التوسط والمصالحة في حالة وقوع خلاف ما بين "سوناطراك" باعتبارها الناقل صاحب الامتياز، وبين الغير من مستعملي أنابيب نقل المحروقات، إلا أنه لم يتم تفعيل مصلحة المصالحة لمعالجة هذه الخلافات الناتجة عن تطبيق مبدأ الإستعمال الحر لنظام النقل بواسطة الأنابيب، بالرغم من استعمال بعض الشركات الأجنبية لشبكة النقل من أجل إرسال حصّتهم من المنتوجات النفطية إلى الخارج، بل أكد رئيس اللجنة المديرة لـ "سلطة ضبط المحروقات" أنه لم يتم تقديم أية شكوى إلى هذه الأخيرة من شأنها التشكيك في أحكام العقد النموذجي الذي قامت بإعداده المؤسسة الوطنية "سوناطراك"[39]، كما أكد أن "سلطة ضبط المحروقات" لم تتلق أية عريضة من قبل المتعاملين مع مؤسسة "سوناطراك" بشأن نزاعاتهم معها، وعلى الرغم من ذلك فمن المقرر– حسب رئيس اللجنة المديرة لسلطة ضبط المحروقات– إنشاء هذه المصلحة قبل نهاية عام 2019 أي بعد 14 سنة من إستحداثها [40]!

إن حجم الصلاحيات المعترف بها قانونا لـ "سلطة ضبط المحروقات" في ضبط نشاطات المصبّ وعلى رأسها نشاط نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، لازالت في العديد منها حبيسة الجريدة الرسمية خاصة فيما يتعلق بالصلاحيات الرقابية وصلاحية تسوية النزاعات فيما يتعلق بمبدأ الإستعمال الحرّ من طرف الغير، نظرا لعدم تفعيل الهيئات أو الأقسام المتخصصة الممارسة لهذه الصلاحيات كما هو الحال بالنسبة لمصلحة المصالحة على خلاف لجنة ضبط الكهرباء والغاز كسلطة ضابطة لقطاع الكهرباء ونقل الغاز بواسطة القنوات التي قطعت شوطا فيما يتعلق بحل النزاعات والتحكيم على مستوى قطاع الكهرباء والغاز.

الخاتمة :

يتبيّن من خلال هذه الدراسة أنّ التكريس القانوني لمبدأ الاستعمال الحرّ من طرف الغير لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب يُعدّ خطوة أساسية نحو إرساء إطار قانوني وتنظيمي متكامل يوازن بين مقتضيات السيادة الوطنية على الموارد الطاقوية وضرورات الانفتاح على المنافسة وتشجيع الاستثمار، فقد عمل المشرّع الجزائري، من خلال قانون المحروقات رقم 19–13، على إقرار هذا المبدأ وضبط آلياته، مع تعزيز ذلك بالمرسوم التنفيذي رقم 21–258 الذي حدّد بوضوح كيفيات تطبيقه على مستوى الامتيازات الوطنية والدولية.

ويهدف هذا الإطار إلى ضمان ولوج غير تمييزي لجميع المستعملين إلى شبكات النقل، مع تمكين صاحب الامتياز من تغطية تكاليفه وتحقيق مردودية معقولة، وهو ما يعكس توجهًا نحو تعزيز الشفافية، والحدّ من الممارسات الاحتكارية، وتحويل منشآت النقل إلى أداة استراتيجية لدعم مناخ الأعمال، كما أنّ إدراج "

سلطة ضبط المحروقات" كجهة إشراف ورقابة ومصالحة، يسهم في مراقبة التطبيق الفعلي وضمان احترام الالتزامات التعاقدية والتنظيمية، ما تم توفير البيئة المناسبة لممارسة هذه الصلاحيات.

من خلال هذه الورقة البحثية تمّ إستخلاص مجموعة من النتائج يمكن تلخيصها فيما يلي:

- **تكريس مبدأ الإستعمال الحر من طرف الغير تشريعيا:** أظهر البحث أنّ المشرّع الجزائري كرّس مبدأ الاستعمال الحرّ في قانون المحروقات رقم 19-13، وربطه بآلية التعريفة غير التمييزية، بما يضمن شفافية أكبر في استغلال البنى التحتية الاستراتيجية.

- **تنظيم مبدأ الإستعمال الحر عبر النصوص التنظيمية:** مثّل المرسوم التنفيذي رقم 21-258 خطوة أساسية لترجمة النص القانوني إلى قواعد عملية، حيث حدّد كيفيات ولوج الغير إلى منشآت النقل الوطنية والدولية.

- **ضبط العلاقة بين الأطراف:** عزّز الإطار القانوني سواء التشريعي أو التنظيمي التوازن بين مصالح المؤسسة الوطنية "سوناطراك" بصفتها صاحب الامتياز، وحقوق المستعملين عبر فرض شروط متكافئة.

- **دور سلطة ضبط المحروقات في تفعيل مبدأ الإستعمال الحر:** برزت "سلطة ضبط المحروقات" كجهاز إشرافي ورقابي يضمن احترام مبدأ الاستعمال الحر ويُسهم في فضّ النزاعات.

- **الإشكالات العملية في تطبيق مبدأ الإستعمال الحر:** التأخر في اعتماد العقود النموذجية وتفعيلها أظهر وجود فجوة زمنية بين النص القانوني وتطبيقه، ما يثير تساؤلات حول الأساس القانوني لبعض الممارسات السابقة.

- **الأثر الاستثماري لمبدأ الإستعمال الحر:** إن مبدأ الإستعمال الحر من طرف الغير من شأنه أن يحوّل منشآت النقل إلى أداة جاذبة للاستثمارات ويحدّ من الاحتكار، بما يعزز تنافسية السوق الجزائرية إقليميًا ودوليا.

بناء على النتائج المشار إليها أعلاه يمكن تقديم التوصيات التالية:

- **تعزيز الصرامة في التطبيق العملي:** ضرورة إلزام المؤسسة الوطنية "سوناطراك" وبقية المتعاملين في قطاع نقل المحروقات بواسطة الأنابيب باحترام الآجال المحدّدة لتجسيد العقود النموذجية وتفعيلها دون تأخير، ضمانًا لفعالية الإطار القانوني.

- **تفعيل وتوسيع صلاحيات "سلطة ضبط المحروقات"** : ضرورة منح "سلطة ضبط المحروقات" أدوات أكثر فاعلية للرقابة والتدخل، بما في ذلك صلاحيات شبه قضائية في الفصل في النزاعات المرتبطة بمبدأ الاستعمال الحرّ، مع تعزيز استقلاليتها الوظيفية والمالية.

- **مراجعة آليات تحديد التعريفة غير التمييزية:** ضرورة اعتماد آلية مرنة لمراجعة التعريفة بشكل دوري تراعي التوازن بين حقوق المستثمرين وحق صاحب الامتياز مؤسسة "سوناطراك" في تغطية تكاليفه وتحقيق مردودية معقولة، مع مراعاة التطورات الاقتصادية وأسعار الطاقة عالميًا.
- **الاستفادة من التجارب الدولية:** ضرورة توسيع دائرة المقارنة القانونية مع النظم المطبقة في الاتحاد الأوروبي وأمريكا الشمالية لتبنّي أفضل الممارسات في تنظيم النفاذ الحر لشبكات الأنابيب.
- **تعزيز البعد البيئي والأمني:** ضرورة إدماج معايير البيئة والسلامة في كل مراحل الاستعمال الحرّ، خاصة فيما يتعلق بالأنابيب البحرية العابرة للحدود، لتقليل المخاطر البيئية وضمان استدامة المشاريع.
- **دعم التكامل الإقليمي:** ضرورة تشجيع إبرام اتفاقيات ثنائية ومتعددة الأطراف لتسهيل عبور المحروقات عبر الأراضي والبحار، بما يعزز مكانة الجزائر كمحور إقليمي ودولي لنقل المحروقات.

الهوامش:

[1] تعرّف المحروقات السائلة والغازية بما فيها تلك المستخلصة من التكوينات الجيولوجية الطينية و/ أو الصخرية والمحروقات الصلبة لا سيما الرمال البتيومينية والنضائد البتيومينية الموجودة على حالتها الطبيعية والتي تسمى بطريقة أخرى البترول الخام أو الغاز الطبيعي حسب الحالة، بما فيها سوائل الغاز الطبيعي وغازات البترول المميعة والمكثفات وهيدرات الميثان وكذا جميع المنتجات والمواد ذات الصلة المستخرجة من المحروقات والمرتبطة بها، راجع في هذا التعريف المادة 2/ من قانون رقم 19- 13 مؤرخ في 11 ديسمبر 2019، ينظم نشاطات المحروقات، ج. ر. ع 79 صادر في 22 ديسمبر 2019.

[2] تطورت وسائل نقل المحروقات لأكثر من 150 سنة ما بين إستخدام العربات والسكك الحديدية وشاحنات النقل أو الصهاريج والحاويات الضخمة، إلا أنها بقت وسائل نقل محدودة ولم تتناسب مع الكميات الكبيرة لإستهلاك المحروقات مع التطور التكنولوجي الهائل الذي تعرفه الدول الصناعية المتقدمة وحتى الدول النامية، راجع في تطور وسائل نقل المحروقات:
http://arab-ency.com.sy/ency/details/10826

[3] للمزيد حول النقل البحري للمحروقات، راجع:
فضيلة بوطورة، نوفل سمايلي، " دور آليات النقل البحري في توزيع المنتجات البترولية مع الإشارة لحالة الجزائر"، مجلة دراسات وابحاث إقتصادية في الطاقات المتجددة، العدد الخامس، ديسمبر 2016، ص ص 121- 137.

[4] راجع في نقل المحروقات وحماية البيئة: آمال رحمان، محمد التهامي طواهر، " تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل – حالة الجزائر–، مجلة الباحث، جامعة ورقلة، العدد 12، 2013.

[5] للمزيد راجع:
– معداوي نجية، الآليات القانونية في عمليات تصدير النفط الجزائري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق– جامعة بن يوسف بن خدة– الجزائر، 2016،
– بوالخضرة نورة،" نقل المحروقات بواسطة الأنابيب في التشريع الجزائري بين القيود القانونية ومقتضيات التجارة الدولية"، 2021، مقال منشور على الرابط التالي، ص ص 1- 15:
https://democraticac.de/wp-content/uploads/2021/07

[6] تأسست الشركة الوطنية للبحث عن المحروقات وانتاجها ونقلها وتحويلها وتسويقها " سوناطراك" سنة 1963 بموجب المرسوم رقم 63-491، مؤرخ في 31 ديسمبر 1963، والمتضمن قبول الشركة الوطنية لنقل وتسويق الوقود السائل والتصديق على قوانينها الأساسية، المعدل بموجب المرسوم رقم 66- 296 المؤرخ في 22 سبتمبر 1966 والمتضمن تعديل القوانين الأساسية لشركة نقل وتسويق الوقود السائل، ج. ر. ع 83 صادر في 30 سبتمبر 1966.

[7] راجع في إحتكار قطاع المحروقات الجزائري النصوص القانونية التالية:

– أمر رقم 71- 22 مؤرخ في 12 أفريل 1971، يتضمن تحديد الإطار الذي تمارس فيه الشركات الأجنبية نشاطها في ميدان البحث عن الوقود السائل واستغلاله، ج. ر. ع 30 صادر في 13 أفريل 1971.

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

– قانون رقم 91- 21 مؤرخ في 4 ديسمبر 1991، يعدل ويتمم القانون رقم 86- 14 المؤرخ في 9 أوت 1986 المتعلق بأنشطة التنقيب والبحث عن المحروقات واستغلالها ونقلها بالأنابيب، ج. ر. ع 63 صادر في 7 ديسمبر 1991. (ملغى)

[8] أمر رقم 71- 24 مؤرخ في 12 أفريل 1971، يعدل ويتمم الأمر رقم 58-1111، ج. ر. ع 30 صادر في 30 أفريل 1971.

[9] قانون رقم 05- 07 مؤرخ في 28 أفريل 2005، يتعلق بالمحروقات، ج. ر. ع 50 صادر في 19 جويلية 2005 (ملغى جزئيا).

[10] راجع في النشاطات الإستراتيجية المرسوم التنفيذي رقم 21- 145 مؤرخ في 17 أفريل 2021، يحدد قائمة النشاطات التي تكتسي طابعا إستراتيجيا، ج. ر. ع 30 صادر في 22 أفريل 2021.

[11] تعرف نقطة الضخ بأنها: " **موضع في نظام نقل المحروقات بواسطة الأنابيب حيث تضخ الأطراف المتعاقدة أو المؤسسة الوطنية إنتاجها**"، حسبما تضمنته المادة 2/ 52 من قانون رقم 19- 13 ينظم نشاطات المحروقات.

[12] يعرف إمتياز النقل بواسطة الأنابيب بأنه: " **رخصة ممارسة نشاطات النقل بواسطة الأنابيب عبر التراب الوطني يمنحها الوزير للمؤسسة الوطنية حصرا وفقا لهذا القانون**"، راجع في هذا التعريف المادة 2/ 11 من قانون رقم 19- 13 ينظم نشاطات المحروقات.

[13] راجع فيما يتعلق بإجراءات منح إمتياز النقل بواسطة الأنابيب، المرسوم التنفيذي رقم 21- 228 مؤرخ في 24 ماي 2021 يحدد إجراءات طلب إمتياز لنقل المحروقات بواسطة الأنابيب، ج. ر. ع 42 صادر في 5 جوان 2021.

[14] تعتبر "سلطة ضبط المحروقات" إلى جانب وكالة "ألنفط" سلطتان ذات طابع تجاري، مستقلتان تعملان على ضبط قطاع المحروقات في الجزائر، للمزيد حول هاتين الوكالتين راجع:

-ZOUAIMIA Rachid, « Les agences de régulation dans le secteur des hydrocarbures ou les mutations institutionnelles en matière de régulation économique », **Revue Idara**, n° 39,2010 pp 71-99.

– بوالخضرة نورة، دور وكالتي النفط في ضبط قطاع المحروقات الجزائري، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2020.

[15] راجع نص المادة 2 من القانون رقم 19-13 ينظم نشاطات المحروقات، بينما تعرف المادة 2 دائما في فقرتها 57 المنتجات النفطية بأنها:" **المنتجات المشتقة من المحروقات المتحصل عليها بصفة خاصة من التكرير أو معالجة الغاز الطبيعي وتحويله مثل البنزين والمازوت والكيروسين وزيوت الوقود والمزلقات والزفت وغازات البترول المميّعة**".

[16] راجع في ذلك موقع المؤسسة الوطنية "سوناطراك" على الرابط الإلكتروني:

https://sonatrach.com

[17] وهو التعريف الصادر عن المكتب الإحصائي للإتحاد الأوروبي:
https://www.unescwa.org/ar/sd-glossary

[18] طبقا لنص المادة 2/ 64 من قانون رقم 19- 13 ينظم نشاطات المحروقات.

[19] يقصد بالسوق الوطنية: " **الطلب على المحروقات على مستوى التراب الوطني، بإستثناء الغاز الذي يعاد حقنه في المكامن والذي يستعمل في عملية الدورة**"، طبقا لنص المادة 2/ 35 من قانون رقم 19- 13 ينظم نشاطات المحروقات.

[20] طبقا لنص المادة 129 من قانون رقم 19- 13 ينظم نشاطات المحروقات، وكذلك نص المادة 47 من قانون رقم 02- 01 مؤرخ في 5 فيفري 2002 ، يتعلق بالكهرباء وتوزيع الغاز بواسطة القنوات، ج. ر. ع 8 صادر في 6 فيفري 2002.

[21] قرار مؤرخ في 10 سبتمبر 2020 يحدد أنابيب المحروقات التابعة لقطاع المحروقات والأنابيب التابعة لنقل الغاز المخصصة لتموين السوق الوطنية دون سواها، ج. ر. ع 63 صادر في 24 أكتوبر 2020.

[22] راجع في ذلك المادتين 2 و 3 من القرار الوزاري نفسه.

[23] حسبما نصت عليه المادة 4 من القرار الوزاري نفسه.

[24] راجع في ذلك موقع المؤسسة الوطنية "سوناطراك" على الرابط الإلكتروني:
https://sonatrach.com

[25] قانون الشبكة النموذجي: يجب على صاحب الإمتياز إعداد قانون الشبكة وعرضه على " سلطة ضبط المحروقات" للموافقة عليه، وينشر صاحب الإمتياز، بكل الوسائل، قانون الشبكة فور الموافقة عليه من سلطة ضبط المحروقات، كما ينشر مرة واحدة (1) في السنة، على الأقل، وثيقة تتضمن خصوصا المعلومات الآتية:

- وصف شبكة النقل،
- السعة الحقيقية والسعة المحجوزة والسعة المتوفرة لكل نظام من أنظمة النقل بواسطة الأنابيب،
- تعريفات النقل المعمول بها،

[26] يقوم صاحب الإمتياز بإعداد عقد نموذجي لنقل المحروقات السائلة (البترول الخام، سوائل الغاز الطبيعي "المكثفات" وغازات البترول المميع) وعقد نموذجي لنقل الغاز الطبيعي، يحددان شروط وكيفيات خدمة النقل ويعرضهما على سلطة ضبط المحروقات للموافقة عليهما، ويتضمن هذان العقدان النموذجيان للنقل على الخصوص ما يأتي:

- الشروط العامة: وهي 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، ولا سيما منها التنسيق ووسائل توصيل المعطيات وطرقها.

- الشروط الخاصة: تحدد العناصر الخاصة بكل مستعمل، ولا سيّما منها تاريخ دخول العقد حيز التنفيذ ومدته وقيم السعات المكتتبة ونقطة القياس ونقطة الدخول ونقاط الخروج والمواصفات الخاصة بالنوعية وشروط توصيل السائل الواجب نقله والتعهدات فيما يخص إستمرارية الخدمة وكيفيات الفوترة والتسديد.

[27] مرسوم تنفيذي رقم 21- 258 مؤرخ في 13 جوان 2021 يحدد كيفيات ضبط مبدأ الإستعمال الحر من طرف الغير لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، ج. ر. ع 48 صادر في 20 جوان 2021.

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

[29] قرار مؤرخ في 18 أكتوبر 2006، يتضمن منح إمتياز نقل الغاز الطبيعي بواسطة النبوب الجزائري لشركة مدغاز، شركة ذات أسهم، ج. ر. ع 25 صادر في 18 ماي 2008.

[30] قرار مؤرخ في 12 نوفمبر 2020، يعدل ويتمم القرار المؤرخ في 18 أكتوبر 2006 والمتضمن منح إمتياز نقل الغاز الطبيعي بواسطة الأنبوب الجزائري لشركة مدغاز، شركة ذات أسهم، ج. ر. ع 77 صادر في 20 ديسمبر 2020.

[31] مرسوم رئاسي رقم 96- 53 يضمن المصادقة على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مؤرخ في 22 جانفي 1996، ج. ر. ع 6 صادر في 24 جانفي 1996.

[32] سليم علي، "تنشيط السلام: دور خطوط أنابيب الغاز والبترول في التعاون الاقليمي"، دراسة تحليلية صادرة عن مركز بروكنجز الدوحة، رقم 2، جويلية 2010، منشور على الموقع الإلكتروني التالي:
https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/07_middle_east_ali_arabic.pdf

[33] نص المادة 8 من المرسوم التنفيذي رقم 21− 258، يحدد كيفيات ضبط مبدأ الإستعمال الحر من طرف الغير لمنشآت نقل المحروقات بواسطة الأنابيب.

[34] تطبيقا لذلك صدر مرسوم تنفيذي رقم 21− 259 مؤرخ في 13 جوان 2021 يحدد التعريفة ومنهجية حسابها فيما يخص نقل المحروقات بواسطة الأنابيب، ج. ر. ع 48 صادر في 20 جوان 2021.

[35] راجع في ذلك: التقرير الصادر عن اللجنة الإقتصادية والإجتماعية لغربي آسيا للأمم المتحدة، حول تحديث دراسة الوضع الراهن لقطاعات مختارة للطاقة في دول الإسكوا: قطاعي الغاز الطبيعي والكهرباء، الجزء الأول: قطاع الغاز الطبيعي، 2003، ص 55، منشور على الموقع الإلكتروني التالي:
file:///C:/Users/Nora/AppData/Local/Temp/E_ESCWA_SDPD_2003_4-AR.pdf

[36] المرجع نفسه، ص 55 وما بعدها.

[37] إجابة رئيس اللجنة المديرة للوكالة الوطنية لمراقبة النشاطات وضبطها في مجال المحروقات، المتضمن في تقرير مجلس المحاسبة لسنة 2019، ج. ر. ع 75 صادر في 4 ديسمبر 2019، ص ص 414، 415.

[38] المرجع نفسه، ص 415.

[39] إجابة رئيس اللجنة المديرة للوكالة الوطنية لمراقبة النشاطات وضبطها في مجال المحروقات، المتضمن في تقرير مجلس المحاسبة لسنة2019، ص 415.

[40] المصدر نفسه، ص 415.