جامعة قاصدي مرباح – ورقلة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر مهني

الميدان: الحقوق والعلوم السياسية

الشعبة : الحقوق

التخصص :قانون الطاقة والمحروقات

الإطار القانوني لنشاطات المصب في الجزائر

إعداد الطالبين:

- بن الشريف احمد.
- باباهي عبد العزيز.

إشراف الأستاذة:

- مبعوج احلام

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
لعجال ياسمينة	أستاذ التعليم العالي	رئيسًا
مبعوج احلام	أستاذ مساعد (أ)	مشرفًا
رائد عاشور	أستاذ محاضر	مناقشًا

السنة الجامعية: 2025 - 2026

جامعة قاصدي مرباح – ورقلة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر مهني

الميدان ;الحقوق والعلوم السياسية

الشعبة : الحقوق

التخصص :قانون الطاقة والمحروقات

عنوان المذكرة

الإطار القانوني لنشاطات المصب في الجزائر

إعداد الطالبين:

- بن الشريف احمد.
- باباهي عبد العزيز.

إشراف الأستاذة:

مبعوج احلام

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
لعجال ياسمينة	أستاذ التعليم العالي	رئيسًا
مبعوج احلام	أستاذ مساعد (أ)	مشرفًا
رائد عاشوري	أُستاذ محاضر	مناقشًا

السنة الجامعية: 2025 - 2026

الجمـهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة قاصدي مرباح - ورقلة

التصريح الشرفي

الخاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية لانجاز بحث

(ملحق القرار الوزاري رقم 1082 المؤرخ 27 ديسمبر 2020 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية ومكافحتها)

أنا الممضي أسفله.

إسم ولقب الطالب	التخصص	رقم بطاقة التعريف الوطنية	تاريخ الاصدار
1. أحمد بن الشريف	قانون الطاقة والمحروقات	115362048	2019/08/18
2. عبد العزيز بابا هي	قانون الطاقة والمحروقات	200516996	2016/10/04

المسجل (ة) بكلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق

و المكلف (ة) بانجاز أعمال بحث مذكرة ماستر،عنوانها:

الإطار القانوني لنشاط التكسير في الجزائر

أصرح بشرفي أني ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية المطلوبة في انجاز البحث المذكور أعلاه.

التاريخ: .....

1. توقيع المعني (ة)
2. توقيع المعني (ة)

شكر

الحمد لله الذي وفقنا لإتمام هذا العمل،

والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

أتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتنان إلى أستاذتي المشرفة

على توجيهاتها القيمة ونصائحها التي أنارت دربي وساعدتني في إنجاز

هذه المذكرة.

كما أتوجه بالشكر إلى جميع أساتذتي الكرام الذين لم يبخلوا علينا

بعلمهم،

وإلى كل من ساهم من قريب أو بعيد في إتمام هذا العمل.

ولا أنسى أن أشكر عائلتي الكريمة على دعمها المتواصل،

وصبرها وتشجيعها لي طوال فترة دراستي.

إهداء

إلى من كان لهما الفضل في وجودي بعد الله،

إلى من سهرا الليالي من أجلي،

...إلى من غرسا في نفسي حب العلم والعمل

.أبي رحمه الله وأمي العزيزة، أطال الله في عمرها

إلى من شاركوني أفراحي وأحزاني،

.إلى إخوتي وأخواتي، سندي في هذه الحياة

إلى كل من علّمني حرفًا وكان له أثر في مسيرتي الدراسية،

.إلى أصدقائي وزملائي الذين رافقوني في هذا المشوار

.أهدي ثمرة جهدي المتواضع هذا

بن الشريف أحمد

إهداء

إلى من كان لهما الفضل في وجودي بعد الله،

إلى من سهرا الليالي من أجلي،

...إلى من غرسا في نفسي حب العلم والعمل

أبي رحمه الله وأمي العزيزة، أطال الله في عمرها

.إلى زوجتي وأبنائي الاعزاء على قلبي

إلى من شاركوني أفراحي وأحزاني،

.إلى إخوتي وأخواتي، سندي في هذه الحياة

إلى كل من علّمني حرفًا وكان له أثر في مسيرتي الدراسية،

.إلى أصدقائي وزملائي الذين رافقوني في هذا المشوار

.أهدي ثمرة جهدي المتواضع هذا

باباهي عبد العزيز

قائمة المختصرات

ج. ر. ج. ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

ص: صفحة.

ARH: سلطة ضبط المحروقات

ALNAFT: الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات (وكالة النفط)

SNVI: المؤسسة الوطنية للسيارات الصناعية

CCI / ICC: غرفة التجارة الدولية

CIRDI / ICSID: المركز الدولي لتسوية منازعات الاستثمار

EPC: الهندسة والمشتريات والبناء

HSE: الصحة، السلامة، والبيئة

SPV: كيان ذو غرض خاص / شركة المشروع

SPA: شركة مساهمة

LTSA: عقد توريد طويل الأجل

DMO: التزام تلبية احتياجات السوق المحلية

TRC: نشاط النقل بواسطة الأنابيب

CAPEX: النفقات الرأسمالية

OPEX: النفقات التشغيلية

TVA: الرسم على القيمة المضافة

IBS: الضريبة على أرباح الشركات

IDE / FDI: الاستثمار الأجنبي المباشر

FOB: التسليم على ظهر السفينة (فوب)

CIF: التكلفة والتأمين والشحن (سيف)

UCP: الأعراف والقواعد الموحدة للاعتمادات المستندية

GNL / LNG: الغاز الطبيعي المسال

GPL / LPG: غاز البترول المسال (المميع)

مقدمة

تشهد الساحة الاقتصادية العالمية تحولات هيكلية عميقة تلعب فيها الموارد الطاقوية دوراً محورياً باعتبارها المحرك الأساسي للتنمية وصناعة القرار الدولي. وفي ظل هذه الديناميكية المعقدة، أدركت الدول المنتجة للمحروقات أن الاعتماد الحصري على تصدير المواد الخام (النفط والغاز) لم يعد خياراً استراتيجياً مستداماً، مما دفعها نحو تبني سياسات اقتصادية حديثة ترتكز على مبدأ "تثمين" هذه الموارد. يتجسد هذا التوجه العالمي في تطوير الصناعات التحويلية التي تضمن خلق قيمة مضافة عالية، وتوفير فرص العمل، وتقليص التبعية للتقلبات الحادة والمفاجئة لأسواق الطاقة الدولية.

في هذا السياق، لم تكن الجزائر، بصفتها فاعلاً رئيسياً في سوق الطاقة الإقليمي والدولي، بمنأى عن هذه التحولات الجوهرية. فقد أدركت الدولة الجزائرية حتمية الانتقال من نموذج اقتصاد ريعي يعتمد أساساً على عوائد بيع المحروقات في شكلها الأولي (نشاطات المنبع)، إلى نموذج صناعي متكامل يهدف إلى استغلال وتصنيع هذه الثروات محلياً؛ وتُرجمت هذه الرؤية الاستراتيجية من خلال توجيه استثمارات ضخمة نحو إرساء قاعدة صناعية قوية قادرة على تلبية الاحتياجات الوطنية المتزايدة، وتوجيه الفائض نحو الأسواق الخارجية، وهو ما يُعرف في الأدبيات الاقتصادية والقانونية بقطاع "نشاطات المصب.(Downstream) "

وتُشكل نشاطات المصب الحلقة الحيوية والأكثر تعقيداً في سلسلة القيمة للمحروقات؛ فهي لا تقتصر على نشاط واحد، بل تشمل شبكة من العمليات المتكاملة التي تبدأ فور استخراج المادة الخام، لتتضمن عمليات تكرير النفط، الصناعات البتروكيماوية الدقيقة، النقل الاستراتيجي عبر شبكات الأنابيب، التخزين، وصولاً إلى تسويق وتوزيع المنتجات النهائية للمستهلك. ونظراً للطبيعة الحساسة لهذه الأنشطة، وما تتطلبه من بنى تحتية عملاقة، وتكنولوجيا دقيقة، واستثمارات رأسمالية ضخمة(CAPEX) ، فإن تجسيدها وتسييرها يستوجب هندسة بيئة مستقرة تضمن استدامتها وتحمي مقدراتها.

من هنا، تبرز الأهمية البالغة لموضوع "الإطار القانوني لنشاطات المصب في الجزائر" كأداة سيادية وضبطية لا غنى عنها، فقد واكب المشرع الجزائري هذه التحولات الاقتصادية بتطوير ترسانة تشريعية متكاملة، توجت بصدور القانون رقم 19-13 المؤرخ في 11 ديسمبر

2019 المنظم لنشاطات المحروقات، والنصوص التنظيمية المطبقة له. يسعى هذا الإطار القانوني الحديث إلى خلق توازن دقيق ومحكم؛ فمن جهة، يهدف إلى حماية السيادة الوطنية، تأمين التموين الداخلي، والحفاظ على النظام العام (البيئي، الأمني، والاقتصادي) من خلال تدخل أجهزة الدولة الممثلة أساساً في سلطة ضبط المحروقات(ARH) ، ومن جهة أخرى، يحرص المشرع على توفير المرونة التعاقدية، التحفيزات الجبائية، والضمانات القانونية اللازمة لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة وتشجيع الشراكات القادرة على نقل التكنولوجيا وتقاسم المخاطر المالية.

تكتسي دراسة هذا الموضوع أهمية بالغة تتجاوز البعد القانوني الصرف لتلامس صميم التحولات الاقتصادية والاستراتيجية للدولة، ويمكن تفصيل هذه الأهمية من خلال بعدين أساسيين. يتجلى البعد الأول في الأهمية العلمية والنظرية للبحث، حيث تسعى هذه الدراسة إلى سد الفراغ المعرفي في المكتبة القانونية الوطنية التي طالما ركزت على نشاطات المنبع من استكشاف وإنتاج على حساب نشاطات المصب من تكرير ونقل وتوزيع. كما تنبع قيمتها النظرية من مواكبتها وتحليلها النقدي للنص التشريعي الحديث المتمثل في القانون رقم 19-13 المنظم لنشاطات المحروقات ومراسيمه التنفيذية، وتفكيك تداخلاته مع فروع قانونية أخرى كالقانون المدني والتجاري وقوانين البيئة والمنافسة، فضلاً عن تقديم تكييف فقهي دقيق لشبكة العقود الهجينة والمعقدة التي تحكم هذا القطاع مثل عقود الهندسة والمشتريات والبناء (EPC) وعقود امتياز النقل وتمويل المشاريع.(Project Finance)

أما البعد الثاني فيرتبط بالأهمية العملية والاقتصادية للموضوع، إذ يواكب البحث التوجه الاستراتيجي الحالي للدولة الجزائرية نحو تنويع الاقتصاد الوطني وتثمين الموارد الطاقوية محلياً بدلاً من تصديرها خاماً لتوليد الثروة ومناصب الشغل. ويسهم هذا العمل في تعزيز وتكريس الأمن القانوني للمستثمرين من خلال توضيح وتبسيط الإجراءات الإدارية، والمنظومة التعاقدية، والتحفيزات الجبائية والجمركية التي يوفرها المشرع لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة والشراكات الدولية. علاوة على ذلك، تبرز الأهمية العملية في تسليط الضوء على الدور الرقابي والضبطي المحوري لسلطة ضبط المحروقات (ARH) وبقية الهيئات الضبطية في كفالة

استمرارية المرفق العام وحماية النظام العام الاقتصادي والبيئي وتأمين التموين الطاقوي للمواطنين.

تسعى هذه الدراسة من خلال معالجتها لموضوع "الإطار القانوني لنشاطات المصب في الجزائر" إلى تحقيق جملة من الأهداف العلمية والعملية المتكاملة. يبرز في مقدمة هذه الأهداف تفكيك الإطار التشريعي والمؤسساتي عبر تقديم قراءة تحليلية شاملة لأحكام القانون رقم 19-13 المتعلق بالمحروقات والنصوص التنظيمية المكملة له، مع تحديد دقيق للصلاحيات الرقابية والضبطية التي تمارسها الهيئات الفاعلة وفي مقدمتها سلطة ضبط المحروقات .(ARH) وينصرف هدف آخر نحو التأصيل القانوني للشبكة التعاقدية من خلال تحديد التكييف القانوني الصحيح لمختلف العقود المرتبطة بنشاطات المصب كعقود البناء والتشييد والامتياز والتوزيع والتسويق، وتوضيح كيفية تداخل قواعد القانون العام مع القانون الخاص في صياغة هذه الروابط التعاقدية الهجينة.

كما تهدف دراستنا في هذا الموضوع إلى إبراز فلسفة التوازن التشريعي التي انتهجها المشرع الجزائري للتوفيق بين حماية النظام العام الاقتصادي والبيئي وتأمين التموين الداخلي من جهة، وتوفير الضمانات والتحفيزات لجذب رؤوس الأموال والشراكات الأجنبية من جهة أخرى. ويضاف إلى ذلك رصد الآليات الحديثة لتمويل المشاريع في قطاع المحروقات، لاسيما تقنية تمويل المشاريع (Project Finance) وما يرتبط بها من ضمانات عينية وتعاقدية كشرط حق الحلول. وتتوج هذه الأهداف بالوصول إلى تقييم شامل يرصد الثغرات التشريعية والتحديات العملية في تطبيق النصوص الحالية، وتقديم توصيات قانونية تسهم في ترقية مناخ الاستثمار وتحصين العقود البترولية للدولة الجزائرية.

لم يكن اختيار موضوع "الإطار القانوني لنشاطات المصب في الجزائر" وليد الصدفة، بل جاء ثمرة تفكير علمي دقيق استند إلى تضافر جملة من الدوافع والمبررات الموضوعية والذاتية. تتمثل الأسباب الموضوعية والعملية أساساً في الأهمية الاستراتيجية البالغة للموضوع الذي يتزامن مع التحول الاقتصادي الراهن للدولة الجزائرية نحو الصناعات التحويلية والبتروكيماوية لخلق قيمة مضافة. ويضاف إلى ذلك حداثة النص التشريعي المرجعي (القانون رقم 19-13) الذي أحدث نقلة نوعية في فلسفة إدارة قطاع الطاقة بالجزائر، مما يستدعي

سبر أغواره وتحليل تحفيزاته وضوابطه. كما دفعنا إلى هذا الاختيار قلة الدراسات القانونية الأكاديمية المتخصصة في "نشاطات المصب" مقارنة بنشاطات المنبع التي احتكرت الأبحاث السابقة، فضلاً عما يتميز به هذا قطاع من تعقيد وثراء قانوني ناتج عن تداخل المنظومات التعاقدية المعقدة (مثل عقود تسليم المفتاح وتمويل المشاريع) مع فروع القانون الإداري والمدني والتجاري والبيئي.

أما على الصعيد الذاتي والشخصي، فيأتي هذا الاختيار مدفوعاً بالميل العلمي والاهتمام الشخصي العميق بالتخصص في "قانون الطاقة" و"العقود التجارية الدولية" بوصفهما من أكثر المجالات القانونية حيوية وارتباطاً بالاقتصاد المعاصر. كما حفزنا البحث العلمي والأكاديمي لفهم كيفية صياغة المشرع الجزائري للمعادلة القانونية الدقيقة الموازنة بين حماية السيادة الوطنية والأمن الطاقوي وبين تقديم تنازلات وتحفيزات لجذب رؤوس الأموال الدولية. وأخيراً، تبرز الرغبة الشخصية في امتلاك رصيد معرفي وقانوني صلب يؤهل الباحث مستقبلاً لفهم وتحليل وصياغة العقود البترولية المركبة والتعرف بعمق على آليات فض النزاعات المتعلقة بها.

يُعد قطاع المحروقات العصب الحيوي للاقتصاد الجزائري، وفي ظل التحولات الطاقوية العالمية، أدركت الدولة حتمية التحول الاستراتيجي من الاكتفاء بتصدير المواد الخام (نشاطات المنبع) إلى تثمين هذه الموارد محلياً وخلق قيمة مضافة عالية عبر تطوير "نشاطات المصب" التي تشمل التكرير، المعالجة، النقل بالأنابيب، والتوزيع. ونظراً للطبيعة المعقدة لهذه النشاطات، وما تتطلبه من بنى تحتية استراتيجية، وتكنولوجيا دقيقة، واستثمارات رأسمالية ضخمة، استوجب الأمر إرساء منظومة قانونية ومؤسساتية متكاملة، توجت بصدور القانون رقم 19-13 المنظم لنشاطات المحروقات.

يسعى هذا الإطار القانوني إلى تحقيق معادلة دقيقة وبالغة التعقيد، تتمثل في حماية السيادة الوطنية وضمان الأمن الطاقوي للسوق المحلية من جهة، وتوفير بيئة تعاقدية وتجارية مرنة قادرة على جذب الاستثمارات الأجنبية والخاصة لإنشاء وتسيير هذه المنشآت الحيوية من جهة أخرى.

وبناءً على هذا السياق، تتبلور الإشكالية الجوهرية التالية: **كيف نظم المشرع الجزائري نشاطات المصب في قطاع المحروقات؟**

للإجابة على الإشكالية المطروحة وتفكيك تساؤلاتها الفرعية، اعتمدت هذه الدراسة على **المنهج الوصفي التحليلي** كمنهج أساسي؛ وذلك لوصف وتوصيف الأطر القانونية والمؤسساتية لنشاطات المصب في الجزائر، وتحليل نصوص وأحكام القانون رقم 19-13 المنظم للمحروقات ومراسيمه التنفيذية ذات الصلة.

كما تم الاستعانة بـ **المنهج المقارن** في الجوانب المتعلقة بتكييف وصياغة العقود البترولية الدولية) مثل عقود الـ EPC وتمويل المشاريع)، لضبط المفاهيم القانونية وتقريبها من الممارسات التعاقدية الدولية في قطاع الطاقة، فضلاً عن توظيف **المنهج التاريخي** عند الحاجة لتتبع تطور النصوص الضابطة لقطاع المصب في المنظومة التشريعية الجزائرية.

وبهدف تأصيل الدراسة الحالية وربطها بالجهود المعرفية التراكمية، تم الاطلاع على الدراسات السابقة التي تناولت الموضوع:

الدراسة الأولى: أحمد بلجيلالي، *"النظام القانوني للاستثمار في نشاطات المصب البترولي في ظل قانون 19-13"*، جامعة الجزائر 1 (بن يوسف بن خدة)، الجزائر 2022،

حيث هدفت هذه الدراسة بشكل رئيسي إلى استجلاء المعالم الجديدة للإطار القانوني الذي خصصه المشرع الجزائري لنشاطات المصب ضمن قانون المحروقات 19-13. وتسعى لإبراز مدى فعالية التحفيزات الجبائية والجمركية المستحدثة في استقطاب رؤوس الأموال الأجنبية لتطوير الصناعات البتروكيماوية. كما تهدف إلى تحليل النظام القانوني الجديد المتمثل في نظام "الرخصة المسبقة" ومدى مساهمته في كسر الاحتكار وتحرير سوق التوزيع، مع التركيز على آليات حماية الأمن الطاقوي الوطني وضمان تموين السوق المحلية بصفة منتظمة كأولوية سيادية.

اعتمد الباحث على المنهج الوصفي التحليلي كمنهج أساسي لتفكيك وقراءة مواد قانون المحروقات ومراسيمه التنفيذية. وتندرج هذه الدراسة ضمن تخصص "القانون العام الاقتصادي"،

حيث استخدمت أدوات البحث المكتبي من مراجع فقهية ونصوص تنظيمية للوصول إلى التكييف السليم لطبيعة العقود المبرمة بين المؤسسة الوطنية "سوناطراك" والشركاء الأجانب في مجال التكرير. كما استعان بالمنهج التاريخي لتتبع التطور التشريعي لنشاطات المصب انطلاقاً من قانون 86-14 و05-07 وصولاً إلى التشريع الحالي المتميز بالمرونة.

و توصلت الدراسة إلى أن القانون 19-13 جاء بمرونة تعاقدية غير مسبوقة تكسر الجمود الذي عرفه قطاع المصب سابقاً، ويوفر حماية قانونية أكبر للمستثمرين لتشجيع نقل التكنولوجيا. وأوصت الدراسة بضرورة تفعيل نظام الشباك الموحد لتسهيل الإجراءات الإدارية الخاصة بمنح تراخيص إنشاء المصافي ومراكز التخزين. كما أوصت بتعزيز الترسانة القانونية بنصوص تنظيمية دقيقة توضح آليات الشراكة الاستراتيجية، وتفعيل دور مجلس المنافسة جنباً إلى جنب مع سلطة ضبط المحروقات لمنع أي ممارسات احتكارية مقيدة للتجارة.

الدراسة الثانية: عبد القادر قاسمي، *"النظام القانوني لعقود نقل المحروقات بواسطة الأنابيب في التشريع الجزائري"*، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، 2023.

تهدف هذه الدراسة إلى تفكيك النظام القانوني المعقد الذي يحكم نشاط نقل المحروقات عبر الأنابيب، باعتباره الحلقة الاستراتيجية الموصلة بين الإنتاج والتكرير. وترمي إلى تحليل الطبيعة القانونية الاستثنائية لـ "عقد الامتياز" الممنوح حصرياً للمؤسسة الوطنية. كما تهدف لبيان كيفية تطبيق مبدأ "الولوج المفتوح وغير التمييزي" للغير لاستخدام شبكة النقل، وتوضيح الآليات القانونية التي تتدخل من خلالها الدولة لتصديق تعريفات النقل بغية حماية الاقتصاد الوطني ومنع التعسف الناتج عن الوضعية الاحتكارية للشبكة.

لغرض الإلمام بجوانب الموضوع، تم تبني المنهج الوصفي التحليلي لتوضيح المفاهيم القانونية المتعلقة بامتياز النقل ومبدأ الولوج المفتوح، مع الاستعانة بالمنهج المقارن لضبط المصطلحات الدولية. تندرج طبيعة الدراسة في صميم "قانون العقود الإدارية" و"قانون الأعمال"، حيث استخدم الباحث أداة تحليل الوثائق القانونية والنصوص التنظيمية المحددة لتعريفات النقل. كما تم التطرق للمنهج العملي عبر دراسة وتحليل التزامات صاحب الامتياز تجاه الشركاء وكيفية تسوية النزاعات المحتملة المتعلقة بسعات الأنابيب.

أظهرت نتائج الدراسة أن تكريس مبدأ "الولوج المفتوح للغير" يُعد ضمانة قانونية واقتصادية قوية لطمأنة المستثمرين الأجانب وجذبهم لقطاع المحروقات. وأوصت الدراسة بضرورة الإسراع في رقمنة أنظمة تسيير شبكات النقل لضمان شفافية أكبر في الإعلان عن السعات المتاحة أمام الشركاء. كما طالبت بتعزيز الترسانة القانونية بنصوص صريحة تُفصل في إجراءات التحكيم الإداري الذي تمارسه سلطة ضبط المحروقات عند نشوب نزاعات تقنية وتجارية بين الناقل وباقي المكررين لتفادي اللجوء للقضاء الدولي.

تتقاطع دراستنا الحالية مع الدراسات السابقة في سعيها المشترك لتحليل المنظومة التشريعية لقطاع الطاقة والمحروقات في الجزائر، لاسيما في ظل فلسفة القانون الجديد 19-13.

وتحديداً، تلتقي دراستنا مع دراسة الباحث "**أحمد بلجيلالي** "في التركيز على نشاطات المصب وسعي المشرع لإيجاد معادلة التوازن بين جذب الاستثمار وحفظ السيادة الوطنية، بينما تتقاطع مع دراسة الباحث "**عبد القادر قاسمي** "في بحث النظام القانوني للنقل بالأنابيب وعقود الامتياز المرتبطة به.

إلا أن **وجه الاختلاف والقيمة المضافة** لدراستنا تكمن في تقديمها **لرؤية قانونية شاملة ومدمجة لقطاع المصب بالكامل**؛ فهي لا تكتفي ببحث الاستثمار ومزاياه الجبائية فحسب، ولا تقتصر على نشاط النقل بالأنابيب بمفرده، بل تجمع شتات الموضوع عبر دراسة الإطار المؤسساتي والضبطي متمثلاً في "سلطة ضبط المحروقات"(ARH) ، بالتوازي مع تفكيك "الشبكة التعاقدية المعقدة والمتنوعة للقطاع) "عقود الـEPC ، عقود النقل، عقود التمويل والمشاريع، وعقود التوزيع والتسويق(، مما يوفر مرجعاً قانونياً متكاملاً يغطي هذه الحلقة الحيوية من زاوية تنظيمية وتعاقدية شاملة.

واجه إعداد هذه الدراسة وتجسيدها على أرض الواقع مجموعة من العقبات والصعوبات الموضوعية والتقنية، والتي يمكن إيجازها في النقاط التالية:

- **حداثة النص التشريعي المرجعي (قانون 19-13)** :وهو ما ترتب عليه شح واضح في الشروح الفقهية الوطنية، والتحليلات الأكاديمية المتخصصة التي واكبت هذا

التعديل، فضلاً عن غياب التطبيقات القضائية والعملية الكافية لنصوصه نظراً لحداثة تطبيقه.

- **ندرة المراجع المتخصصة في "نشاطات المصب** :"حيث ينصب التركيز الغالب للدراسات والبحوث القانونية في الجزائر تاريخياً على "نشاطات المنبع" (الاستكشاف والإنتاج)، مما جعل الحصول على مراجع متخصصة تعالج عقود وتراخيص نشاطات المصب مهمة علمية شاقة تطلبت جهداً استثنائياً في البحث والاستقراء.
- **التشابك الفني والتشريعي للموضوع** :تتميز نشاطات المصب بتعقيدها التقني العالي وهندستها العقدية المركبة، مما فرض ضرورة الإلمام بتخصصات قانونية متعددة ومتداخلة (القانون الإداري، القانون التجاري، قانون البيئة، وقانون المنافسة) وتكييفها بما يتلاءم مع الطبيعة الخاصة لقطاع الطاقة.

وقد تم تقسيم دراستنا الى فصلين أساسين حيث تناولنا الأساس التشريعي لنشاطات المصب (الفصل الأول) وهذا من خلال التعريج على ماهية نشاطات المصب وتميزها عن نشاطات المنبع (المبحث الأول) من جهة، والتطرق للتنظيم التشريعي والموسساتي لنشاطات المصب (المبحث الثاني) من جهة أخرى، كما تم التطرق للنظام القانوني لعقود نشاطات المصب (الفصل التاني) والمتمثلة في عقود انجاز واستغلال البني التحتية للمصب (المبحث الأول)، وكذلك عقود ادارة وتوريد وتسويق المنتجات البيترولية (المبحت التاني).

الفصل الأول

الأساس التشريعي لنشاطات المصب في الجزائر

تمهيد:

يُعدّ قطاع المحروقات الركيزة الأساسية للاقتصاد الوطني الجزائري، إذ يُشكّل ما يزيد على ثلثَي إيرادات الميزانية العامة للدولة، ويُمثّل حوالي 95% من قيمة الصادرات الوطنية. وإذا كانت نشاطات المنبع — من تنقيب واستكشاف وإنتاج — تستأثر بالجزء الأكبر من الاهتمام الأكاديمي والتشريعي، فإن نشاطات المصب (Downstream) لا تقلّ عنها أهمية من الناحية القانونية والاقتصادية، بل تُمثّل المرحلة التي تتحوّل فيها المادة الخام إلى قيمة مضافة تخدم الاقتصاد الوطني والمستهلك المحلي والتصدير.

وتشمل نشاطات المصب — وفق التعريف الوارد في القانون رقم 19-13 المؤرخ في 11 ديسمبر 2019 المنظّم لنشاطات المحروقات — كلاً من: النقل بواسطة الأنابيب، والتكرير والتحويل بما فيه صنع المزلقات وتجديد الزيوت المستعملة، والتخزين والتوزيع. وقد حرص المشرّع الجزائري على بناء منظومة قانونية متكاملة تُنظّم هذه النشاطات وتُؤطّرها، شملت تحديد مفاهيمها وطبيعتها القانونية، وتوزيع الاختصاصات بين الجهات الرقابية والمشغّلين.

ولفهم هذا الإطار القانوني فهمًا عميقًا، ينبغي استيعاب مرحلتَين أساسيتَين: المرحلة الأولى تخصّ المفاهيم والمبادئ القانونية المُؤسِّسة لنشاطات المصب، والمرحلة الثانية تتعلق بالبنى التشريعية والهياكل التنظيمية التي تُحكم السيطرة على هذا القطاع الاستراتيجي وتضمن تنميته وفق أهداف السياسة الطاقوية الوطنية. وهذا ما سيتناوله هذا الفصل من خلال مبحثين متكاملَين.

المبحث الأول: المفاهيم القانونية والخصائص التظيمية لنشاطات المصب

يُمثّل تحديد المفاهيم القانونية الأساسية لنشاطات المصب الخطوة الأولى والجوهرية نحو فهم المنظومة التشريعية المنظِّمة لهذا القطاع. فالتعريف الدقيق للمفاهيم يُضيء طبيعة هذه النشاطات ويُحدّد نطاق تطبيق القواعد القانونية عليها، ويرسم الحدود بين ما هو مشمول بتنظيم خاص وما يخضع للقواعد العامة.

المطلب الأول: ماهية نشاطات المصب (التكرير، المعالجة، والنقل بالأنابيب) وتميزهاعن نشاطات المنبع

تعد نشاطات المصب الركيزة الصناعية والتجارية لقطاع المحروقات، حيث تهدف إلى تحويل المواد الخام إلى منتجات نهائية ذات قيمة مضافة عالية وتأمين نقلها. ويسعى هذا المطلب إلى تحديد الإطار المفهومي لهذه العمليات المعقدة، مع بيان نقاط التلاقي والاختلاف الجوهرية التي تفصلها فنيًا وقانونيًا عن نشاطات المنبع الاستكشافية.

الفرع الأول : تعريف نشاطات المصب

تشمل نشاطات المصب سلسلة العمليات الصناعية اللاحقة لإنتاج النفط الخام والغاز الطبيعي، والتي تتركز أساسًا حول عمليات التكرير، المعالجة البتروكيماوية، والنقل اللوجستي. ويهدف هذا الفرع إلى تسليط الضوء على الأبعاد الفنية والتشغيلية لهذه السلسلة، مبرزًا دورها الحيوي في تحقيق السيادة الطاقوية وتلبية احتياجات السوق.

وقد أرسى المشرّع الجزائري تعريفًا تشريعيًا صريحًا لنشاطات المصب في المادة الثانية من القانون رقم 19-13 المؤرخ في 11 ديسمبر 2019،[1] إذ نصّ على أن نشاطات المصب هي: "نشاطات النقل بواسطة الأنابيب والتكرير والتحويل، بما فيها صنع المزلقات وتجديد الزيوت المستعملة، والتخزين والتوزيع". ويُلاحَظ في هذا التعريف توسيع دلالي عن التعريفات السابقة، إذ يُدرج ضمن

[1] الجمهورية الجزائرية، **القانون رقم 19-13 المتعلق بنشاطات المحروقات**، الجريدة الرسمية، العدد 79، الصادرة في 22 ديسمبر 2019، المادة 02.

نشاطات التحويل عمليات صنع مواد التزليق وتجديد الزيوت المستعملة، مما يعكس الاعتراف بأهمية هذه الصناعات الفرعية ذات القيمة المضافة العالية.[1]

وقد حدّد القانون ذاته، في تعريفه لمتعامل المصب، أنه "كل شخص طبيعي أو معنوي، ما عدا صاحب الامتياز، يمارس أحد نشاطات المصب". ويعكس هذا التعريف استبعادًا صريحًا لأصحاب امتيازات المنبع من نطاق تطبيق نشاطات المصب، ضمانًا لتفادي التداخل وتكريسًا لمبدأ التمييز الوظيفي بين المرحلتَين.[2]

أولا: التكرير كنشاط محوري

يُعدّ التكرير الركيزة الصناعية لنشاطات المصب، إذ يمثّل عملية التحويل الفيزيائي والكيميائي للنفط الخام إلى منتجات نفطية قابلة للاستخدام المباشر، وتمتلك الجزائر اليوم ستّ مصافٍ للتكرير تعمل على المستوى الوطني تابعة لمجموعة سوناطراك، بما فيها مصفاة واحدة مخصصة للمكثفات، فضلاً عن مصفاة دولية واحدة. وتبلغ الطاقة الإجمالية للمعالجة السنوية لهذه المصافي ما يزيد على خمسة ملايين طن سنويًا من مادة المكثفات، مع طاقة إنتاج تُقدَّر بأربعة ملايين طن سنويًا من البنزين و9.8 مليون طن سنويًا من المازوت.[3]

ومن أبرز مصافي التكرير في الجزائر: مصفاة الجزائر العاصمة، ومصفاة أرزيو، ومصفاة سكيكدة؛ وقد شهدت هذه المصافي عمليات تحديث وتطوير ملموسة منذ عام 2020، نتج عنها ارتفاع ملحوظ في إنتاج البنزين ووقف الاستيراد. ويخضع نشاط التكرير قانونيًا لرخصة خاصة تمنحها الوزارة المكلفة بالمحروقات بناءً على توصية من سلطة ضبط المحروقات، وفق ما تُقرّره المادة 44 من القانون 19-13.[4]

[1] عمار عماري، **الوجيز في قانون المحروقات الجزائري**، دار هومة، الطبعة الأولى، الجزائر، 2021، ص 45.
[2] بوزيد لزهاري، **النظام القانوني للمحروقات في الجزائر**، دار الهدى، الطبعة الثانية، الجزائر، 2022، ص 112.
[3] **التقرير السنوي لسوناطراك لحصيلة النشاطات 2023**، منشورات مؤسسة سوناطراك، الجزائر، 2024، ص 22.
[4] القانون رقم 19-13 المتعلق بنشاطات المحروقات، مرجع سابق، المادة 44..

وقد أولى المشرّع اهتمامًا خاصًا بصناعة البتروكيمياء باعتبارها امتدادًا طبيعيًا لنشاط التكرير، إذ تُشكّل عمليات التحويل الصناعي للمشتقات النفطية (كالميثانول، والبولي إيثيلين، والأمونياك، واليوريا، والهيليوم) ركيزة لإستراتيجية التنويع الصناعي. وفي إطار القانون 19-13، تندرج هذه النشاطات ضمن مفهوم التحويل بمعناه الشامل.[1]

ثانيا: النقل بالأنابيب

يُشكّل النقل بالأنابيب العمود الفقري لمنظومة توزيع المحروقات في الجزائر. وتمتلك سوناطراك شبكة من أطول شبكات أنابيب النفط والغاز في أفريقيا، إذ تبلغ أطوالها الإجمالية نحو 21,190 كيلومترًا، وتضمّ 22 نظامًا للنقل تشمل جميع أنواع المحروقات: النفط الخام، والمكثفات، والغاز الطبيعي، وغاز النفط المسال. وتنقسم هذه الشبكة إلى قسمَين: شبكة الجنوب بطول 1,892 كيلومترًا، وشبكة الشمال بطول 3,085 كيلومترًا تربط الحقول النفطية الصحراوية بمحطات التكرير والموانئ الشمالية.[2]

وقد نقلت سوناطراك عبر هذه الشبكة ما يزيد على 550 مليون برميل من النفط الخام خلال عام 2023، في حين تصل القدرات الإجمالية لخطوط أنابيب النفط إلى نحو 1.03 مليار برميل سنويًا.[3]ومن الناحية القانونية، يخضع إنشاء أنظمة النقل بالأنابيب لامتياز خاص يُمنح بموجب مرسوم، بناءً على توصية من سلطة ضبط المحروقات، وفق المادة 44 من القانون 19-13. كما يُلزم المشرّع بمبدأ الوصول الحر للغير (OpenAccess)، بما يضمن تمكين المتعاملين المختلفين من استخدام منظومة النقل بتعريفات عادلة وشفافة.[4]

[1]عمار عماري، مرجع سابق، ص 55.
[2]تقرير سوناطراك، مرجع سابق، ص 28.
[3]يوسف بن ميسية، "مبدأ الوصول الحر للغير في قانون المحروقات"، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 08، العدد 02، الجزائر، 2022، ص 210.
[4]تقرير سوناطراك، مرجع سابق، ص 30.

ثالثا: المعالجة والتحويل

تشمل عمليات المعالجة في مفهوم القانون 19-13 جميع العمليات الصناعية التي تُجرى على المحروقات السائلة والغازية بهدف تحسين خصائصها أو استخراج مكوناتها، بما فيها: فصل مكثفات الغاز، وإنتاج غاز البترول المسال (GPL)، ومعالجة الغاز الطبيعي وتجفيفه وتنقيته وضغطه، فضلاً عن عمليات التسييل لإنتاج الغاز الطبيعي المسال (GNL).[1] وقد أسهم توسيع نطاق تعريف التحويل ليشمل صناعة المزلقات وتجديد الزيوت في إضفاء الطابع القانوني الرسمي على أنشطة كانت تفتقر أحيانًا إلى إطار تشريعي صريح. كما يندرج ضمن هذا النطاق إنشاء المجمعات البتروكيماوية وتشغيلها، سواء تلك التابعة لسوناطراك مباشرة أو تلك التي تُدار في إطار الشراكة.[2]

رابعا: التخزين والتوزيع

يُمثّل التخزين والتوزيع الحلقة الأخيرة في سلسلة قيمة المصب، وهما النشاطان اللذان يمسّان المستهلك النهائي مباشرةً، ويشمل نشاط التخزين إنشاء وتشغيل المستودعات والخزانات الكبيرة للمنتجات النفطية، سواء الواقعة في المصافي أو في المحطات الطرفية أو في مراكز الطرح الجغرافية المختلفة. أما التوزيع فيغطّي عمليات تسويق المنتجات البترولية للمستهلكين النهائيين عبر شبكة واسعة من محطات الوقود ومراكز التوزيع، ويُعدّ نفطال — فرع سوناطراك بنسبة 100% — الفاعل الرئيسي في هذا المجال، إذ تُشغّل أكثر من 2,300 محطة وقود، و41 مركز تخزين وتوزيع للوقود.[3]

وقد أصدرت الحكومة المرسوم التنفيذي رقم 15-57 المؤرخ في 8 فبراير 2015 الذي يُحدّد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات تخزين و/أو توزيع المنتجات البترولية، إذ يُشترط للقيام بهذا النشاط الحصول على موافقة مسبقة من وزارة الطاقة والمناجم. ويتجلى مبدأ الانفتاح نسبياً على القطاع الخاص في التوزيع من خلال قرار الحكومة إنهاء الاحتكار المطلق لنفطال على توزيع المشتقات

[1] سلطة ضبط المحروقات (ARH)، دليل معايير الضبط والرقابة، منشورات السلطة، الجزائر، 2022، ص 14.
[2] عمار عماري، مرجع سابق، ص 60.
[3] نفطال، حصيلة نشاطات التوزيع لعام 2023، منشورات نفطال، الجزائر، 2024، ص 09.

النفطية بعد عام 2008، ما أتاح المجال للشركات الأجنبية والخاصة للدخول إلى هذا السوق وفق شروط محددة.[1]

الفرع الثاني: تمييز نشاطات المصب عن نشاطات المنبع (Upstream) في القانون الجزائري

يقيم المشرع الجزائري تفرقة قانونية واضحة بين قطاعي المنبع والمصب بالنظر إلى طبيعة كل نشاط والمخاطر المرتبطة به. ويبحث هذا الفرع في المعايير التشريعية التي اعتمدها القانون الجزائري لتكريس هذا التمايز، وتحديد النظم التعاقدية والجبائية الخاصة بكل مرحلة من مراحل استغلال الثروة النفطية.

أولاً: التمييز في ضوء القانون 19-13

يُقيم القانون رقم 19-13 تمييزًا صريحًا ودقيقًا بين نشاطات المنبع ونشاطات المصب، وهو تمييز تتفرّع عنه جملة من الآثار القانونية الجوهرية، فنشاطات المنبع تُعرَّف على أنها "نشاطات التنقيب والبحث عن المحروقات وتقديرها وتطويرها واستغلالها"، بينما تشمل نشاطات المصب "نشاطات النقل بواسطة الأنابيب والتكرير والتحويل... والتخزين والتوزيع"، وهذا التمييز المفهومي يُرتّب عليه تمييزًا مؤسساتيًا بين وكالتَي المحروقات: وكالة ألنفط (ALNAFT) المختصة بالمنبع، وسلطة ضبط المحروقات (ARH) المنوط بها المصب بدرجة أكبر.[2]

ثانياً: النظام القانوني المختلف

تتميّز نشاطات المصب بنظام قانوني مختلف جذريًا عن نشاطات المنبع على عدة أوجه:

[1] الجمهورية الجزائرية، المرسوم التنفيذي رقم 15-57 المتعلق بنشاطات تخزين وتوزيع المنتجات البترولية، الجريدة الرسمية، العدد 09، الصادرة في 11 فيفري 2015، المادة 04.

[2] القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 02.

- **نظام التعاقد:** تخضع نشاطات المنبع لعقود المحروقات المبرمة بين ألنفط وسوناطراك والشركاء الأجانب، وهي عقود بالغة التعقيد. في المقابل، تخضع نشاطات المصب لنظام الرخص والامتيازات الذي يُديره الوزير بناءً على توصيات سلطة ضبط المحروقات.[1]
- **مؤشر سوناطراك:** في المنبع، تُعدّ سوناطراك طرفًا عقديًا حصريًا في الامتيازات وعقود الشراكة، في حين تكتفي في قطاع المصب بدور "المشغّل الرائد" المسيطر فعلياً دون احتكار قانوني مطلق.
- **الجباية:** تخضع نشاطات المنبع لنظام جبائي نفطي خاص منصوص عليه في القانون 19-13، في حين تخضع نشاطات المصب بصفة عامة للضرائب والرسوم التجارية العادية المُعدَّلة ببعض الأحكام الخاصة.[2]

ثالثاً: التداخل والمناطق الرمادية

رغم وضوح التمييز القانوني بين المنبع والمصب، يتضمّن القانون 19-13 مناطق رمادية تستدعي دراسةً دقيقة. فعمليات النقل البيني بين آبار الإنتاج ومحطات التجميع تندرج ضمن المنبع، في حين يُعدّ النقل عبر خطوط الأنابيب الرئيسية الواصلة بين المناطق الإنتاجية والمصافي من نشاطات المصب، كذلك تعمليات الفصل والتجزئة والضغط التي تحدث في الموقع (in-situ) تُصنَّف في المنبع، في حين تُصنَّف العمليات ذاتها عند المصافي أو الوحدات الصناعية في المصب. وهذا التداخل يستلزم تنسيقًا دائمًا بين وكالة ألنفط وسلطة ضبط المحروقات لتجنّب التضارب في الاختصاصات.[3]

[1] بوزيد لزهاري، مرجع سابق، ص 165.
[2] عمار عماري، مرجع سابق، ص 192.
[3] يوسف بن ميسية، مرجع سابق، ص 240.

رابعاً: أثر التمييز على السياسة الجبائية والاستثمارية

يُنتج هذا التمييز آثارًا استثمارية وجبائية بالغة الأهمية. فقطاع المصب بعيد في معظم تفاصيله عن الإيرادات الضخمة المرتبطة بالمنبع، مما يُفرز إشكالية جاذبية الاستثمار في التكرير والبنى التحتية. وقد حاول القانون 19-13 معالجة هذه الإشكالية من خلال تبسيط إجراءات الحصول على رخص المصب وتقليص المدد الزمنية الإدارية، في إطار سياسة عامة تهدف إلى تنشيط الاستثمار في هذا القطاع الذي يُعاني من قِدَم بعض منشآته.[1]

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للموارد والمنشآت في نشاطات المصب

تكتسي المواد الهيدروكربونية ومشتقاتها طبيعة قانونية متميزة تضعها في موقع وسط بين الملكية الوطنية العامة وحرية التداول التجاري. ويدرس هذا المطلب الأطر القانونية التي تحكم هذه المواد، وكيف يوازن المشرع بين حماية الثروة الوطنية وتسيير المنتجات البترولية كسلع ذات استهلاك استراتيجي.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للموارد الهيدروكربونية والمنتجات النفطية

تُشكّل الموارد الهيدروكربونية والمنتجات النفطية الركيزة الأساسية للاقتصادات الحديثة، مما يستدعي ضبط كينونتها القانونية وتحديد نظام ملكيتها بدقة. ويسعى هذا الفرع إلى تأصيل الطبيعة القانونية لهذه الثروات وتكييفها الفقهي والتشريعي، مع بيان مدى تكريس سيادة الدولة عليها وضوابط استغلالها.

أولاً: المواد الهيدروكربونية

المواد الهيدروكربونية في مفهومها العلمي هي مجموعة من المركبات الكيميائية التي تتكوّن من ذرات الكربون والهيدروجين المرتبطة فيما بينها بطرق مختلفة، وتتدرّج هذه المواد وفق عدد ذرات الكربون التي تحتويها، فالمركبات ذات ذرات الكربون الأقل تكون خفيفة وسهلة التبخر، كالبنزين

[1] بوزيد لزهاري، مرجع سابق، ص 170.

والكيروسين والهكسان، في حين تكون المركبات ذات ذرات الكربون الأعلى ثقيلة كالإسفلت والزيوت المعدنية الثقيلة.[1]

وقد تبنّى المشرّع الجزائري مفهومًا موسّعًا للمحروقات بوصفها مواد هيدروكربونية تعلو على الطابع الاقتصادي البحت، إذ أضفى عليها طابعًا دستوريًا استثنائيًا، حيث نصّ الدستور الجزائري في المادة 139 صراحةً على أن البرلمان يُشرّع في "النظام العام للمناجم والمحروقات والطاقات المتجددة". وهذا يعني أن الأحكام القانونية المنظّمة للمحروقات تتمتع بحصانة دستورية وتُعدّ من المسائل الجوهرية التي تستدعي تشريعًا برلمانيًا خاصًا.[2]

أما عن الوضع الاحتكاري للدولة على الموارد الهيدروكربونية، فإن النظام القانوني لهذه الموارد في الجزائر يرتكز على مبدأ الملكية العامة والسيادة الوطنية على الموارد، فالمحروقات في باطن الأرض ملكية عامة للدولة بموجب الدستور والقانون، في حين تنتقل المنتجات النفطية المُكرَّرة إلى طور التداول التجاري وفق القواعد الخاصة المعدَّلة بقيود المصلحة العامة. وقد أرسى القانون 19-13 هذه الازدواجية صراحةً من خلال استمرار الدولة في احتكار نشاطات بعينها كاستخراج الموارد، مع فتح قطاعي التكرير والتوزيع نسبيًا أمام القطاع الخاص والمنافسة الدولية.[3]

ثانياً: المنتجات النفطية

تختلف المنتجات النفطية عن المحروقات الخام من حيث طبيعتها القانونية، إذ هي نتاج عمليات تحويل صناعي وليست موارد طبيعية بالمعنى الدقيق. ويشمل مفهوم المنتجات النفطية في التشريع الجزائري: البنزين (عادي ومحسّن)، والغاز أويل (المازوت)، والكيروسين، وغاز البترول المسال (GPL)، والوقود (الفيول)، والإسفلت، والزيوت العطرية، والزيوت الصناعية، فضلاً عن منتجات

[1] محمد صايم، قانون الطاقة والبيئة، دار بلقيس، الطبعة الأولى، الجزائر، 2020، ص 78.
[2] الجمهورية الجزائرية، الدستور الجزائري لعام 2020، الجريدة الرسمية، العدد 82، الصادرة في 30 ديسمبر 2020، المادة 139
[3] لقانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 03.

خاصة أخرى. وقد أُدرج 52% من المنتجات الناتجة عن مصافي سوناطراك للسوق الوطنية، مما يُبرز الدور الاستراتيجي للتكرير في ضمان الأمن الطاقوي.

تتسم المنتجات النفطية بازدواجية قانونية مثيرة للاهتمام، فهي من جهة مواد تجارية تخضع قواعد السوق والمنافسة وقانون التجارة، ومن جهة أخرى مواد ذات طابع استراتيجي تستوجب التدخل العام الدائم لضبط أسعارها وضمان توافرها بصفة منتظمة في كل أرجاء التراب الوطني، وهذه الازدواجية هي ما أفضى إلى وجود نظام تسعير موحد يُطبَّق على كامل التراب الوطني بصرف النظر عن تكاليف التوزيع، وهو نظام "صندوق المعادلة" الذي تُشرف عليه سلطة ضبط المحروقات.[1]

وتُصنَّف المنتجات النفطية قانونيًا كمواد خطرة تخضع لاشتراطات صارمة في النقل والتخزين والتداول، في إطار المرسوم التنفيذي رقم 03-451 وتعديلاته المتعلقة بقواعد السلامة المطبّقة على الأنشطة التي تنطوي على مواد كيميائية وأنواع أخرى من المواد الخطرة. ويُضاف إلى ذلك المرسوم التنفيذي رقم 03-452 الذي يُحدّد الشروط الخصوصية للنقل البري للمواد الخطرة بما تشمله المنتجات النفطية.[2]

الفرع الثاني: مبدأ الملكية العامة للمنشآت والموارد في نشاطات المصب

يمثل مبدأ السيادة الوطنية على الموارد الطبيعية حجر الزاوية في التشريع الجزائري، وهو ما ينعكس مباشرة على البنية القانونية لمنشآت المصب. وسنناقش في هذا الفرع مدى تكريس مبدأ الملكية العامة للمنشآت الحيوية وشبكات النقل بالأنابيب، وحدود الشراكة أو الاستغلال المتاحة للمتعاملين في هذا الإطار.

[1] سلطة ضبط المحروقات، مرجع سابق، ص 30.
[2] حمد صايم، مرجع سابق، ص 82.

أولاً: أساس الملكية العامة في الدستور والقانون

يُعدّ مبدأ الملكية العامة لمنشآت المصب من أبرز المبادئ التأسيسية للنظام القانوني للمحروقات في الجزائر، وقد تجلّت جذوره التاريخية في قرار تأميم المحروقات الصادر في 24 فبراير 1971، الذي كرّس السيادة الكاملة للدولة الجزائرية على ثرواتها النفطية والغازية، وأنهى حقبة الهيمنة الأجنبية على الاستغلال، وقد رسّخ هذا المبدأ ليس فقط على الموارد الخام في باطن الأرض، بل امتدّ ليطال البنية التحتية لنشاطات المصب من مصافٍ وخطوط أنابيب ومنشآت تخزين.[1]

ثانياً: تجليات مبدأ الملكية العامة في نشاطات المصب

تتجلّى الملكية العامة لمنشآت المصب على عدة مستويات:

على صعيد **خطوط الأنابيب**، تُعدّ منظومة النقل بالأنابيب في جوهرها أصلًا وطنيًا عامًا، لا تُفوَّض إدارته إلا بموجب امتياز محدد المدة ومحكوم بالشروط التنظيمية الصارمة، فالمادة 44 من القانون 19-13 تنص على أن منح امتيازات النقل بواسطة الأنابيب يتمّ "بناءً على توصية من سلطة ضبط المحروقات"، مما يُبقي القرار النهائي بيد الوزير المكلف بالمحروقات.[2]

وعلى صعيد **منشآت التكرير**، فإن المصافي السبع التابعة لمجمع سوناطراك — المؤسسة الوطنية الكبرى — تُجسّد عمليًا مبدأ الملكية العامة لمنشآت التكرير، وقد ورد في القانون 19-13 نصٌّ صريح على منح رخص إنجاز واستغلال منشآت التكرير "بناءً على توصية من سلطة ضبط المحروقات"، مما يعني أن هذه المنشآت لا تُنجَز ولا تُستغَل إلا في إطار قانوني مُنظَّم تديره الدولة.[3]

[1] عمار عماري، مرجع سابق، ص 12.
[2] القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 44.
[3] بوزيد لزهاري، مرجع سابق، ص 140.

وعلى صعيد **مرافق التخزين**، خضعت تاريخيًا لسيطرة نفطال (فرع سوناطراك)، ولم يُفتَح مجال إنشاء مرافق تخزين خاصة إلا بعد عام 2005 وفق شروط الحصول على الرخص من الجهات المختصة.[1]

ثالثاً: مبدأ الوصول الحر للغير

يُعدّ مبدأ OpenAccess (الوصول الحر للغير) من الإضافات القانونية المهمة التي جاء بها القانون 19-13 في سياق تنظيم نشاطات المصب، لا سيما النقل بالأنابيب والتخزين[2] يقضي هذا المبدأ بأن أصحاب منشآت النقل والتخزين — رغم ملكيتهم الخاصة أو تشغيلهم لهذه المنشآت — ملزمون بمنح حق الوصول لهذه المنشآت لمتعاملين ثالثين مقابل تعريفات عادلة وشفافة تحدّدها سلطة ضبط المحروقات. ويضمن هذا المبدأ عدم تحوّل ملكية البنية التحتية الحيوية إلى عائق أمام المنافسة، وهو ما يجسّد توازنًا دقيقًا بين مبدأ الملكية العامة ومتطلبات الانفتاح الاقتصادي.[3]

رابعاً: تعارض مبدأ الملكية العامة مع انفتاح القطاع على الاستثمار

أفرز انفتاح قطاع المصب على الاستثمار الخاص والأجنبي — منذ قانون 05-07 ثم قانون 19-13 — توترًا نظريًا بين مبدأ الملكية العامة ومتطلبات جذب رأس المال الخاص. وقد حسم المشرّع هذا التوتر من خلال نظام الرخص والامتيازات: فالملكية الأصلية للموارد تبقى للدولة، في حين يُمنح القطاع الخاص حقوق الاستخدام والاستغلال لمدد زمنية محددة، مع خضوعه للرقابة الدائمة من سلطة ضبط المحروقات. وهكذا، يؤدّي نظام الرخص وظيفة "جسر عبور" بين الملكية العامة للمورد ومرونة التدبير الاقتصادي في إطار اقتصاد السوق.[4]

[1] نفطال، مرجع سابق، ص 15.
[2] يوسف بن ميسية، مرجع سابق، ص 215.
[3] يوسف بن ميسية، مرجع سابق، ص 218.
[4] بوزيد لزهاري، مرجع سابق، ص 145.

المطلب الثالث: الضوابط القانونية للمنشات الصناعية المرتبطة بالمصب

تخضع منشآت تكرير ومعالجة ونقل المحروقات لمنظومة صارمة من الضوابط القانونية والتقنية نظراً لطبيعة المخاطر الملازمة لنشاطها. ويرمي هذا المطلب إلى تبيان القواعد القانونية التي تحكم تصميم وتشغيل هذه المنشآت لضمان حماية الأرواح، الممتلكات، والأوساط البيئية المحيطة بها.

الفرع الأول: معاير السلامة الصناعية

تعتبر السلامة الصناعية التزامًا قانونيًا وتنظيميًا لا غنى عنه لضمان استمرارية نشاطات المصب وتفادي الكوارث التقنية. ويركز هذا الفرع على تحليل القواعد والمعايير الوقائية والتقنية التي يفرضها المشرع الجزائري على مشغلي الوحدات الصناعية، وأدوات الرقابة المفروضة للتحقق من مطابقتها.

أولا: الإطار العام للسلامة الصناعية

تُشكّل منشآت المصب — مصافٍ تكرير وخطوط أنابيب ومستودعات تخزين — مواقع صناعية بالغة الخطورة من حيث الحرائق والانفجارات والتسربات النفطية والتلوث البيئي، ولهذا خصّص المشرّع الجزائري منظومة قانونية متعددة المستويات لضبط متطلبات السلامة والحماية البيئية في هذا القطاع. وتُنسَّق هذه المتطلبات بين منظومتَين تشريعيتَين: القانون المتعلق بالمحروقات (19-13) من جهة، والقانون المتعلق بالبيئة والتنمية المستدامة رقم 03-10 من جهة أخرى، مع تكامل عضوي بين الاثنَين في المواقع الهيدروكربونية.[1]

ثانياً: دور سلطة ضبط المحروقات في وضع وتطبيق معايير السلامة

أناط القانون 19-13 بسلطة ضبط المحروقات مهمةً جوهرية في مجال وضع معايير السلامة وتطبيقها على منشآت المصب. فهي مُخوَّلة بـ"سنّ قواعد ومعايير فنية، لا سيما في مجال البناء والعمليات"، وكذا "سن قواعد ومعايير في مجال الأمن الصناعي". ويُضاف إلى ذلك اختصاصها

[1]الجمهورية الجزائرية، **القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة**، الجريدة الرسمية، العدد 43، الصادرة في 20 جويلية 2003، المادة 02.

في منح أو سحب "التراخيص الاستثنائية لحرق الغاز في إطار نشاطات المصب"، وهو ما يُبرز قُدرتها التنظيمية على الحدّ من الآثار البيئية الضارة الناجمة عن هذه النشاطات.[1]

ثالثاً: الرقابة على المنشآت المصنّفة

تندرج المنشآت الصناعية للمصب — وبشكل خاص مصافي التكرير ومنشآت التخزين ومحطات الضخ — ضمن فئة "المنشآت المصنّفة" التي تُخضعها أحكام المرسوم التنفيذي المتعلق بالمنشآت المصنّفة لحماية البيئة لنظام مشدّد من الرقابة والمتابعة، ويشترط لإنشاء هذه المنشآت وتشغيلها استيفاء شروط الموقع الجغرافي والمسافة الأمنية عن المناطق المأهولة، وإجراء دراسات التأثير على البيئة، وتوفير معدات الإنذار المبكر وكبح الحرائق.[2]

الفرع الثاني: المعايير البيئية والقواعد القانونية المتعلقة بالإضرار بالبيئة

تخضع منشآت المصب من منظور بيئي لمنظومة متكاملة من الاشتراطات القانونية التي تُحدّد معايير الانبعاثات الجوية والتصريفات المائية وإدارة النفايات الصناعية. وقد نصّت المادة المتعلقة بالبيئة من القانون 19–13 على التزام متعاملي المصب بالمحافظة على البيئة ومنع التلوث، وإعداد مخططات طوارئ بيئية في حال الحوادث،[3] ويرى الفقه القانوني أن هذه الأحكام البيئية الواردة في قانون المحروقات تُكمِّل ولا تُلغي أحكام قانون البيئة، مما يُفضي إلى خضوع منشآت المصب لرقابة مزدوجة: سلطة ضبط المحروقات من جهة، وهيئات البيئة من جهة أخرى.[4]

كما أرسى القانون 19–13 نظامًا صارمًا للمسؤولية القانونية عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاطات المصب، يقوم على مبدأ "الملوّث يدفع". إذ يُلزم متعاملو المصب بتكوين احتياطيات مالية كافية لتغطية تكاليف المعالجة البيئية المحتملة. ويُعدّ هذا المبدأ في سياق القانون الجزائري تطورًا

[1] القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 43.
[2] محمد صايم، مرجع سابق، ص 95.
[3] القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة43-45 .
[4] عمار عماري، مرجع سابق، ص 180.

نوعيًا مهمًا، لا سيما في ظلّ التاريخ التشغيلي الطويل لمنشآت سوناطراك الذي أفرز تراكمات بيئية في مواقع عديدة تستدعي معالجة تدريجية.[1]

[1] يوسف بن ميسية، مرجع سابق، ص 230.

المبحث الثاني: التنظيم التشريعي والمؤسساتي لنشاطات المصب

لا يمكن استيعاب الإطار القانوني الحالي لنشاطات المصب دون استيعاب مساره التاريخي وتطوراته التشريعية المتتالية. فقطاع المصب في الجزائر لم يكتسب إطاره التنظيمي المستقل والمتكامل دفعةً واحدة، بل تشكّل تدريجيًا عبر مراحل إصلاحية متعاقبة، كان لكل منها دوافعها الاقتصادية والسياسية والتقنية الخاصة.

المطلب الأول: التطور التشريعي لنشاطات المصب

يرتبط الإطار القانوني لنشاطات المصب بالتوجهات السياسية والاقتصادية للدولة الجزائرية عبر مختلف المراحل التاريخية. ويستقصي هذا المطلب الخلفيات والأسباب التي دفعت بالمشرع إلى تعديل ومراجعة القوانين الناظمة للمصب، ليتماشى مع المتطلبات الدولية والوطنية الجديدة في سوق الطاقة.

الفرع الأول: التحولات القانونية من القانون 05_07 الى القانون 19_13

شكل الانتقال من القانون رقم 05-07 إلى القانون رقم 19-13 نقطة تحول جوهرية في فلسفة الاستثمار وإدارة قطاع المحروقات في الجزائر. ويحلل هذا الفرع التعديلات الأساسية والمستجدات التي جاء بها القانون الحالي لتبسيط الإجراءات، وتحديد المكتسبات والضمانات الجديدة الممنوحة لنشاطات المصب.

أولاً: المحطات التاريخية الكبرى قبل 2005

تتجذّر محطات تطور الإطار القانوني لنشاطات المحروقات في الجزائر منذ الاستقلال عام 1962، حين بقيت الثروة النفطية في قبضة الشركات الفرنسية. وأسّست الجزائر عام 1963 شركة سوناطراك، التي أُنيطت في البداية بمهام "نقل وتسويق المحروقات"، ثم توسّعت تدريجيًا لتمتدّ نشاطاتها لتشمل جميع مراحل سلسلة قيمة المحروقات من التنقيب إلى التسويق. وفي أغسطس

1968، استفادت سوناطراك من مجموعة من العمليات التي سمحت لها باحتكار تسويق المنتجات البترولية ومراقبة قطاع البتروكيمياء.[1]

وجاء تاريخ 24 فبراير 1971 نقطة تحوّل مفصلية، إذ أعلنت الجزائر استرجاع سيادتها الكاملة على المحروقات، وبات إصدار "القانون الأساسي" الأول رقم 71-22 الموجّه لتنظيم نشاط الشركات الأجنبية،[2] وعام 1975 جاء الأمر 75-13 ليُعمّق هذه السيطرة الوطنية. ثم جاء قانون 86-14 في مرحلة الأزمة الاقتصادية لإعادة بعث الاستثمارات، وهو ما مثّل أول خطوة نحو تحرير جزئي للقطاع.[3]

ثانياً: صدور قانون المحروقات 05-07:

مثّل القانون رقم 05-07 المؤرخ في 28 أبريل 2005 المتعلق بالمحروقات نقطة تحوّل جذرية في تنظيم قطاع المحروقات، إذ أسّس لنظام مؤسساتي جديد يقوم على فصل الوظائف بين التشغيل والرقابة. فبعد أن كانت سوناطراك تجمع بين أدوار المُنتج والمُنظِّم والمُشغِّل، جاء القانون 05-07 ليُفصل بين هذه الأدوار من خلال إنشاء وكالتَين وطنيتَين مستقلتَين: وكالة ألنفط (ALNAFT) لنشاطات المنبع، وسلطة ضبط المحروقات (ARH) لنشاطات المصب بصفة رئيسية.[4]

غير أن قانون 05-07 لم يخلُ من نقائص جوهرية أعاقت تطبيقه الفعّال، من أبرزها: نظام ضريبي غير محفز ومعقد، وإطار قانوني وتنظيمي غير مستقر، ونظام تعاقدي يفتقر إلى المرونة، وهيكل إداري ومؤسساتي يتسم بالجمود،[5] وقد أُدخلت عليه تعديلات بموجب الأمر 06-10 عام 2006، ثم بالقانون 01-13 عام 2013، لكنها بقيت تعديلات جزئية لم تعالج الخلل الهيكلي الجوهري.[6]

[1] تقرير سوناطراك، مرجع سابق، ص 05.
[2] الجمهورية الجزائرية، القانون رقم 71-22 المتعلق بتأميم المحروقات، الجريدة الرسمية، العدد 15، الصادرة في 24 فيفري 1971.
[3] عمار عماري، مرجع سابق، ص 25.
[4] الجمهورية الجزائرية، **القانون رقم 05-07 المتعلق بالمحروقات**(الملغى)، الجريدة الرسمية، العدد 31، الصادرة في 28 أفريل 2005.
[5] محمد صايم، مرجع سابق، ص 110.
[6] بوزيد لزهاري، مرجع سابق، ص 185.

الفرع الثاني: أثر الإصلاحات القانونية على نشاطات المصب

تعنى نشاطات المصب من تكرير وتوزيع وصناعات بتروكيماوية بأهمية بالغة في تعظيم القيمة المضافة للمحروقات، وهو ما تطلب مواكبتها بإصلاحات تشريعية مستمرة. ويهدف هذا الفرع إلى تسليط الضوء على أبعاد هذه الإصلاحات، وتحليل مدى فعاليتها في تنظيم وتطوير شق الصناعات التحويلية وجذب الاستثمارات فيه.

أولا: الثغرات الجوهرية للقانون 05-07 وأسباب تجاوزه

كشفت التجربة التطبيقية لقانون 05-07 خلال عقد ونصف من الزمن عن إشكاليات عدة في تنظيم نشاطات المصب تحديدًا:[1]

- **غياب مرونة نظام الرخص:** افتقر القانون إلى آليات إدارية مرنة تضمن معالجة طلبات الرخص في آجال معقولة.
- **ضعف التنظيم البيئي:** لم تُكرّس أحكام القانون متطلبات بيئية واضحة ومُلزِمة لمتعاملي المصب.
- **قصور في تنظيم تعريفات النقل:** أفرز القانون نزاعات متكررة بشأن تعريفات النقل عبر الأنابيب نظرًا لغياب الإطار التفصيلي.
- **تراجع الاستثمار في التكرير:** لم يُسهم القانون في استقطاب الاستثمارات اللازمة لتطوير طاقات التكرير الوطنية.

ثانيا: صدور قانون المحروقات 19-13 ومعالجة الإخفاقات

صدر القانون رقم 19-13 المؤرخ في 11 ديسمبر 2019 ليلغي القانون 05-07 ويعوّضه بنظام قانوني أكثر شمولاً ومرونةً، وقد جاء في سياق متغيرات دولية ووطنية معقدة، إذ كانت الجزائر تعاني

[1] يوسف بن ميسية، مرجع سابق، ص 255.

من تراجع إنتاجها النفطي وزيادة الاستهلاك الداخلي وتراجع العائدات، مما جعل إصلاح المنظومة التشريعية أمرًا حتميًا.[1]

وتمثّل أبرز مستجدات القانون 19-13 في نشاطات المصب:

- **تبسيط إجراءات الترخيص:** وُضعت إجراءات أوضح وآجال أقصر للبتّ في طلبات رخص المصب.
- **تعزيز منح الامتيازات بالتوصية:** كرّس القانون آلية التوصية من سلطة ضبط المحروقات في جميع قرارات الترخيص والامتياز.
- **تعميق الضبط البيئي:** أُدرجت متطلبات بيئية صريحة لمتعاملي المصب في القانون.
- **توسيع مفهوم التحويل:** شمل صناعة المزلقات وتجديد الزيوت.
- **إعادة تنظيم سلطتَي الضبط:** عمّق دور ARH في المصب وألنفط في المنبع.[2]

ثالثا: المستجدات اللاحقة للقانون 19-13 على صعيد التنظيم

لاحق القانون 19-13 اتخاذ جملة من المراسيم التنفيذية التي تُفصّل تنظيم نشاطات المصب. ومن أبرزها: مرسوم تنفيذي يُحدّد إجراءات الحصول على رخص إنجاز نظام النقل بواسطة الأنابيب، ومرسوم آخر يُحدّد إجراءات الحصول على رخص إنجاز هياكل نقل المنتجات البترولية بواسطة الأنابيب. كذلك صدر المرسوم التنفيذي رقم 21-234 المؤرخ 26 مايو 2021 المتعلق بتطبيق بعض أحكام القانون 19-13 في نشاطات التخزين والتوزيع. وقد أعلن رئيس سلطة ضبط المحروقات عن قرب إصدار مرسوم تنفيذي جديد منظّم لنشاطي التخزين والتوزيع يهدف إلى التعريف

[1] القانون رقم 19-13، مرجع سابق، "الديباجة".
[2] عمار عماري، مرجع سابق، ص 210.

الدقيق بهذه المنتجات والمتدخّلين، وإعداد مخطط وطني لتطوير منشآت تخزين وتوزيع المواد البترولية.[1]

المطلب الثاني: الهيئات التنظيمية والرقابة لنشاطات المصب

تكتسي نشاطات المصب في قطاع الطاقة والمحروقات أهمية استراتيجية بالغة تتطلب إطاراً تنظيمياً صارماً لضمان كفاءة الأسواق وحماية البيئة؛ ومن هذا المنطلق، يسعى هذا المطلب إلى تسليط الضوء على الهيئات التنظيمية والرقابية الفاعلة التي تضبط هذه الأنشطة وتضمن امتثال الفاعلين للمعايير القانونية والتقنية المعمول بها.

الفرع الأول: دور سلطة ضبط المحروقات (ARH) في مراقبة نشاط المصب

تضطلع سلطة ضبط المحروقات بدور محوري في السهر على تطبيق التنظيمات التقنية والأمنية وضمان حياد شبكات النقل. ويدرس هذا الفرع الصلاحيات الواسعة الممنوحة لهذه الهيئة في مجال منح الموافقات، الرقابة الميدانية، وضبط أسعار المشتقات البترولية لضمان استقرار السوق الوطنية.

أولاً: طبيعة سلطة ضبط المحروقات ومكانتها القانونية

سلطة ضبط المحروقات (AutoritédeRégulationdesHydrocarbures – ARH) هي الوكالة الوطنية لمراقبة النشاطات وضبطها في مجال المحروقات. أُنشئت بموجب القانون 05-07 ثم نُظِّمت أحكامها في القانون 19-13، وهي سلطة مستقلة تتمتع بالشخصية القانونية والاستقلالية المالية وفق المادة 22 من القانون 19-13، وقد ذهب الفقه القانوني إلى أن طبيعتها "مزدوجة"، إذ تخضع للقانون العام في هيكلتها ولقانون الخاص في تعاملاتها مع الغير. وقد مضت على تأسيسها عشرون عامًا، وهو ما يُعدّ دليلًا على ترسّخها في المنظومة المؤسساتية للقطاع.[2]

[1] الجمهورية الجزائرية، المرسوم التنفيذي رقم 21-234 المتعلق بنشاطات التخزين والتوزيع، الجريدة الرسمية، العدد 43، الصادرة في 03 جوان 2021، المادة 02.

[2] سلطة ضبط المحروقات، مرجع سابق، ص 05.

ورغم التنصيص القانوني الصريح على استقلالية سلطة ضبط المحروقات، يذهب جانب من الفقه القانوني إلى أن هذه الاستقلالية تبقى "محدودة عضويًا ووظيفيًا"، إذ إن جميع أعضاء اللجنة المديرة يُعيَّنون بمرسوم رئاسي، وأن كثيرًا من قراراتها المتعلقة برخص المصب تظل في الأخير صلاحيةً لوزير المحروقات، مما يُفضي إلى تبعية عملية بين السلطة الضابطة والسلطة التنفيذية. وقد أشارت إحدى الدراسات صراحةً إلى أن "الدولة الجزائرية بقيت محتكرة لقطاع المحروقات رغم منح صلاحيات لوكالتَي المحروقات".[1]

ثانياً: مهام ARH في نشاطات المصب

تُعدّ سلطة ضبط المحروقات الفاعل الرقابي الأساسي في قطاع المصب، إذ تتولى طيفًا واسعًا من الاختصاصات:[2]

- **التوصية بالترخيص:** إعداد التوصيات المُوجَّهة إلى الوزير بشأن منح رخص ممارسة نشاطات التكرير والتحويل والتخزين والتوزيع.
- **التوصية بمنح امتيازات النقل:** إعداد توصيات منح امتيازات النقل بالأنابيب.
- **وضع المعايير التقنية:** سنّ قواعد ومعايير فنية ومعايير الأمن الصناعي المُلزِمة لمتعاملي المصب.
- **الإشراف على تعريفات النقل:** ضبط التعريفات المطبّقة على الاستعمال الحر للأنابيب وتخزين المنتجات النفطية.
- **فضّ النزاعات:** الإشراف على المصالحات في حالة النزاعات الناجمة عن استعمال الغير لمنظومة النقل بالأنابيب.

[1] بوزيد لزهاري، مرجع سابق، ص 205.
[2] القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 22

- **منح تراخيص حرق الغاز:** البتّ في التراخيص الاستثنائية لحرق الغاز في إطار نشاطات المصب.
- **الرقابة التفتيشية:** مراقبة مدى امتثال متعاملي المصب للمعايير الفنية والبيئية والأمنية.

وأيضا تملك سلطة ضبط المحروقات صلاحيات جزائية مهمة للتأثير على متعاملي المصب الذين يُخلّون بالتزاماتهم القانونية، وتشمل: توجيه الإنذارات الرسمية كخطوة أولى، فرض غرامات يومية تصل إلى 100,000 دج عن كل يوم تأخير في إزالة المخالفة، وصولاً إلى توقيف الرخص أو إلغائها في الحالات الجسيمة، غير أن اللافت أن قرارات السلطة قابلة للطعن أمام القضاء الإداري، مما يُرسي ضمانات قانونية للمتعاملين في مواجهة السلطة الرقابية.[1]

ثالثاً: التشكيلة والهيكل الوظيفي لـ ARH

تتشكّل سلطة ضبط المحروقات من لجنة مديرة تضم ستة (6) أعضاء يُعيَّنون بموجب مرسوم رئاسي، ومجلس مراقبة يتولى مراجعة الميزانية والمخططات الاستراتيجية. وتستعين السلطة بأقسام متخصصة أبرزها: قسم النقل بالأنابيب المختص بضبط تعريفات النقل وامتيازاته، وقسم التنظيم والضبط الاقتصادي المختص بأسعار التوزيع وتمويل السوق، وقسم الصحة والنظافة والسلامة البيئية المختص برقابة منشآت التكرير والتخزين.[2]

الفرع الثاني: الصلاحيات الرقابية والتقنية للوكالة الوطنية لتثمين الموارد (ALNAFT)

رغم تركز مهام وكالة (ALNAFT) في قطاع المنبع، إلا أن تداخل وتكامل السلسلة النفطية يمنحها تأثيراً غير مباشر على استدامة نشاطات المصب. ويبحث هذا الفرع في الصلاحيات التقنية والتعاقدية للوكالة، ومدى مساهمتها في تعزيز القيمة المضافة وتثمين الموارد الموجهة للصناعات التحويلية.

[1] القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 10-225-229.
[2] سلطة ضبط المحروقات، مرجع سابق، ص 12.

أولاً: طبيعة وكالة "ألنفط" ومكانتها القانونية

الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات (ALNAFT) هي الوكالة الثانية من بين وكالتَي المحروقات اللتَين أنشأهما القانون 05-07 ثم صانهما القانون 19-13، وتتمتع بـ"طبيعة قانونية مزدوجة"، إذ تخضع للقانون الخاص في تعاملاتها مع الغير وعند إبرام العقود، وللقانون العام في هيكلتها ورقابة مجلس مراقبتها. وعلى خلاف سلطة ضبط المحروقات التي تتمحور صلاحياتها على المصب، فإن ألنفط تُعدّ الرقيب الحصري على نشاطات المنبع.[1]

ثانياً: اختصاصات "ألنفط" في مجال المنبع

تمتلك وكالة "ألنفط" صلاحيات رقابية واسعة لضبط نشاطات المنبع، تشمل: منح رخصة التنقيب، ومنح رخصة حرق الغاز في المنبع، ومنح امتياز المنبع حصريًا لمؤسسة سوناطراك. كذلك تضطلع بالتأكد من الحفاظ على المكامن وتنفيذ المشاريع وفق القانون، وتحصيل الضرائب وفرض العقوبات على المخالفين. وقد أطلقت ألنفط مؤخرًا ما يُعرف بـ"عملية الترشيح" (NominationProcess)، وهي آلية جديدة لاستشارة المستثمرين المحتملين قبيل إطلاق جولات تراخيص المنبع.[2]

ثالثاً: حدود اختصاص "ألنفط" في منطقة التلاقي مع المصب

رغم أن الفصل النظري بين صلاحيات "ألنفط" و "ARH" يبدو واضحًا — الأولى للمنبع والثانية للمصب — إلا أن واقع التشغيل العملي يكشف عن "منطقة رمادية" تتشارك فيها الوكالتان الاهتمام والصلاحيات. فعمليات النقل في المواقع البعيدة بين آبار الإنتاج ومحطات التجميع قد تستوجب إشراف الوكالتَين في آنٍ واحد. وقد حاول القانون 19-13 معالجة هذا التداخل بتوزيع أكثر وضوحًا للاختصاصات، غير أن الخبراء يُلاحظون أن بعض الغموض التنسيقي لا يزال قائمًا.

[1] الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات (ALNAFT)، التقرير السنوي 2023، الجزائر، 2024، ص 04.
[2] ألنفط، مرجع سابق، ص 08.

رابعاً: دور "ألنفط" في تنمية نشاطات المنبع ذات الأثر على المصب

يتجلى الدور غير المباشر ألنفط في نشاطات المصب من خلال قرارات الإنتاج والاستكشاف التي تؤثر في حجم المواد الخام المتاحة لمنظومة التكرير. فبرنامج حفر 500 بئر استكشافية الذي أعلنته سوناطراك مؤخرًا، والذي تُمنح عقوده بموجب إجراءات ألنفط، سيُفضي حتمًا إلى توسيع قاعدة الإنتاج التي تُغذّي مصافي التكرير، مما يُبرز الترابط العضوي بين صلاحيات المنبع والمصب رغم الفصل القانوني بينهما.[1]

المطلب الثالث: اليات التسير واستغلال نشاطات المصب

تخضع عملية استغلال وتسيير قطاع المصب لآليات تعاقدية وترخيصية دقيقة تضمن التوازن بين دور الدولة السيادي وحاجة القطاع للكفاءة الاقتصادية. ويعالج هذا المطلب الأنماط المعتمدة قانوناً لتسيير هذه النشاطات، مع التركيز على دور الفاعل الوطني وصيغ الشراكة والامتياز.

الفرع الأول: مكانة شركة سوناطراك وفروعها في إدارة قطاع المصب

تظل شركة "سوناطراك" الأداة الاستراتيجية للدولة في تنفيذ سياستها الطاقوية، لاسيما في قطاع المصب الذي تهيمن عليه فروعها المتخصصة. ويناقش هذا الفرع المركز القانوني والامتيازي للشركة الوطنية، وكيفية إدارتها لعمليات التكرير، البتروكيماويات، وتوزيع المنتجات في ظل التشريع الحالي.

أولاً: النشأة التاريخية وتشكّل الدور

أُنشئت الشركة الوطنية سوناطراك بموجب المرسوم المؤرخ في 13 ديسمبر 1963، لتضطلع في البداية بمهام نقل وتسويق المحروقات. وعلى امتداد عقود متعاقبة، توسّعت نشاطاتها لتغطّي كامل سلسلة قيمة المحروقات. وتضمّ قائمة الشركة اليوم ما يزيد على 200,000 موظف، وتحتل المرتبة

[1] تقرير سوناطراك، مرجع سابق، ص 40.

الثانية عشرة في ترتيب شركات النفط في العالم، والمرتبة الأولى في أفريقيا وحوض البحر الأبيض المتوسط.[1]

ثانياً: سوناطراك ونشاط التكرير

تُهيمن سوناطراك على نشاط التكرير في الجزائر من خلال امتلاكها ست مصافٍ للتكرير الوطنية بما فيها مصفاة المكثفات، فضلاً عن مصفاة دولية واحدة، وتسعى الشركة إلى تعزيز حضورها في هذا القطاع من خلال برامج تطوير طموحة تشمل إنشاء وحدات معالجة إضافية كمشروع وحدة ReformingCatalytique بأرزيو، ومشروع تخصيب الهيدروجين الذي سيزيد طاقة إنتاج المازوت. ويُعكس هذا التمركز في التكرير قرارًا استراتيجيًا بالسيطرة على القيمة المضافة الناتجة عن تحويل الخام قبل تصديره أو توزيعه داخليًا.[2]

ثالثاً: الفروع المتخصصة في المصب

أفرزت سياسة إعادة هيكلة سوناطراك عدة فروع متخصصة تُعمِّق تواجدها في مختلف مراحل المصب:

- **نافتيك (NAFTEC):** أُنشئت بموجب المرسوم 87-190 عام 1987، وتختص بنشاط تكرير المنتجات البترولية. تُشغّل المصافي الوطنية وتُسيّر عمليات التحويل التقني.[3]
- **نفطال (NAFTAL):** أُسست عام 1981 وتُعدّ الذراع التجاري والتوزيعي لسوناطراك في السوق المحلية. وتشمل نشاطاتها: توزيع وتسويق المنتجات البترولية على المستوى الوطني، وتشغيل أكثر من 2,300 محطة وقود، وتوزيع الغاز الطبيعي المضغوط وغاز النفط المسال.[4]

[1] تقرير سوناطراك، مرجع نفسه، ص 06.
[2] بوزيد لزهاري، مرجع سابق، ص 220.
[3] الجمهورية الجزائرية، المرسوم رقم 87-190 المتضمن إنشاء شركة نافتيك، الجريدة الرسمية، العدد 35، الصادرة في 26 أوت 1987.
[4] نفطال، مرجع سابق، ص 02.

- **نفتيك (NAFTEC) والمركبات البتروكيماوية:** تُشارك سوناطراك في تشغيل مركبَين بتروكيماويَّين لإنتاج الميثانول والبولي إيثيلين، وتُشارك في عدد من المركبات بالشراكة لإنتاج الأمونياك واليوريا والهيليوم والنيتروجين.
- **شركة النقل بالأنابيب (Sonatrach–TRC):** تُدير الشبكة الواسعة لخطوط أنابيب النقل البالغة أكثر من 21,190 كيلومترًا.[1]

رابعاً: الإشكالات القانونية لهيمنة سوناطراك على المصب

يُثير هيمنة سوناطراك وفروعها على نشاطات المصب جملةً من الإشكالات القانونية، أبرزها:

- **تضارب الدور التجاري والدور المرجعي:** تبقى سوناطراك شركة حكومية صاحبة مصالح تجارية في المصب، في حين تعمل المؤسسات الرقابية (ARH) نظريًا للإشراف عليها. وهذا يُعرّض مبدأ حياد الرقابة للانتقاد.
- **محدودية المنافسة:** رغم الانفتاح النسبي الذي أتاحه القانون 19–13، تبقى سوناطراك المشغّل شبه الحصري في تكرير النفط وإدارة شبكة الأنابيب الرئيسية.
- **القوة التفاوضية المهيمنة:** نظرًا لكون سوناطراك المالكة لمعظم البنى التحتية الحيوية، تبقى الشركات الخاصة التي تسعى إلى الدخول في المصب رهينة توافق سوناطراك على الوصول إلى هذه البنى التحتية.[2]

خامساً: التوجهات الاستراتيجية الجديدة لسوناطراك في المصب

أعلنت سوناطراك عن استراتيجية جديدة للنهوض بالصناعات التكريرية والبتروكيماوية، تتضمن إقرار إصلاحات جوهرية للصناعة التكريرية للارتقاء بجودة المنتجات وفق المعايير الدولية. وتهدف هذه الاستراتيجية إلى تحوّل الشركة من مُصدِّر للخام إلى مُنتج للمنتجات عالية القيمة المضافة، وهو ما

[1] تقرير سوناطراك، مرجع سابق، ص 45.
[2] يوسف بن ميسية، مرجع سابق، ص 280

يُجسّد رهانًا اقتصاديًا كبيرًا يستدعي تطابقًا وثيقًا بين الاستراتيجية التجارية للشركة والإطار القانوني الذي يُنظّم نشاطات المصب.[1]

الفرع الثاني: آليات منح الرخص والامتيازات لممارسة نشاطات التكرير والتوزيع

يخضع الدخول إلى سوق التكرير والتوزيع لنظام صارم من التراخيص الإدارية وعقود الامتياز التي تهدف إلى ضبط النشاط وحماية الخدمة العمومية. ويوضح هذا الفرع الشروط الإجرائية والموضوعية التي فرضها المشرع للحصول على هذه الرخص، والالتزامات المترتبة على عاتق المستثمرين.

أولاً: المبدأ العام في منح الرخص والإشكالات التطبيقية لنظام الترخيص

أرسى القانون رقم 19-13 مبدأً عامًا مفاده أن ممارسة نشاطات المصب مشروطةٌ بالحصول على رخصة أو امتياز مسبق من الجهات المختصة. ويُمثّل هذا المبدأ انعكاسًا مباشرًا لحضور الدولة التنظيمي القوي في قطاع يُعدّ من أحساس القطاعات الاستراتيجية. وقد وزّع القانون صلاحية الترخيص بين مستويَين: الوزير المكلف بالمحروقات الذي يتخذ القرار النهائي، وسلطة ضبط المحروقات التي تضطلع بالدراسة التقنية والإدارية وإعداد التوصيات.[2]

وقد رصد الباحثون القانونيون جملةة من الإشكاليات في التطبيق العملي لنظام ترخيص نشاطات المصب:

- **تأخير الإجراءات الإدارية:** تعاني كثيرًا إجراءات منح الرخص من إطالة في المدد الإدارية لا تُحدّدها نصوص قانونية ملزمة.
- **تنازع الاختصاص بين الجهات:** التفاعل بين سلطة ضبط المحروقات ووزارة الطاقة يُنتج أحيانًا ازدواجية في الإجراءات.

[1] تقرير سوناطراك، مرجع سابق، ص 55.
[2] القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 44.

- **دور ARH الاستشاري لا التقريري:** حيث إن التوصية التي تُعدّها السلطة لا تُلزم الوزير قانونًا، مما يُضعف فعاليتها في صون معايير الجودة والكفاءة في عمليات الترخيص.
- **التمييز التطبيقي بين المتعاملين:** أشار بعض المراقبين إلى وجود تفاوت في معاملة طلبات الرخص بين المؤسسات العامة والخاصة، وهو ما يُقوّض مبدأ المنافسة الحرة.[1]

ثانياً: رخص التكرير والتحويل

تخضع نشاطات التكرير والتحويل والتخزين والتوزيع للحصول على رخصة تُمنح بقرار من الوزير المكلف بالمحروقات، "بناءً على توصية من سلطة ضبط المحروقات". وقد أصدر المشرع عام 2014 المرسوم التنفيذي المنشور في الجريدة الرسمية عدد 25 لسنة 2014، الذي يُحدد الشروط والإجراءات اللازمة للحصول على رخص إنجاز منشآت تكرير المحروقات وتحويلها واستغلالها. وتشمل متطلبات الحصول على هذه الرخص عادةً:[2]

- إثبات الكفاءة الفنية والقدرة المالية.
- تقديم دراسة جدوى اقتصادية وتقنية.
- استيفاء متطلبات الحماية البيئية والسلامة الصناعية.
- الالتزام بالاشتراطات التقنية المحددة من سلطة ضبط المحروقات.

ثالثاً: امتيازات النقل بالأنابيب

تخضع نشاطات النقل بالأنابيب لنظام الامتياز لا نظام الرخصة، وهو تمييز ذو أثر قانوني جوهري: فالامتياز يمنح حقًا عينيًا على الأرض طوال مدته، وينطوي على التزامات متبادلة أكثر تعقيدًا وعمقًا من تلك المرتبطة بالرخص. ويُمنح الامتياز "بناءً على توصية من سلطة ضبط المحروقات" أيضًا. وقد صدر مشروع مرسوم تنفيذي يُحدّد إجراءات الحصول على رخص إنجاز أنظمة النقل بالأنابيب،

[1] محمد صايم، مرجع سابق، ص 135.
[2] الجمهورية الجزائرية، المرسوم التنفيذي المنشور في الجريدة الرسمية عدد 25 لسنة 2014، المادة 03.

درسته الحكومة في اجتماع مايو 2021. ويميّز هذا النص بين مشاريع النقل الرئيسية التي تستلزم امتيازًا رسميًا ومشاريع الأنابيب المحلية الأقل حجمًا التي تكتفي برخصة اعتيادية.[1]

رابعاً: رخص التخزين والتوزيع

يُنظّم رخص التخزين والتوزيع المرسومُ التنفيذي رقم 15–57 المؤرخ في 8 فبراير 2015، الذي يُحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات التخزين و/أو التوزيع للمنتجات البترولية. ويُشترط للحصول على هذه الرخصة استيفاء معايير الموقع الجغرافي المناسب، واللوائح التقنية والأمنية، وإثبات الكفاءة التشغيلية. وتُصنَّف هذه النشاطات كـ"نشاط منظَّم بترخيص" وفق قواعد المرجعية الوطنية للنشاطات، إذ تمنحه وزارة الطاقة والمناجم وفق إجراء الاتفاق المسبق.[2]

خامساً: مستقبل نظام الترخيص في ضوء التوجهات التشريعية الأخيرة

تُبرز التوجهات الأخيرة في التشريع الجزائري اتجاهًا نحو تيسير إجراءات ترخيص المصب وجعلها أكثر جاذبية للمستثمرين. ففي إطار برامج جولات التراخيص الخاصة بالمنبع التي تُديرها ألنفط، تبدو نيّة المشرّع في تطبيق المنهجية ذاتها من الشفافية والتنافسية على نشاطات المصب المستقبلية. كما أن خطة الجزائر لإطلاق ثلاث إلى خمس جولات تراخيص منبعيةحتى 2028 ستُفضي حتمًا إلى زيادة الطاقة الإنتاجية التي تستوجب توسيع طاقات التكرير والنقل، مما يعني ضغطًا إيجابيًا نحو تطوير نظام ترخيص المصب.[3]

[1]القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 127-132-.
[2]المرسوم التنفيذي رقم 15-57، مرجع سابق، المادة 05.
[3]ألنفط، مرجع سابق، ص 15.

خلاصة الفصل

يتّضح من خلال استعراض هذا الفصل أن الإطار القانوني لنشاطات المصب في الجزائر تشكّل عبر مسار تاريخي تدريجي، انطلق من مرحلة الاحتكار الدولة المطلق، وتحوّل نسبيًا نحو نموذج الضبط المنفتح على المنافسة مع الحفاظ على الملكية العامة للبنى التحتية الاستراتيجية.

ويُجسّد القانون رقم 19-13 آخر مرحلة من مراحل هذا التحوّل، إذ أعاد صياغة المنظومة المفاهيمية لنشاطات المصب بصورة أكثر دقةً وشمولاً، وعزّز الدور الرقابي لسلطة ضبط المحروقات، ووضع أُطرًا أوضح لآليات الترخيص والامتياز، بيد أن التحديات المستقبلية تبقى جوهرية، في مقدّمتها: تحقيق التوازن الفعلي بين سيطرة الدولة وجاذبية الاستثمار الخاص، وضمان استقلالية حقيقية لهيئات الضبط، وتطوير منظومة ترخيص أكثر شفافيةً وكفاءةً لاستيعاب متطلبات التوسّع في طاقات التكرير والنقل والتوزيع التي يستلزمها تحقيق الأمن الطاقوي الوطني.

إن القانون 19-13 بمرتكزاته الثلاثة — الملكية العامة للموارد، والضبط المؤسساتي من خلال ARH و ALNAFT، وانفتاح نسبي على الاستثمار — يُمثّل نموذجًا تشريعيًا متوازنًا يحاول الموازنة بين متطلبات السيادة الوطنية ورهانات التنمية الاقتصادية، وهو ما يجعله موضوعًا خصبًا للدراسة والتحليل القانوني المعمّق.

الفصل الثانـي

النظام القانوني لعقود نشاطات المصب

تمهيد:

يُعد الانتقال من الجانب المؤسساتي إلى الجانب التعاقدي في قطاع المحروقات خطوة حاسمة لفهم الديناميكية القانونية التي تحكم نشاطات المصب في الجزائر. إن الاستغلال الأمثل للموارد البترولية لا يقتصر على استخراجها (المنبع)، بل يمتد إلى تثمينها عبر عمليات التكرير، المعالجة، النقل، والتوزيع، وهي عمليات تتطلب بنية تحتية ضخمة واستثمارات مالية وتكنولوجية هائلة. لتحقيق ذلك، أرسى المشرع الجزائري، لاسيما من خلال القانون رقم 19-13 المؤرخ في 11 ديسمبر 2019 المنظم لنشاطات المحروقات، إطاراً تعاقدياً صارماً يوازن بين السيادة الوطنية على الموارد الإستراتيجية، وبين المرونة اللازمة لجذب التكنولوجيا ورؤوس الأموال. يتناول هذا الفصل بالدراسة والتحليل النظام القانوني لهذه العقود، مقسماً إياها إلى فئتين رئيسيتين: عقود إنجاز وتطوير البنى التحتية، وعقود إدارة وتوريد المنتجات النهائية، مع تسليط الضوء على آليات الضبط والرقابة الممارسة من طرف الهيئات المختصة كـ "سلطة ضبط المحروقات" (ARH).

المبحث الأول: عقود انجاز وتطوير البنى التحتية للمصب

تُعد مرحلة المصب الحلقة الأكثر استراتيجية في تحقيق "القيمة المضافة" لقطاع المحروقات، حيث تعكس التوجه الاقتصادي للدولة نحو التحول من مجرد مُصدِّر للمواد الخام إلى منتج للمشتقات البترولية والبتروكيماوية ذات العوائد المرتفعة. غير أن تجسيد هذه الرؤية على أرض الواقع، من خلال إقامة منشآت التكرير الضخمة، ومصانع البتروكيماويات المعقدة، وامتدادات شبكات النقل بالأنابيب ومراكز التخزين، لا يقتصر على التحديات التقنية والمالية فحسب، بل يستوجب "هندسة قانونية" دقيقة ومتينة.[1]

إن هذه البنى التحتية، نظراً لطبيعتها الاستراتيجية، وحجم الاستثمارات الرأسمالية الضخمة التي تتطلبها (CAPEX)، وطول آجال إنجازها وتشغيلها، تفرض إطاراً تعاقدياً استثنائياً. يهدف هذا الإطار إلى خلق توازن قانوني دقيق بين حماية السيادة الوطنية والمصالح الاقتصادية العليا للدولة من جهة، وتوفير الضمانات والمرونة الكافية لجذب الشركات الدولية المانحة للتكنولوجيا ورؤوس الأموال من جهة أخرى.

لذلك، فإن الإطار القانوني الناظم لهذه المشاريع المعقدة لا يقتصر على عقد تقليدي واحد، بل يتكون من شبكة متشابكة من العقود المتخصصة التي تغطي دورة حياة المشروع بأكملها. تتنوع هذه العقود لتشمل الجوانب التقنية كعقود التصميم والهندسة والبناء التي تضمن تسليم المنشآت وفق معايير السلامة العالمية، وتمتد لتشمل عقود الامتياز المتعلقة بتسيير شبكات النقل التي تكتسي طابع المرفق العام. كما يتدخل المشرع لتنظيم البيئة المحيطة بهذه المشاريع عبر فرض عقود المناولة لتشجيع المحتوى المحلي، وإرساء آليات تمويل معقدة لتأمين السيولة، فضلاً عن التنظيم الصارم لترتيبات

[1] د. بوقرة كمال، الاستراتيجية القانونية والسياسة النفطية لتثمين المحروقات في الجزائر، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة الجلفة، الجزائر، المجلد 14، العدد 02، 2021، ص 112.

المسؤولية المدنية والبيئية والتأمينات لمواجهة المخاطر الصناعية العالية التي تتسم بها هذه المنشآت.[1]

وعليه، فإن الإحاطة الشاملة بالديناميكية القانونية لإنشاء وتطوير البنى التحتية للمصب في الجزائر، لاسيما في ظل أحكام القانون 19-13، تقتضي تفكيك هذه السلسلة التعاقدية وتحليل طبيعتها القانونية، وهو ما سيتم التطرق إليه تباعاً من خلال دراسة أهم هذه العقود والالتزامات المترتبة عليها.

المطلب الأول: تنظيم عقود انشاء واستغلال منشآت المصب وعقود النقل والتسيير

تعتبر العقود الهندسية والتشغيلية الإطار القانوني الذي يحكم تشييد وإدارة البنية التحتية الضخمة لقطاع المصب. ويسلط هذا المطلب الضوء على الطبيعة القانونية المعقدة لهذه العقود، وكيفية صياغتها لضمان توزيع عادل للمخاطر وتحديد مسؤوليات الأطراف المتعاقدة.

الفرع الأول: عقود بناء وحدات التكرير والبتروكيماويات (EPC)

تُشكل عقود "الهندسة والمشتريات والبناء" (Engineering, Procurement, andConstruction – EPC) حجر الزاوية في تجسيد مشاريع البنية التحتية لنشاطات المصب في الجزائر. فبموجب المادة 5 من القانون 19-13 المنظم لنشاطات المحروقات، تلتزم الدولة بتطوير قدرات التكرير الوطنية وتثمين المحروقات، وهو مسعى يتم تنفيذه غالباً عبر إبرام المؤسسة الوطنية (سوناطراك أو فروعها) لعقود دولية ومحلية مع مجمعات صناعية كبرى، ونظراً لتعقيد هذه المشاريع، يمكن تفكيك النظام القانوني الحاكم لها من خلال ثلاثة محاور أساسية:[2]

أولا: التكييف الفقهي والالتزامات الجوهرية في عقود (EPC)

[1] د. حاحي عيسى، الهندسة القانونية لعقود الاستثمار الأجنبي في قطاع الطاقة: دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2022، ص 45.
[2] د. عبد المجيد الشاعر، قانون الاستثمار البترولي الدولي: التوازن العقدي بين الدول المضيفة والشركات الأجنبية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2020، ص 89

يتم تكييف عقد الـ (EPC) في الفقه القانوني الجزائري على أنه "عقد مقاولة مركب لتسليم مفتاح" (Contratcléenmain). في هذا الإطار، لا يقتصر دور المقاول على التنفيذ المادي للأشغال، بل يمتد ليشمل التصميم الهندسي المعقد، توريد المعدات التكنولوجية الدقيقة من الأسواق العالمية، إنجاز الأشغال المدنية، وصولاً إلى إجراء تجارب التشغيل الأولية وإثبات الأداء (Testsdeperformance). من الناحية القانونية، يضع هذا العقد التزاماً صارماً بتحقيق نتيجة (Obligationderésultat) على عاتق المقاول، وليس مجرد التزام ببذل عناية، حيث يجب أن تكون المنشأة (مصفاة أو مركب بتروكيماوي) جاهزة للتشغيل التجاري فور الاستلام. ويتم إبرام هذه العقود غالباً بناءً على نظام "الثمن الجزافي الثابت" (Prixforfaitaire) المنصوص عليه في القانون المدني الجزائري، مما ينقل عبء المخاطر المالية وتجاوز التكاليف أو تأخر الآجال من كاهل صاحب المشروع (الدولة أو المؤسسة الوطنية) إلى كاهل المقاول المنجز، ما لم يثبت وجود قوة قاهرة.[1]

ثانيا: الضوابط الإدارية والتقنية وتكريس مبدأ "الأفضلية الوطنية"

من الناحية التنظيمية، لا تُترك حرية التعاقد في مشاريع المصب مطلقة، بل تخضع لرقابة قبلية ومرافقة مستمرة من قبل أجهزة الدولة لحماية الاقتصاد الوطني والبيئة، فقبل الشروع في أي إنجاز مادي، يشترط المشرع إجبارية الحصول على التراخيص التقنية والبيئية من سلطة ضبط المحروقات (ARH). هذه الهيئة تفرض دراسات معمقة للمخاطر (Étudededanger) ودراسات التأثير على البيئة (Étuded'impact)، وتتأكد من مطابقة التصاميم الهندسية للمعايير الوطنية والدولية للسلامة الصناعية (HSE).[2]

إلى جانب هذه الضوابط التقنية، أرسى المشرع الجزائري توجهاً اقتصادياً سيادياً من خلال المادة 125 من القانون 19-13، بإلزام أصحاب المشاريع والمقاولين الأجانب باحترام مبدأ "الأفضلية

[1] عبد القادر بوقرة، عقود الهندسة والبناء في القانون الجزائري، دار الغرب، الطبعة الأولى، الجزائر، 2021، ص 92.
[2] سلطة ضبط المحروقات، مرجع سابق، ص 55.

الوطنية" أو ما يُعرف بترقية "المحتوى المحلي" (LocalContent). يفرض هذا المبدأ القانوني منح الأولوية للشركات الجزائرية في إسناد عقود المناولة (Sous-traitance) المرتبطة بالمشروع، واستخدام المواد والخدمات المصنعة محلياً، شريطة مطابقتها للمعايير التقنية المطلوبة. ويُعد هذا الالتزام بنداً تعاقدياً جوهرياً في دفاتر الشروط، يهدف إلى نقل التكنولوجيا وإدماج النسيج الصناعي الوطني في المشاريع الكبرى للمحروقات.[1]

ثالثا: المسؤولية والضمانات البعدية (الاستلام والضمان العشري)

لا ينتهي الإطار التعاقدي لعقود (EPC) بمجرد الانتهاء من البناء، بل يمتد ليشمل نظاماً صارماً من الضمانات القانونية البعدية. تبدأ هذه المرحلة بما يُعرف بـ "الاستلام المؤقت" (Réceptionprovisoire) الذي تنتقل بموجبه حراسة المنشأة والمخاطر المرتبطة بها إلى صاحب المشروع، لتبدأ فترة "ضمان حسن التنفيذ"، والتي يلتزم خلالها المقاول بإصلاح أي أعطاب أو عيوب تظهر خلال التشغيل الأولي.[2]

أما الضمانة القانونية الأقوى التي تحمي هذه البنى التحتية الاستراتيجية، فتتمثل في أحكام الضمان العشري المنصوص عليه صراحة في المادة 554 من القانون المدني الجزائري. يُرتب هذا النص مسؤولية تضامنية، بقوة القانون (من النظام العام ولا يجوز الاتفاق على إعفائها)، على عاتق المهندس المعماري والمقاول المنجز لمدة عشر (10) سنوات كاملة ابتداءً من تاريخ الاستلام النهائي. وتغطي هذه المسؤولية التعويض عن أي تهدم كلي أو جزئي للمنشأة البترولية، أو ظهور عيوب خفية تهدد متانتها وسلامتها، مما يعكس حرص المشرع الجزائري على تحصين الاستثمارات الوطنية الكبرى وضمان استدامتها الهيكلية.[3]

[1] القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 125.
[2] عبد القادر بوقرة، مرجع سابق، ص 105.
[3] الجمهورية الجزائرية، القانون المدني الجزائري، الأمر 75-58 المعدل والمتمم، المادة 554.

الفرع الثاني: عقود امتياز النقل بالأنابيب وتسيير الشبكات

يعد النقل بالأنابيب شـــريان الحياة لقطاع المحروقات، وتخضـــع إدارته لعقود امتياز ذات طبيعة إدارية وفنية خاصـــة. ويبحث هذا الفرع في النظام القانوني الحاكم لامتيازات النقل، محددًا حقوق والتزامات صاحب الامتياز تجاه الدولة وتجاه المستخدمين الآخرين للشبكة الوطنية للنقل.

أولا: التكييف الإداري للامتياز واحتكارية المؤسسة الوطنية (دراسة معمقة في الطبيعة القانونية)

إن استيعاب الطبيعة القانونية لـ "امتياز النقل بالأنابيب" يتطلب الخروج من دائرة القانون الخاص والدخول في صميم القانون العام، وتحديداً العقود الإدارية المتعلقة بتسيير المرافق العامة الاقتصادية. في الفقه القانوني، يُعرّف هذا الامتياز بأنه تصرف قانوني مركب، تختلط فيه الشروط التعاقدية بالشروط التنظيمية (اللائحية)، فالدولة الجزائرية، بصفتها المالكة حصرياً للمقومات الأساسية للاقتصاد الوطني، لا تتنازل عن ملكية شبكات النقل، بل تمنح حق استغلالها.[1]

يتجسد هذا التكييف الإداري في امتلاك الإدارة (وزارة الطاقة) لـ "امتيازات السلطة العامة" (Prérogatives de puissance publique) في مواجهة صاحب الامتياز. من أهم هذه الامتيازات، سلطة التعديل الانفرادي لشروط الامتياز (Pouvoir de modification unilatérale) إذا اقتضت المصلحة العامة ذلك، دون حاجة لموافقة المتعاقد، مقابل تعويضه مالياً للحفاظ على التوازن المالي للعقد.[2]

أما فيما يخص الاحتكار، فإن المادة 127 من القانون 19-13 لم تترك مجالاً للمنافسة الحرة في امتلاك تسيير شبكات النقل الاستراتيجية، بل حصرتها بقوة القانون في المؤسسة الوطنية (سوناطراك) أو فروعها بنسبة 100%، هذا الاحتكار ليس مجرد امتياز تجاري، بل هو تكليف سيادي يهدف إلى حماية الأمن القومي الطاقوي، وبناءً على قاعدة "عدم جواز التنازل عن العقد الإداري" (Principe de l'incessibilité)، يُمنع على المؤسسة الوطنية التنازل عن امتياز النقل لشركة

[1] رشيد خلوفي، قانون العقود الإدارية، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الرابعة، الجزائر، 2020، ص 210.
[2] رشيد خلوفي، مرجع سابق، ص 215.

أجنبية أو خاصة، لأن شخصية المتعاقد (الاعتبار الشخصي) هي علة إبرام العقد. علاوة على ذلك، يُمنح هذا الامتياز بمرسوم تنفيذي، مما يضفي عليه حصانة قانونية تجعله بمنأى عن تقلبات السوق التجاري العادي.[1]

ثانيا: تكريس مبدأ "الولوج المفتوح" والضبط التعريفي (تحليل اقتصادي وقانوني)

إن احتكار "سوناطراك" لتسيير شبكات النقل كان سيُشكل عائقاً أمام جذب الاستثمارات الأجنبية في قطاع المنبع (الاستكشاف والإنتاج)، إذ لن يغامر أي مستثمر باستخراج المحروقات إذا لم يكن يضمن وسيلة لنقلها إلى موانئ التصدير، لحل هذه المعضلة القانونية والاقتصادية، تبنى المشرع الجزائري مبدأ "الولوج المفتوح للغير" (Accèsdestiersauréseau – TPA) المستمد من الممارسات العالمية الحديثة لضبط الشبكات الاحتكارية.[2]

يُعد هذا المبدأ تحولاً جذرياً في فلسفة تسيير شبكات النقل؛ فهو يُلزم صاحب الامتياز (المسير) بالفصل المحاسبي والوظيفي بين نشاط النقل ونشاطاته الأخرى (كالإنتاج أو التكرير). بعبارة أخرى، يجب على "سوناطراك" (بصفتها ناقلاً) أن تعامل "سوناطراك" (بصفتها منتجاً) بنفس الشروط التي تعامل بها الشركاء الأجانب، دون أي تمييز. وفي حال وجود نقص في السعة الاستيعابية للأنبوب، يجب تطبيق قواعد توزيع السعات (Règles d'allocation des capacités) بشفافية تامة.[3]

ولأن التسعير هو جوهر الولوج المفتوح، فقد جرد المشرع المتعاقدين من حرية تحديد الأسعار،لا تتم عملية نقل المحروقات عبر التفاوض التجاري المفتوح، بل عبر "تعريفة نقل" (Tarifdetransport) تصادق عليها سلطة ضبط المحروقات (ARH)، تعتمد هذه السلطة في حساب التعريفة على منهجية (التكلفة + هامش الربح المعقول)، حيث تضمن استرداد تكاليف الاستثمار (CAPEX) وتكاليف التشغيل والصيانة (OPEX)، مع توفير عائد مالي يسمح بتطوير الشبكة. وفي حال رفض صاحب

[1]القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة137- 127.
[2]يوسف بن ميسية، مرجع سابق، ص 290.
[3]يوسف بن ميسية، مرجع سابق، ص 295.

الامتياز منح حق الولوج لأي شركة بدعوى عدم توفر سعة النقل، تتدخل سلطة الضبط للتحقيق التقني، وتصدر قرارات ملزمة لفض النزاعات، مما يجعلها القاضي الإداري والاقتصادي المتخصص في هذا المجال.[1]

وبالرجوع إلى أحكام المادة 122 وما يليها من القانون 19-13، نجد أن نشاط نقل المحروقات عبر الأنابيب لا يُمارس بحرية تامة، بل يُمنح حصرياً للمؤسسة الوطنية (سوناطراك) أو لشركة تابعة لها، وذلك بموجب "امتياز نقل" (Concessiondetransport) يُمنح بمرسوم تنفيذي بناءً على اقتراح الوزير المكلف بالمحروقات.

يُكيف هذا الامتياز قانوناً على أنه عقد إداري بامتياز وتفويض لتسيير مرفق عام استراتيجي. يُلزم عقد الامتياز صاحبَه (المؤسسة الوطنية) بضمان استمرارية الخدمة، صيانة الشبكات الوطنية، وتطبيق مبدأ "الولوج المفتوح وغير التمييزي" (Libreaccèsnondiscriminatoire) للغير. يعني هذا المبدأ القانوني التزام صاحب الامتياز بالسماح للشركات الأخرى (التي تملك محروقات منتجة أو مكررة) باستخدام سعة الأنابيب المتاحة لنقل منتجاتها مقابل تعريفة نقل محددة قانوناً. لضمان عدم التعسف، تدخل المشرع عبر سلطة ضبط المحروقات (ARH) لتتولى مهمة دراسة والموافقة على "التعريفات المطبقة على نشاط النقل" (المادة 126)، وضمان احترام قواعد المنافسة الشريفة بين المتدخلين. علاوة على ذلك، يفرض الإطار التعاقدي للنقل بالأنابيب التزامات مشددة تتعلق بمخططات الوقاية من المخاطر الكبرى (Plansdepréventiondesrisquesmajeurs) وحماية البيئة من التسربات، مع فرض عقوبات صارمة وفسخ للامتياز في حال الإخلال الجسيم بهذه الالتزامات الجوهرية.

الفرع الثالث: عقود المناولة (Sous-traitance) في مشاريع المصب

يحتل نشاط النقل عبر الأنابيب (TransportparCanalisation) مكانة استراتيجية في سلسلة القيمة البترولية، كونه يمثل حلقة الوصل الحيوية بين مناطق الإنتاج (المنبع) ومراكز التكرير وموانئ التصدير (المصب). نظراً لخطورة هذا النشاط وطبيعته التي تميل إلى "الاحتكار الطبيعي" وأهميته

[1]القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 142-134.

الاستراتيجية للأمن الطاقوي، أخضعه المشرع الجزائري لنظام قانوني استثنائي يخرج عن القواعد العامة للعقود التجارية التقليدية. بالرجوع إلى أحكام المادة 122 وما يليها من القانون 19-13 المتعلق بالمحروقات.

لا يقتصر عقد امتياز النقل على التبادلات المالية، بل هو وثيقة محملة بالتزامات تقنية حيوية بالنظر لطبيعة المنشآت. فشبكات الأنابيب تمتد لآلاف الكيلومترات عبر مناطق صحراوية، فلاحية، وعمرانية، مما يجعلها قنابل موقوتة في حال التهاون. يفرض الإطار التعاقدي والتنظيمي على صاحب الامتياز تبني أرقى معايير "الصحة والسلامة والبيئة" (HSE). من الناحية العملية، يُترجم هذا قانونياً إلى الالتزام بإجراء عمليات التفتيش الداخلي الذكي للأنابيب (Inspectionparracleursinstrumentés)، وتحديث "مخططات التدخل الداخلي" (PII) لاحتواء أي تسرب أو حريق في مراحله الأولى.[1]

ولضمان التطبيق الصارم لهذه الالتزامات، لم يكتفِ المشرع بآليات المسؤولية المدنية بل استحدث نظاماً متكاملاً من العقوبات الإدارية (Sanctionsadministratives). تماشياً مع طبيعة العقد الإداري الذي يمنح الإدارة "امتياز التنفيذ المباشر" (Privilègedupréalable)، تملك السلطة المانحة للامتياز توقيع عقوبات تصاعدية دون اللجوء المسبق للقضاء. يبدأ هذا التدرج بتوجيه "إعذار قانوني" (Miseendemeure) لتدارك النقائص التقنية أو الإدارية، إذا لم يستجب صاحب الامتياز، يمكن للإدارة فرض غرامات مالية يومية باهظة تُقتطع من إيراداته،[2] وفي الحالات القصوى، المتمثلة في "الخطأ الجسيم" (Fautegrave) كالإهمال الذي يؤدي إلى كارثة بيئية كبرى أو التوقف غير المبرر للمرفق العام، تصل العقوبة إلى "إسقاط الامتياز" (Déchéancedelaconcession). وهو إجراء سيادي قاهر يتم بموجبه فسخ العقد من جانب واحد، وسحب حق التسيير، وقد تلجأ الإدارة

[1] سلطة ضبط المحروقات، مرجع سابق، ص 68.
[2] القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 172.

إلى وضع الشبكة تحت "الحراسة الإدارية" أو تسييرها المباشر لضمان عدم انقطاع تدفق المحروقات، وهو ما يجسد بوضوح سمو مصلحة المرفق العام الاستراتيجي على المصالح التجارية.[1]

المطلب الثاني: الآليات القانونية لتمويل مشاريع البنى التحتية

يتطلب إنشاء البنى التحتية وتطويرها في قطاع الطاقة والمحروقات تعبئة موارد مالية ضخمة، مما يستدعي بيئة تشريعية تتيح صيغاً تمويلية مبتكرة وآمنة. ويركز هذا المطلب على دراسة وتحليل الآليات القانونية المعتمدة لتمويل هذه المشاريع الاستراتيجية، مع إبراز دور عقود الشراكة والاستثمار في تحقيق الأمن الطاقوي.

أولا: التأسيس القانوني لـ "شركة المشروع" (SPV) كآلية لتمويل المشاريع

لتجاوز عقبة التمويل الكلاسيكي المعتمد على الخزينة العمومية أو القروض المضمونة بأصول الشركة الأم، تبنى الإطار القانوني والمالي في الجزائر تقنية "تمويل المشاريع" (ProjectFinance). ترتكز هذه التقنية على تأسيس كيان قانوني جديد يُعرف بـ "شركة المشروع" (SpecialPurposeVehicle). بالرجوع إلى التشريع الجزائري، تتخذ هذه الشركة غالباً شكل "شركة مساهمة" (SPA)، وتخضع وجوباً لأحكام المادة 592 وما يليها من القانون التجاري الجزائري.[2]

تكتسي هذه الصياغة القانونية أهمية بالغة، حيث تمنح لشركة المشروع شخصية معنوية وذمة مالية مستقلة تماماً عن ذمة الشركاء المؤسسين (سوناطراك والشركاء الأجانب). وبناءً على أحكام المادة 593 من القانون التجاري التي تنص على أن الشركاء "لا يتحملون الخسائر إلا بقدر حصتهم"، يتم إبرام عقود قروض مجمعة (Créditssyndiqués) مع البنوك بنظام "التمويل بدون حق الرجوع" (Sansrecours)، يعني هذا قانوناً أنه في حال فشل المشروع، لا يحق للدائنين الحجز على

[1] رشيد خلوفي، مرجع سابق، ص 240.
[2] الجمهورية الجزائرية، القانون التجاري الجزائري، الأمر 75-59 المعدل والمتمم، المادة 592.

الأصول الاستراتيجية للمؤسسة الوطنية، بل ينحصر ضمانهم في الإيرادات المستقبلية للشركة المنشأة، وهو ما يعزل المخاطر المالية ويحمي الاقتصاد القومي.[1]

ثانيا: التكييف القانوني للضمانات العينية التعاقدية وشرط "حق الحلول"

بما أن "شركة المشروع" حديثة التأسيس ولا تملك أصولاً لتأمين القروض المليارية، يفرض الممولون هيكلاً تعاقدياً يضم حزمة من الضمانات المستمدة من القانون المدني. يأتي في مقدمة هذه الضمانات تقنية "حوالة الحق" (Cessiondecréances) المستقبلية، فاستناداً لأحكام المادة 239 وما يليها من القانون المدني الجزائري، يتم التنازل عن المداخيل المستقبلية لعقود بيع المنتجات البترولية لصالح البنوك وتوطينها في حسابات ضمان مجمدة. كما يُدعم ذلك بـ "رهن الحصص والأسهم" (Nantissementdesactions) وفقاً لأحكام القانون التجاري.[2]

أما الضمانة التعاقدية الأكثر تعقيداً، فتتمثل في إدراج شرط "حق الحلول" (Step-inright) ضمن "الاتفاقيات المباشرة" (DirectAgreements) المبرمة بين البنوك والإدارة. يُعد هذا الشرط خروجاً توافقياً عن مبدأ "الأثر النسبي للعقود" المكرس في المادة 113 من القانون المدني الجزائري، حيث يسمح قانوناً للبنوك الممولة بالتدخل المباشر والحلول محل الشركة المسيرة في حال إفلاسها، وقيامها بتعيين "مشغل بديل" متمرس لضمان استمرار تشغيل المنشأة (المرفق) وتوليد الإيرادات النقدية اللازمة لاسترداد الديون السيادية.[3]

ثالثا: الشراكة الأجنبية والنظام التحفيزي (الجبائي والجمركي) في قانون المحروقات

لمواجهة أعباء التمويل ونقل التكنولوجيا، أرسى المشرع الجزائري نظاماً قانونياً محفزاً لجذب الاستثمار الأجنبي المباشر (IDE) في نشاطات المصب عبر نظام الشراكات (Joint-Ventures). ولجعل

[1] عبد القادر بوقرة، مرجع سابق، ص 140.
[2] القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، المادة 239.
[3] عبد القادر بوقرة، مرجع سابق، ص 155.

هذه المشاريع المشتركة "قابلة للتمويل البنكي"، تدخل المشرع بقوة لتخفيف الأعباء الرأسمالية عبر إقرار نظام استثنائي من التحفيزات في صلب القانون رقم 19-13 المتعلق بالمحروقات.[1]

تتجسد هذه التحفيزات قانوناً في أحكام المواد 217 و 219 من القانون 19-13، والتي تنص صراحة على إعفاء السلع والتجهيزات والمعدات المستوردة الموجهة حصرياً لإنجاز منشآت نشاطات المصب من الرسوم الجمركية (Droitsdedouane)، شريطة ألا يتم إنتاجها محلياً. كما أضافت المادة 185 من ذات القانون الإعفاء من الرسم على القيمة المضافة (TVA) للخدمات المرتبطة بتلك المشاريع. علاوة على ذلك، وبفضل التقاطع مع قانون الاستثمار الجديد (القانون رقم 22-18)، يمكن أن تستفيد مشاريع المصب المهيكلة (Projetsstructurants) من إعفاءات ضريبية على أرباح الشركات (IBS) تمتد لعدة سنوات خلال مرحلة الاستغلال. هذا التزاوج القانوني بين العقود البترولية

بعد إنجاز البنى التحتية (مصافي، شبكات نقل، ومراكز تخزين)، تبدأ المرحلة التشغيلية التي تعتمد على سلسلة من العقود التجارية والإدارية المعقدة. تهدف هذه العقود إلى ضمان تزويد السوق الوطنية بالمنتجات الطاقوية كأولوية سيادية، ثم التوجه نحو التصدير. ويتسم هذا النظام بتدخل قوي للدولة كضابط للسوق وموجه للاقتصاد.

المطلب الثالث: المسؤولية المدنية والبيئية للبنى التحتية لنشاطات المصب

تُصنف منشآت نشاطات المصب (المصافي، خطوط الأنابيب، مراكز التخزين الكبرى للبتروكيماويات) قانوناً ضمن "المنشآت المصنفة لحماية البيئة" نظراً للخطورة البالغة التي تشكلها على الأرواح، الممتلكات، والمحيط البيئي. وبناءً على هذه الطبيعة التقنية الحساسة، لا يمكن إخضاع الحوادث الصناعية الناجمة عنها للقواعد الكلاسيكية للمسؤولية، بل تتطلب نظاماً قانونياً استثنائياً يتسم بالصرامة وتعدد الآليات، وهو ما يمكن تفصيله من خلال الفروع الثلاثة الآتية

[1]القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 217-219.

الفرع الأول: التكييف القانوني للمسؤولية المدنية على أساس "حراسة الأشياء الخطرة"

نظراً لتعقيد التكنولوجيا المستعملة في منشآت المصب، يستحيل غالباً على الضحايا (سواء كانوا عمالاً أو أطرافاً خارجية) إثبات "الخطأ" التقني الذي أدى إلى الحادث (كانفجار أنبوب أو تسرب غازي)، لتجاوز هذا العائق، استبعد المشرع الجزائري قواعد المسؤولية التقصيرية العادية المرتكزة على الخطأ الواجب الإثبات (المادة 124 من القانون المدني)، وأخضع هذه الحوادث لقواعد "المسؤولية الموضوعية" (Responsabilitéobjective) المكرسة في المادة 138 من القانون المدني الجزائري، والتي تنظم "مسؤولية حارس الشيء".[1]

بموجب هذا التكييف، تُعتبر الشركة المسيرة للمنشأة (سواء كانت مؤسسة وطنية أو متعاملاً خاصاً) في مركز "الحارس"، لأنها تملك سلطات "الاستعمال، التوجيه، والرقابة" الفعالة على هذه البنية التحتية. بناءً عليه، يُفترض خطأ الحارس بمجرد وقوع الضرر، وتتحول المسؤولية إلى التزام بتحقيق نتيجة تتمثل في ضمان سلامة الغير. ولا يمكن للشركة المسيرة الإفلات من عبء التعويض المدني إلا بإثبات "السبب الأجنبي" (Lacauseétrangère)، والمتمثل حصراً في القوة القاهرة (والتي يصعب جداً إثباتها في الحوادث الصناعية لاشتراط عنصر عدم التوقع واستحالة الدفع)، أو إثبات خطأ الضحية، أو خطأ الغير الذي كان السبب الحصري في وقوع الضرر.[2]

الفرع الثاني: المسؤولية البيئية وتكريس "مبدأ الملوث يدفع" للتعويض عن الضرر الإيكولوجي

لا تقتصر أضرار حوادث المصب على الأفراد والممتلكات، بل تمتد لتشكل كوارث تصيب الأنظمة البيئية (تلوث التربة، المياه الجوفية، والهواء)، هنا يتدخل الإطار القانوني المزدوج المكون من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة (القانون 03-10) وقانون المحروقات (القانون 19-13)،

[1] القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، المادة 138.
[2] محمد صايم، مرجع سابق، ص 155.

يتجسد هذا النظام في التطبيق الصارم لـ "مبدأ الملوث يدفع" (Principepollueur–payeur)، وهو مبدأ ذو طابع ردعي وتعويضي في آن واحد.[1]

من الناحية القانونية، يُلزم هذا المبدأ الشركات المتعاقدة في نشاطات المصب بتحمل التكاليف المالية الكاملة للتدخل الفوري لوقف التلوث، وعمليات التطهير (Dépollution)، وإعادة الأماكن إلى حالتها الأصلية (Remiseenl'état). وما يميز الفقه القانوني الحديث في هذا المجال هو الاعتراف بما يُسمى "الضرر الإيكولوجي" (Préjudiceécologique) المستقل عن الضرر المادي أو الجسدي للأشخاص. فالشركة المسؤولة عن التسرب النفطي أو الكيميائي تُلزم قانوناً بالتعويض عن الضرر الذي أصاب "الطبيعة في حد ذاتها"، وتُدفع هذه التعويضات غالباً للصناديق الوطنية للبيئة أو تتجسد في إجبار الشركة على تمويل برامج استصلاح بيئي ضخمة تعادل حجم التلوث المُحدث.[2]

الفرع الثالث: الضمانات المالية والرقابة التقنية (إلزامية التأمين ودور سلطة ضبط المحروقات)

إن إقرار المسؤولية المدنية والبيئية يبقى نظرياً ما لم يقترن بآليات تضمن "الملاءة المالية" للمسؤولين عن الحوادث لتعويض الأضرار الكارثية، لذلك حوّل المشرع الجزائري التأمين في قطاع المحروقات من مجرد إجراء اختياري إلى "التزام تعاقدي وقانوني من النظام العام". تُجبر الشركات بموجب القانون 19–13 والمراسيم المطبقة له على إبرام بوالص تأمين شاملة كشرط أساسي لمنح رخص الاستغلال والامتياز، تشمل هذه البوالص تأمين "جميع الأخطار لورشات البناء" (TRC) أثناء مرحلة إنجاز المنشأة، وتأمين "المسؤولية المدنية للاستغلال" (RC Exploitation) أثناء التشغيل، مع اشتراط تغطية صريحة وممتدة للأخطار البيئية والتلوث.[3]

وعلى الصعيد الإجرائي، لا يُترك تقدير أسباب الحوادث وتحديد المسؤوليات للخبرة القضائية العادية فقط، بل أسند المشرع دوراً محورياً لـ سلطة ضبط المحروقات (ARH). تتولى هذه الهيئة المتخصصة

[1]القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة، مرجع سابق، المادة 03.
[2]محمد صايم، مرجع سابق، ص 162.
[3]القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 156-143.

مهمة التحقيق التقني البعدي (Enquêtetechniquepost–accident) فور وقوع أي حادث في منشآت المصب. وتكتسي التقارير ومحاضر المعاينة التي يحررها مفتشو السلطة حجية قانونية بالغة (Forceprobante) أمام المحاكم الجزائرية، حيث يعتمد عليها القاضي لتكييف الوقائع، وتحديد مدى احترام معايير السلامة الصناعية (HSE)، ومن ثم ترتيب المسؤوليات القانونية على المقاولين، الشركات المسيرة، وإلزام شركات التأمين بدفع التعويضات المستحقة.[1]

وقانون الجباية هو ما يضمن المرد ودية المالية (Rentabilité) ويؤمّن الغطاء القانوني لنجاح تمويل هذه البنى التحتية الكبرى.[2]

[1] سلطة ضبط المحروقات، مرجع سابق، ص 80.

[2] الجمهورية الجزائرية، القانون رقم 22-18 المتعلق بالاستثمار، الجريدة الرسمية، العدد 50، الصادرة في 28 جويلية 2022، المادة 10.

المبحث الثاني: عقود إدراة وتوريد المنتجات البترولية

تشكل عقود الإدارة والتوريد الإطار القانوني الحاكم لحركة تدفق المنتجات البترولية من المصافي إلى المستهلكين محلياً ودولياً. ويبحث هذا المبحث في طبيعة هذه العقود التجارية والإدارية، مستعرضاً القواعد المنظمة لعمليات البيع والشراء، والالتزامات التعاقدية الرامية لضمان استمرارية التموين بالمواد الحيوية.

المطلب الأول: الاحكام القانونية لعقود التوريد والتخزين

تعد عقود التوريد والتخزين صمام الأمان لتحقيق الأمن الطاقوي وحماية الاقتصاد الوطني من تقلبات العرض والطلب. ويركز هذا المطلب على دراسة البنيان القانوني لهذه العقود، وتحديد التزامات الموردين والمخزنين والقواعد والشروط النموذجية التي يفرضها المشرع لسلامة هذه العمليات.

الفرع الأول: عقود توريد المواد الأولية النفط والغاز

تُعد عقود توريد المواد الأولية بمثابة الشريان الحيوي الذي يضمن استمرارية عمل المصافي والمجمعات البتروكيماوية، وهي تمثل نقطة التماس القانونية بين نشاطات "المنبع" ونشاطات "المصب". في التشريع الجزائري، لا تخضع هذه العقود لمبدأ حرية التعاقد المطلق، بل هي عقود موجهة تخدم أهداف الأمن الطاقوي الوطني، ويمكن تفصيل نظامها القانوني كما يلي:

أولا: تكريس مبدأ "أولوية تلبية السوق الوطنية" في القانون 19-13

يستند النظام القانوني لتوريد المواد الأولية في الجزائر إلى قاعدة آمرة من النظام العام الاقتصادي، وهي "أولوية تلبية الاحتياجات الوطنية"، استناداً إلى أحكام المادة 121 من القانون رقم 19-13 المتعلق بنشاطات المحروقات، يلتزم كل من المؤسسة الوطنية (سوناطراك) وشركائها الأجانب في

مرحلة الإنتاج بتغطية احتياجات السوق المحلية من المحروقات السائلة والغازية كأولوية مطلقة قبل التفكير في التصدير.[1]

هذا الالتزام القانوني ينعكس مباشرة على صياغة العقود؛ حيث تُدرج في اتفاقيات الاستكشاف والإنتاج بنود تفرض اقتطاع حصص معينة من الإنتاج (DomesticMarketObligation – DMO) لتوجيهها نحو المصافي الوطنية، ومن الناحية الإجرائية، تتولى الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات (ALNAFT) بالتنسيق مع الوزارة المكلفة بالمحروقات، تحديد هذه الكميات سنوياً بناءً على توقعات الاستهلاك الداخلي وقدرات التكرير المتاحة. ويترتب على مخالفة هذا الالتزام عقوبات إدارية ومالية صارمة، كونه يمس بالأمن الطاقوي للبلاد، مما يجعل عقد التوريد هنا أداة لتنفيذ السياسة العامة للدولة أكثر من كونه مجرد اتفاق تجاري بين طرفين.[2]

ثانيا: التمييز القانوني بين التحويلات الداخلية وعقود التوريد طويلة الأجل (LTSA)

يفرق القانون الجزائري في التعامل مع توريد المواد الأولية بين حالتين قانونيتين مختلفتين من حيث الطبيعة والتسعير. الحالة الأولى هي "التحويلات الداخلية" التي تتم بين هياكل المؤسسة الوطنية (من مديرية الإنتاج إلى مديرية التكرير)، هذه التحويلات لا تأخذ شكل عقود بيع وشراء تجارية بمعناها التقليدي، بل هي "اتفاقات داخلية" تخضع لآلية "الأسعار التنازلية" (Prixdecession)، هذه الأسعار تحددها الدولة بموجب قرارات إدارية وتكون عادة أقل من أسعار السوق الدولية، وذلك بهدف دعم أسعار الوقود والمنتجات النهائية للمواطن، تنفيذاً لسياسة الدعم الاجتماعي.[3]

أما الحالة الثانية، فتتعلق بالشراكات (Joint–Ventures) في قطاع البتروكيماويات أو المصافي التي تضم شريكاً أجنبياً، وهنا يحكم العلاقة "عقد توريد طويل الأجل" (Long–termSupplyAgreement). هذا العقد هو عقد تجاري دولي يخضع لمبدأ "العقد شريعة

[1]القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 121.
[2]ألنفط، مرجع سابق، ص 22.
[3]بوزيد لزهاري، مرجع سابق، ص 250.

المتعاقدين"، ويتم تسعير المواد الأولية فيه بناءً على معادلات سعرية مرتبطة بمؤشرات السوق الدولية (مثل خام برنت)، مع مراعاة خصومات تقنية محددة، يضمن هذا النوع من العقود للمستثمر الأجنبي "أمان التوريد" (SecurityofSupply) لمدد زمنية طويلة (تصل لـ 20 سنة)، مما يسهل عملية الحصول على التمويل البنكي للمشروع.[1]

ثالثا: البنود الجوهرية وآليات فض النزاعات (شرط "الاستلام أو الدفع" والجودة)

تتضمن عقود توريد المواد الأولية للمصب بنوداً قانونية وتقنية بالغة الدقة لضمان توازن المصالح. من أبرزها شرط "الاستلام أو الدفع" (Take–or–Pay)، وهو بند يحمي الطرف "المنتج"؛ حيث تلتزم وحدة التكرير (المشتري) بدفع ثمن كمية دنيا من المحروقات سنوياً حتى لو لم تستلمها فعلياً بسبب أعطال فنية أو تراجع الطلب، وذلك لتعويض المنتج عن استثماراته في استخراج تلك الكميات. وفي المقابل، تلتزم الجهة الموردة بضمان "مواصفات الجودة" الصارمة (كدرجة الكثافة API، ونسبة الكبريت، والشوائب)؛ فمن الناحية القانونية، أي إخلال بهذه المواصفات يعطي لوحدة التكرير الحق في رفض الاستلام أو المطالبة بتعويضات عن الأضرار التي قد تلحق بأجهزة التكرير الحساسة.[2]

أما فيما يخص النزاعات، فإن المشرع الجزائري منح دوراً محورياً لـ سلطة ضبط المحروقات (ARH) كجهة "وساطة تقنية" لفض النزاعات المتعلقة بجودة المواد أو نقاط التسليم وتسيير السعات في شبكة النقل بالأنابيب. وفي حال فشل الوساطة، وبما أن العقود مع الشركاء الأجانب غالباً ما تتضمن أطرافاً دولية، فإن المشرع الجزائري سمح بإدراج "شرط التحكيم التجاري الدولي" وفقاً لقواعد المركز الدولي لتسوية منازعات الاستثمار (CIRDI) أو غرفة التجارة الدولية (CCI)، مما يوفر ضمانة قانونية وقضائية تحمي حقوق المستثمر وتتماشى مع المعايير القانونية العالمية في قطاع الطاقة.[3]

[1] عبد القادر بوقرة، مرجع سابق، ص 175.
[2] عمار عماري، مرجع سابق، ص 280.
[3] عمار عماري، مرجع نفسه، ص 285.

يُعد الجانب المالي العصب الحيوي لتجسيد مشاريع المصب، حيث تتطلب إقامة المصافي والمجمعات البتروكيماوية نفقات رأسمالية ضخمة (CAPEX)، ونظراً لتراجع قدرة التمويل الذاتي للمؤسسات الوطنية حصرياً، تبلورت آليات وتقنيات قانونية حديثة لتمويل هذه المشاريع، مما أدى إلى بروز "هندسة تعاقدية مالية" بالغة التعقيد. يمكن تفكيك هذا النظام التمويلي من خلال الفروع الثلاثة الآتية:

الفرع الثاني: عقود تخزين المنتجات البترولية الاستراتيجية والتجارية

لا يمكن تصور قطاع مصب فعال دون شبكة تخزين ولوجستيك قادرة على استيعاب الإنتاج، امتصاص صدمات تقلبات الأسعار، وضمان مرونة التوزيع المستمر. يُميز المشرع الجزائري ضمنياً وصراحة بين نوعين من التخزين، يختلفان جذرياً من حيث الطبيعة القانونية والغاية الاقتصادية، وهو ما يفرض نظاماً تعاقدياً والزامياً مزدوجاً يمكن تفصيله من خلال الفروع الثلاثة الآتية:

أولا: التخزين الاستراتيجي وتكريس التزام "المخزون الأمني" كقاعدة من النظام العام

لا يخضع التخزين الاستراتيجي للمنتجات البترولية لمنطق الربح التجاري أو حرية التعاقد، بل هو التزام قانوني سيادي تفرضه الدولة لضمان "الأمن الطاقوي القومي"، استناداً لأحكام القانون رقم 19-13 المتعلق بالمحروقات والنصوص التنظيمية المطبقة له، تُفرض على كافة شركات التكرير والتوزيع (عمومية كانت أو خاصة) إجبارية تكوين والاحتفاظ بـ "مخزون أمني" (Stockdesécurité).[1]

يُكيف هذا الالتزام فقهياً على أنه "التزام بضمان استمرارية المرفق العام"، حيث يُحدد المشرع حجماً أدنى لهذا المخزون يغطي استهلاك السوق الوطنية لعدد محدد من الأيام (غالباً ما يتراوح بين 15 إلى 30 يوماً حسب طبيعة المنتج). الغاية من هذا القيد القانوني هي حماية الاقتصاد الوطني من أي انقطاعات طارئة في التموين ناتجة عن حوادث في المصافي، أزمات جيوسياسية، أو تقلبات

[1]القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 144.

حادة في الطلب الداخلي، لا يملك المتعامل حرية التصرف في هذا المخزون، بل يخضع لإدارة وتوجيه مباشر من سلطة ضبط المحروقات (ARH)، وأي مساس به دون ترخيص إداري مسبق يُعرض الشركة لعقوبات مالية ضخمة تصل إلى حد سحب رخصة الاستغلال.[1]

ثانيا: التكييف المدني لعقود التخزين التجاري (عقد الإيداع الشاذ والإعفاءات التعاقدية)

يتم تسيير السعات التخزينية الفائضة عن المخزون الأمني وفق منطق اقتصادي بحت عبر ما يُعرف بـ "التخزين التجاري". من الناحية القانونية، تخضع هذه العملية لأحكام "عقود الإيداع" (Contratsdedépôt) المنصوص عليها في المادة 590 وما يليها من القانون المدني الجزائري. غير أن الفقه القانوني يُكيف تخزين المحروقات على أنه "إيداع شاذ" (Dépôtirrégulier)؛ لأن المواد البترولية تُصنف قانوناً ضمن "الأشياء المثلية" (Chosesfongibles) التي تختلط بغيرها في صهاريج التخزين.[2]

ونظراً للخصائص الفيزيائية والكيميائية للمواد البترولية (كالغازات السائلة أو البنزين) التي تتعرض لظاهرة "التبخر" أو الانكماش بفعل العوامل الجوية، فإن المشرع والمتعاقدين يتدخلون لتعديل قاعدة "الرد الكامل" المكرسة في القانون المدني، تترجم هذه الخصوصية بإدراج بنود تعاقدية وتقنية دقيقة تحدد ما يُعرف بـ "نسب التفاوت المسموح بها" أو "عوائد الانسكاب" (Franchisesdecoulage). يمثل هذا البند إعفاءً قانونياً جزئياً، حيث تُخلي الشركة المسيرة للمخزن مسؤوليتها المدنية عن النقص في الكميات المستردة طالما بقي هذا النقص ضمن النسب الطبيعية المتفق عليها (والتي تحدد غالباً بأجزاء من الألف)، مما يمنع نشوب نزاعات تجارية لا طائل منها.[3]

ثالثا: الضوابط الإدارية والبيئية لتأسيس وتسيير منشآت التخزين

بسبب الكميات الهائلة من المواد الشديدة الاشتعال والانفجار، لا يمكن تأسيس مراكز التخزين بمجرد إبرام عقود تجارية، بل إن الإطار القانوني يفرض قيوداً صارمة تسبق حتى مرحلة البناء. تُصنف

[1] سلطة ضبط المحروقات، مرجع سابق، ص 105.
[2] القانون المدني الجزائري، مرجع سابق، المادة 590.
[3] بوزيد لزهاري، مرجع سابق، ص 310.

مراكز تخزين المحروقات قانوناً كـ "منشآت مصنفة لحماية البيئة من الدرجة الأولى"، وتخضع بشكل مزدوج لأحكام قانون المحروقات وأحكام القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.[1]

يشترط المشرع الجزائري إخضاع مشاريع التخزين لنظام "الرخصة المسبقة" التي لا تُمنح إلا بعد تقديم ملف تقني معقد يتضمن وجوباً "دراسة المخاطر" (Étudededanger) و**"دراسة التأثير على البيئة" (Étuded'impact)، تُلزم هذه الدراسات صاحب المشروع بتحديد محيط الأمان (Périmètredesécurité)، وضع مخططات التدخل الداخلي (PII)، وتجهيز المنشأة بأنظمة إطفاء آلية متطورة. وإذا أخل مسير مركز التخزين بهذه الشروط التقنية، فإن الإدارة (ممثلة في والي الولاية أو وزارة الطاقة) تملك سلطة الضبط الإداري لتعليق نشاط المركز فوراً وتشميعه، حمايةً للأرواح والممتلكات العامة، مما يؤكد تغليب اعتبارات "النظام العام البيئي والأمني" على مبدأ حرية التجارة والصناعة.[2]

المطلب الثاني: قواعد توزيع وتسويق المنتجات النفطية

يُشكل نشاط تسويق وتوزيع المنتجات البترولية (الوقود، غاز البترول المميع LPG، وزيوت التشحيم) الحلقة الأخيرة والأكثر حيوية في سلسلة المصب، كونه النشاط الذي يضع قطاع المحروقات في تماس مباشر ويومي مع المستهلك النهائي والمحيط الاقتصادي العام. ونظراً لارتباط هذا النشاط الوثيق بالأمن الطاقوي اليومي للمواطنين، أخضعه المشرع الجزائري لتنظيم قانوني دقيق يوازن بين الانفتاح التجاري وحماية النظام العام الاقتصادي، وهو ما يمكن تفصيله عبر الفروع الثلاثة الآتية:

الفرع الأول: تسويق المنتجات في السوق الوطنية

يُمثل تسويق المنتجات النفطية في السوق الوطنية ركيزة حيوية لضمان الأمن الطاقوي وتلبية الاحتياجات الاستهلاكية والتنموية محلياً. ويسعى هذا الفرع إلى تسليط الضوء على الأطر التشريعية

[1] القانون رقم 03-10، مرجع سابق، المادة 08.
[2] محمد صايم، مرجع سابق، ص 210.

والتنظيمية التي تحكم عمليات التوزيع الداخلي، مع تحديد التزامات الفاعلين وضوابط ضبط السوق الوطنية.

أولا: نظام "الرخصة المسبقة" وتكريس مبدأ المنافسة المضبطة

خلافاً لنشاط النقل بالأنابيب الذي تحكمه قاعدة الاحتكار ونظام "الامتياز" الإداري، تبنى المشرع الجزائري في مجال تسويق وتوزيع المنتجات البترولية مقاربة أكثر ليبرالية تستند إلى أحكام القانون 19-13. لتنظيم هذا الانفتاح، أسس المشرع نظام "الرخصة المسبقة" (Autorisationpréalable) كآلية قانونية وحيدة لممارسة هذا النشاط، لا تُعد هذه الرخصة حقاً مكتسباً، بل هي قرار إداري تمنحه سلطة ضبط المحروقات (ARH) بعد دراسة معمقة لملف طالب الرخصة (سواء كان مؤسسة عمومية أو متعاملاً خاصاً).[1]

يستوجب الحصول على هذه الرخصة استيفاء شروط تقنية، ومالية، وتجارية صارمة منصوص عليها في المراسيم التنفيذية المطبقة للقانون. تهدف هذه الآلية إلى فتح المجال نظرياً وعملياً أمام المنافسة بين القطاعين العام (الذي تمثله تاريخياً شركة "نفطال") والقطاع الخاص، مع منع أي ممارسات احتكارية. وتتولى سلطة الضبط (ARH) مهمة "دركي السوق"، حيث تضمن تكافؤ الفرص، وتراقب شفافية المعاملات، وتمنع أي تعسف في وضعية الهيمنة، مما يجعل سوق التوزيع سوقاً تنافسية تخضع لقواعد الضبط الاقتصادي المستمدة من قانون المنافسة.[2]

ثانيا: التكييف القانوني لعقود التوزيع (الامتياز التجاري وارتباطه بالمرفق العام)

على الصعيد التعاقدي البحت، تتخذ العلاقة بين شركات التوزيع الكبرى (الممونين) ومسيري محطات الخدمات (Détaillants) طابعاً تجارياً يخضع لأحكام القانون التجاري الجزائري. تُكيّف هذه العقود

[1] القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 44.
[2] سلطة ضبط المحروقات، مرجع سابق، ص 92.

فقهياً وقضائياً على أنها عقود "امتياز تجاري" (Concessioncommerciale) أو "وكالة تجارية"، حيث يلتزم الموزع الفرعي بتسويق منتجات الممون حصرياً، حاملاً لعلامته التجارية (Brand).[1]

غير أن هذه العقود ليست عقوداً تجارية تقليدية تخضع لمبدأ سلطان الإرادة المطلق، بل هي عقود "مُوجهة" تثقل كاهل الموزع الفرعي بالامتثال لـ "دفتر شروط" (Cahierdescharges) إلزامي. يُدرج المشرع ضمن هذا الدفتر التزامات جوهرية مستمدة من قواعد القانون العام، أبرزها الالتزام بضمان "استمرارية الخدمة" (تطبيقاً لمبدأ سير المرفق العام بانتظام واطراد، لتفادي أزمات التموين)، والالتزام ببيع المنتجات وفق الأسعار المقننة من طرف الدولة (التي تحدد بموجب قوانين المالية)، فضلاً عن التطبيق الصارم لشروط السلامة الصناعية والبيئية (HSE) في تخزين المواد السريعة الالتهاب، مما يجعل العقد التجاري هنا أداة لتنفيذ سياسة الدولة الطاقوية.[2]

ثالثا: الرقابة الإدارية ونظام العقوبات لحماية المستهلك والنظام العام الاقتصادي

بما أن عقود توزيع الوقود تتعلق بمواد استراتيجية مدعمة من طرف الدولة، فإن الإطار القانوني يمنح الإدارة صلاحيات واسعة للتدخل، تتجاوز بكثير القواعد العادية لفسخ العقود في القانون المدني. لحماية المستهلك والاقتصاد الوطني، تتدخل مصالح متعددة، أبرزها وزارة الطاقة، سلطة ضبط المحروقات (ARH)، ومصالح الرقابة وقمع الغش التابعة لوزارة التجارة (تطبيقاً لأحكام القانون 09-03 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش).[3]

تُمارس هذه الهيئات دور "الضبطية الإدارية والتقنية"، حيث تقوم بعمليات تفتيش فجائية لمراقبة جودة المنتجات المباعة ومطابقتها لـ "المواصفات القياسية الجزائرية" (Spécificationsalgériennes)، ومراقبة مدى أمان منشآت التخزين. وفي حال ثبوت أي تلاعب في الجودة (كخلط الوقود بالماء أو مواد أخرى)، أو وجود خطر داهم يهدد السلامة العامة، يخول القانون السلطات الإدارية (كالوالي أو

[1] القانون التجاري الجزائري، مرجع سابق، المادة 02.
[2] بوزيد لزهاري، مرجع سابق، ص 275.
[3] الجمهورية الجزائرية، القانون رقم 09-03 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، الجريدة الرسمية، العدد 15، الصادرة في 08 مارس 2009.

سلطة الضبط) توقيع عقوبات إدارية فورية ومباشرة. تتمثل هذه العقوبات في الغلق الإداري للمنشأة (Fermetureadministrative)، وتصل إلى حد السحب الفوري والنهائي للرخصة دون الحاجة لاستصدار حكم قضائي مسبق، هذا التدخل الإداري الصارم يثبت أن عقود تسويق وتوزيع المنتجات النفطية هي عقود مشبعة بقواعد النظام العام الإداري والاقتصادي (Ordrepublicéconomique) التي يُبطل كل اتفاق على مخالفتها.[1]

الفرع الثاني: آليات تحديد الأسعار والضبط القانوني للمنافسة في قطاع التوزيع

يُعد قطاع تسويق وتوزيع المنتجات البترولية والمشتقات (كالبنزين، المازوت، وغاز البترول المميع) الساحة الأبرز لتجلي فكرة "النظام العام الاقتصادي التوجيهي" (L'Ordre public économique dedirection). ففي هذا القطاع، تتراجع حرية التجارة والصناعة وقاعدة العرض والطلب لصالح تدخل الدولة، بهدف حماية القدرة الشرائية وضمان استقرار الاقتصاد الكلي، يمكن تفكيك الآليات القانونية التي تضبط الأسعار وتحكم المنافسة في هذا المجال عبر الفروع الثلاثة الآتية:

أولا: الأسعار المقننة كاستثناء على حرية السوق

من حيث المبدأ العام، ينص الأمر رقم 03-03 المتعلق بالمنافسة في مادته الرابعة على أن الأسعار تتحدد بصفة حرة وفقاً لقواعد العرض والطلب. غير أن المشرع أورد استثناءً جوهرياً في المادة 05 من نفس الأمر، حيث أجاز للدولة التدخل لتقنين أسعار السلع الاستراتيجية وتلك التي تكتسي طابع "الضرورة الواسعة"، وهو النص الذي يُشكل الأساس القانوني لتسعير المنتجات البترولية في الجزائر.[2]

بناءً على هذا الأساس، لا تخضع أسعار الوقود للتفاوض التجاري المفتوح، بل هي "أسعار مقننة إدارياً" (Prixadministrés). يتم تحديد هذه الأسعار بموجب قوانين المالية المتعاقبة والمراسيم التنفيذية المطبقة لها، والتي تضبط بدقة الرسوم والضرائب (مثل الرسم على المنتجات البترولية

[1] محمد صايم، مرجع سابق، ص 190.
[2] الجمهورية الجزائرية، الأمر رقم 03-03 المتعلق بالمنافسة، الجريدة الرسمية، العدد 43، الصادرة في 20 جويلية 2003، المادة 05.

TAPP) وهامش الربح المسموح به، إن هذا التسقيف القانوني الصارم يجعل هوامش الربح لشركات التوزيع ومسيري محطات الخدمات هوامش ثابتة (Margesfixes)، مما يضيق نطاق الحرية التعاقدية ويحول عقود التوزيع إلى ما يشبه "عقود الإذعان الإداري"، حيث يقتصر دور الموزع على تطبيق الأسعار الرسمية المدعمة، تحت طائلة المتابعة الجزائية بتهمة الممارسة غير الشرعية للأسعار والمضاربة.[1]

ثانيا: الاحتكار الواقعي للشركة الوطنية والفتح النظري للسوق أمام الخواص

على صعيد قانون المنافسة، يتميز قطاع التوزيع في الجزائر بوضعية فريدة؛ حيث تهيمن الشركة الوطنية لتسويق وتوزيع المنتجات البترولية (نفطال) على الغالبية العظمى من حصص السوق (Monopoledefait). غير أن الإطار القانوني، لاسيما القانون 19-13 المتعلق بالمحروقات، أنهى الاحتكار القانوني (Monopolededroit) وسمح نظرياً بدخول متعاملين خواص عبر نظام "الرخصة المسبقة".[2]

في هذا السياق، وتطبيقاً لأحكام المادة 07 من الأمر 03-03 المتعلق بالمنافسة، فإن "وضعية الهيمنة" (Positiondominante) التي تتمتع بها المؤسسة الوطنية لا تُعد في حد ذاتها مخالفة قانونية، بل إن ما يُحرمه القانون هو "التعسف في استغلال وضعية الهيمنة" (Abusdepositiondominante). يترجم هذا قانونياً بمنع الشركة المهيمنة من ممارسات الإقصاء، كرفض تزويد الموزعين الخواص بالوقود دون مبرر تقني، أو تطبيق شروط تمييزية في عقود التموين. إن هذا الانفتاح القانوني يهدف إلى خلق بيئة تنافسية لا تنبني على "المنافسة في الأسعار" (نظراً لتقنينها)، بل على "المنافسة في جودة الخدمات" وتنويع العروض المرافقة في محطات الخدمات.[3]

[1] بوزيد لزهاري، مرجع سابق، ص 325.
[2] القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 156.
[3] يوسف بن ميسية، مرجع سابق، ص 315.

ثالثا: آلية الضبط المزدوج (مجلس المنافسة وسلطة ضبط المحروقات)

لتجنب الممارسات المقيدة للمنافسة وضمان شفافية السوق، أخضع المشرع الجزائري قطاع توزيع المحروقات لرقابة مؤسساتية مزدوجة تتكامل فيها الأدوار ذات الطابع العام مع الرقابة القطاعية المتخصصة.

من جهة أولى، يتدخل مجلس المنافسة (Conseildelaconcurrence)، بصفته سلطة إدارية مستقلة ذات اختصاص عام، لرقابة مدى احترام قواعد التنافس الشريف. يتدخل المجلس لردع "الاتفاقات التواطئية" (Ententesillicites) المذكورة في المادة 06 من أمر المنافسة، كأن تتفق مجموعة من محطات الخدمات الخاصة على تقسيم جغرافي للسوق الوطنية لضرب المنافسة، حيث يملك المجلس سلطة تسليط غرامات مالية قاسية.[1]

ومن جهة ثانية، تتدخل سلطة ضبط المحروقات (ARH) كجهة ضبط قطاعية متخصصة. واستناداً للصلاحيات المخولة لها بموجب القانون 19-13، تسهر هذه السلطة على الرقابة القبلية والبعدية لضمان "المعاملة غير التمييزية" بين كافة الفاعلين. فهي التي تراقب شفافية التعريفات الخاصة بالوصول إلى مراكز التخزين الكبرى وتوزيع الحصص، وتلعب دور التحكيم الإداري في حال نشوب نزاعات بين المتعاملين الخواص والشركة الوطنية المهيمنة. هذا الضبط المزدوج يخلق توازناً قانونياً دقيقاً، يضمن حماية المستهلك والاقتصاد الموجه من جهة، ويوفر بيئة قانونية شفافة تشجع المردودية الاقتصادية والاستثمار الخاص في نشاطات المصب من جهة أخرى.[2]

المطلب الثالث: ضوابط تصدير المنتجات المكررة والمشتقات البترولية

تُعد عملية تصدير المنتجات المكررة (كالنافتا، زيت الوقود، والبتروكيماويات) المرحلة النهائية في دورة تثمين المحروقات، حيث يتم توجيه الفائض نحو الأسواق الدولية لجلب العملة الصعبة. نظراً للأهمية القصوى لهذه الإيرادات في توازن الاقتصاد الكلي للجزائر، لا يندرج هذا النشاط ضمن

[1] الأمر رقم 03-03 المتعلق بالمنافسة، مرجع سابق، المادة 06.
[2] سلطة ضبط المحروقات، مرجع سابق، ص 115.

التجارة الخارجية الحرة بالكامل، بل يخضع لنظام قانوني ومالي هجين يجمع بين القواعد الإدارية السيادية، وأعراف التجارة الدولية، وقواعد الرقابة المصرفية الصارمة، وهو ما سيتم تفصيله في الفروع الآتية:

الفرع الأول: الضوابط الإدارية لتصدير الفائض وتكريس سيادة الدولة

من الناحية القانونية، يُعد تصدير المنتجات البترولية في الجزائر نشاطاً مشروطاً ومقيداً بقاعدة سيادية مكرسة في المادة 121 من القانون 19-13 المتعلق بالمحروقات، وهي شرط "تلبية الاحتياجات الوطنية أولاً". فلا يُسمح بتوجيه أي شحنة نحو الأسواق الخارجية إلا بعد التأكد التام من عدم إحداث أي خلل في التموين الداخلي.[1]

تتولى المؤسسة الوطنية (سوناطراك) وفروعها المتخصصة إدارة الغالبية العظمى من عمليات التصدير، غير أن الإطار القانوني يسمح للشركاء الأجانب في مصافي الشراكة بتصدير حصتهم من المنتجات المكررة. وتخضع هذه العمليات لإجراءات إدارية وجمركية دقيقة، حيث يتطلب الأمر استصدار تراخيص تصدير من الجهات الوصية (وزارة الطاقة)، وتمرير "تصريحات جمركية" صارمة تخضع لأحكام قانون الجمارك الجزائري. تهدف هذه الرقابة القبلية إلى التأكد من منشأ المنتجات، حجمها، ومطابقتها للتراخيص الممنوحة، مما يمنع أي تهريب طاقوي مقنع تحت غطاء التصدير التجاري.[2]

الفرع الثاني: التأطير التعاقدي للبيوع البترولية الدولية (الإنكوترمز وضمانات الدفع)

تندرج عقود تصدير المشتقات البترولية فقهياً ضمن "عقود البيع التجاري الدولي"، وهي عقود تخرج عن نطاق القانون المدني الداخلي لتخضع للقواعد والأعراف التي وضعتها غرفة التجارة الدولية (CCI). نظراً لضخامة الشحنات (التي تنقل غالباً عبر ناقلات النفط العملاقة)، تعتمد هذه العقود

[1] القانون رقم 19-13، مرجع سابق، المادة 121.
[2] الجمهورية الجزائرية، قانون الجمارك الجزائري، القانون 79-07 المعدل والمتمم.

بشكل أساسي على مصطلحات التجارة الدولية (Incoterms 2020) لتوزيع التكاليف وتحديد نقطة انتقال المخاطر (Transfertdesrisques).[1]

تُبرم الغالبية العظمى من بيوع المحروقات الجزائرية وفق شرط (FOB – FreeOnBoard) البيع تسليم ظهر السفينة، حيث تنتقل مسؤولية هلاك الشحنة أو تلفها إلى المشتري الأجنبي بمجرد عبور المواد البترولية لشفة الأنبوب المتصل بالسفينة في ميناء الشحن الجزائري (مثل ميناء أرزيو أو سكيكدة). كما قد يُعتمد شرط (CIF) الذي يُلزم المُصدر الجزائري بدفع تكاليف الشحن والتأمين البحري. ولأن هذه المواد خطرة وباهظة الثمن، ترفض الشركات الجزائرية نظام "الحساب المكشوف"، وتُضمن عقودها شرط الدفع عبر "الاعتماد المستندي غير القابل للإلغاء والمؤكد" (Créditdocumentaireirrévocableetconfirmé) والخاضع للأعراف الموحدة (UCP 600)، مما يوفر ضمانة بنكية دولية مطلقة باستلام ثمن الشحنة بمجرد تقديم وثائق الشحن المطابقة.[2]

الفرع الثالث: الرقابة المالية الصارمة (توطين الصادرات وإلزامية تحويل العائدات)

لا تنتهي العملية التصديرية بمجرد إبحار السفينة، بل تبدأ أهم مرحلة بالنسبة للدولة الجزائرية وهي "الاسترداد المالي". يخضع هذا الجانب لرقابة قانونية صارمة من طرف بنك الجزائر (Banqued'Algérie)، تطبيقاً لقانون النقد والقرض والأنظمة المتعلقة بالصرف.

يُلزم القانون المتعاملين (سوناطراك أو شركائها) بالقيام بإجراء "توطين الصادرات" (Domiciliationbancaire) لدى بنك تجاري جزائري قبل الشروع في التصدير. والالتزام الجوهري والأخطر هنا هو "إلزامية إعادة تحويل العائدات" (Obligation de rapatriement des devises)، حيث يفرض القانون على المُصدر إرجاع كامل العملة الصعبة الناتجة عن عملية البيع

[1] غرفة التجارة الدولية، قواعد الإنكوترمز 2020، منشورات ICC، باريس، 2020، ص 45.
[2] عبد القادر بوقرة، مرجع سابق، ص 210.

إلى الاقتصاد الوطني خلال آجال قانونية محددة بدقة (لا تتجاوز عادة 120 يوماً من تاريخ الشحن).[1]

ولإضفاء طابع الردع المطلق على هذا الالتزام، أخضعه المشرع لأحكام الأمر رقم 96-22 المتعلق بقمع مخالفة التشريع والتنظيم الخاصين بالصرف وحركة رؤوس الأموال. بموجب هذا النص الجنائي الاقتصادي، يُكيف عدم تحويل عائدات تصدير المحروقات إلى الجزائر على أنه "جريمة اقتصادية" (تهريب لرؤوس الأموال)، تُعرض مرتكبيها ومسيري الشركات لمتابعات جزائية ثقيلة تشمل عقوبات بالحبس ومصادرة الأموال وغرامات مالية قد تعادل ضعف قيمة الشحنة المصدرة، وهو ما يضمن حماية السيادة المالية للدولة.[2]

[1] الجمهورية الجزائرية، الأمر رقم 96-22 المتعلق بقمع مخالفة تشريع الصرف، الجريدة الرسمية، العدد 43، الصادرة في 09 جويلية 1996، المادة 01.
[2] الأمر رقم 96-22، مرجع سابق، ص 02.

خلاصة الفصل:

تأسيساً على ما سبق تحليله في هذا الفصل، يتضح جلياً أن الإطار القانوني المنظم لعقود نشاطات المصب في الجزائر ليس مجرد تجميع لقواعد تجارية تقليدية، بل هو "هندسة قانونية معقدة" تعكس المقاربة المزدوجة للدولة الجزائرية؛ مقاربة تسعى للموازنة بين حتمية الانفتاح الاقتصادي لجذب الاستثمارات، وبين ضرورة الحفاظ على السيادة الوطنية والأمن الطاقوي.

لقد أظهرت دراسة المبحث الأول أن تجسيد البنى التحتية الاستراتيجية (كالمصافي وشبكات النقل) يتطلب إطاراً تعاقدياً استثنائياً. فمن خلال عقود الهندسة والبناء (EPC) وعقود امتياز النقل، يتدخل المشرع بقوة لفرض قواعد النظام العام المتمثلة في احترام معايير السلامة (HSE)، وتكريس مبدأ "الأفضلية الوطنية" في المناولة، وإرساء نظام صارم للمسؤولية المدنية والبيئية وفق مبدأ "الملوث يدفع". وفي المقابل، أثبتت آليات التمويل الحديثة (ProjectFinance) ونظام الشراكات الأجنبية، المدعومة بالتحفيزات الجبائية والجمركية في قانون المحروقات 19-13، مرونة المشرع في تكييف القواعد المالية لتسهيل إنجاز هذه المشاريع الضخمة.

أما في المبحث الثاني، والذي ركز على الجانب التشغيلي والتجاري، فقد برزت هيمنة "النظام العام الاقتصادي التوجيهي". فرغم التوجه النظري نحو تحرير السوق وفتح مجال التوزيع والتخزين أمام الخواص عبر نظام "الرخص المسبقة"، إلا أن العقود التجارية في هذا القطاع تبقى مقيدة بشروط سيادية لا تقبل المساومة. يتجسد ذلك في إجبارية تلبية السوق الوطنية أولاً، التسعير الإداري المقنن للوقود، إلزامية تكوين مخزون أمني استراتيجي، والرقابة الصارمة على الصرف وتوطين عائدات التصدير.

وفي قلب هذه المنظومة التعاقدية بأكملها، تبرز سلطة ضبط المحروقات (ARH) كـ "حجر الزاوية" والدركي التنظيمي الذي يراقب، يضبط الأسعار، يمنح الرخص، ويفض النزاعات، مما يضمن سير هذا المرفق الاقتصادي الحيوي بانتظام واطراد.

الخاتمة

خاتمة

في ختام هذه الدراسة التي خصصناها للبحث في "الإطار القانوني لنشاطات المصب في الجزائر"، يتضح لنا أن المشرع الجزائري، لاسيما من خلال القانون رقم 19-13 المتعلق بنشاطات المحروقات، قد أسس لثورة قانونية وتنظيمية تهدف إلى إعادة هيكلة قطاع الطاقة. لقد انتقل التركيز التشريعي من مجرد تنظيم عمليات استخراج وتصدير المواد الخام، إلى بناء منظومة قانونية متكاملة تهدف إلى "تثمين" هذه الموارد عبر الصناعات التحويلية، التكرير، النقل، والتسويق، إدراكاً منه بأن نشاطات المصب هي الرافد الحقيقي للتنمية الاقتصادية المستدامة.

من خلال تفكيكنا للجانبين المؤسساتي والتعاقدي في فصلي هذه الدراسة، خلصنا إلى إجابة واضحة على إشكالية البحث المحورية: لقد نجح المشرع الجزائري إلى حد بعيد في صياغة إطار قانوني "هجين ومرن"، استطاع من خلاله خلق توازن دقيق بين "مقتضيات السيادة الوطنية وحماية النظام العام" (من خلال تكريس أولوية تلبية السوق الوطنية، الرقابة البيئية، والضبط الإداري)، وبين "متطلبات الجاذبية الاقتصادية" (من خلال فتح المجال للشراكات، إقرار تحفيزات جبائية وجمركية، وتبني آليات تمويل حديثة).

وقد توجت هذه الدراسة الأكاديمية بجملة من النتائج الجوهرية، نوجزها فيما يلي:

-استقلالية العقود البترولية للمصب: أثبتت الدراسة أن عقود نشاطات المصب (مثل الـEPC ، وامتياز النقل) ليست عقوداً تجارية تقليدية، بل هي عقود مركبة تتداخل فيها قواعد القانون العام والخاص، وتخضع لضوابط صارمة تفرضها سلطة الدولة.

-محورية سلطة ضبط المحروقات :(ARH) لم يعد دور الدولة مقتصراً على الاستغلال المباشر، بل تحولت إلى "دولة ضابطة". وتلعب سلطة الضبط دوراً محورياً في حماية السوق، ضمان المنافسة الشريفة، والرقابة التقنية الصارمة على منشآت التكرير والتخزين.

–أهمية الهندسة المالية: بينت الدراسة أن تجسيد البنى التحتية للمصب أصبح يعتمد كلياً على تقنيات حديثة مثل "تمويل المشاريع(ProjectFinance) "، والتي تتطلب بيئة قانونية مستقرة وضمانات تعاقدية مبتكرة (كشرط حق الحلول).

–تغليب الاعتبارات البيئية: كرس القانون الجزائري حماية البيئة كشرط مسبق لممارسة أي نشاط في المصب، منتقلاً من المسؤولية التقليدية إلى تطبيق "المسؤولية الموضوعية" ومبدأ "الملوث يدفع."

المقترحات:

رغم الترسانة القانونية المتطورة التي جاء بها القانون 19–13، إلا أن الواقع الاقتصادي والعملي يفرض علينا تقديم بعض التوصيات التي من شأنها سد النقائص وترقية هذا القطاع الاستراتيجي:

1. استكمال الإطار التنظيمي: الإسراع في إصدار كافة المراسيم التنفيذية المتبقية والخاصة بالقانون 19–13، لاسيما تلك المتعلقة بالنماذج القياسية لعقود الشراكة في قطاع البتروكيماويات، لتفادي أي فراغ قانوني يعيق المستثمرين.
2. تعزيز استقلالية هيئات الضبط: منح "سلطة ضبط المحروقات" استقلالية مالية وعضوية أكبر، وتعزيزها بكوادر تقنية وقانونية متخصصة في التحكيم لفض النزاعات بين المتعاملين دون اللجوء المطول للقضاء.
3. تطوير الكفاءات القانونية الوطنية: ضرورة إدراج تخصصات "قانون الطاقة" و"العقود الهندسية الدولية" في برامج التكوين الجامعي، لخلق جيل من الحقوقيين الجزائريين القادرين على التفاوض وصياغة عقود (EPC) المعقدة باحترافية تحمي مصالح الدولة.
4. رقمنة قطاع المصب: الإسراع في وضع منصات رقمية قانونية لتسيير مبدأ "الولوج المفتوح" لشبكات النقل بالأنابيب ومراكز التخزين، لضمان أعلى درجات الشفافية في منح السعات للمتعاملين الخواص.

وتبقى نشاطات المصب وخاصة النقل عبر الأنابيب يحتل مكانة استراتيجية في سلسلة القيمة البترولية، كونه يمثل حلقة الوصل الحيوية بين مناطق الإنتاج (المنبع) ومراكز التكرير وموانئ التصدير (المصب)و نظراً لخطورة هذا النشاط وطبيعته الاحتكارية الاستراتيجية، أخضعه المشرع الجزائري لنظام قانوني استثنائي يخرج عن القواعد العامة للعقود التجارية التقليدية.

الملاحق

الملحق رقم (01)

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE
ET POPULAIRE

« BONATTI SPA/ NAFTAL SPA »

Contrat portant Fourniture « lubrifiants » ; « Batteries » « Produits d'Entretiens NAFT AUTO » & « Pneumatiques »

الملحق رقم (02)

	Convention Cadre N°12/2020/NAFTAL/DCTM, relative à la : • **Maintenance, la fabrication d'ensembles mécaniques et l'usinage de pièce de rechange par le Groupe SNVI ;** • **Approvisionnement du Groupe SNVI en produits pétroliers et tous autres produits commercialisés par NAFTAL.** • **Acquisition par NAFTAL de moyens de transport tractés,** **Partenaire : Groupe SNVI Spa**	

CONVENTION CADRE N°12/2020/NAFTAL/DCTM
ENTRE
NAFTAL Spa & GROUPE SNVI Spa

Octobre 2020

1

الملحق رقم (03)

سوناطراك
sonatrach
ACTIVITE TRANSPORT PAR CANALISATION
DIVISION EXPLOITATION
REGION TRANSPORT IN AMENAS
BP 200 IN AMENAS
TEL : (029) 43.93.65 à 70
FAX : (029) 43 93 58
TELEX : 42736 - 42737

CONVENTION N° /RTI/EXP/2018

FOURNITURE DE CARBURANTS ET RECHARGEMENT DE CARTE A PUCE CARBURANT

SONATRACH/TRC/RTI - NAFTAL SPA

قائمة المراجع

Les Références

قائمة المراجع والمصادر

أولاً: التشريع الدستور

1. الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، **الدستور الجزائري لعام 2020**، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 82، الصادرة في 30 ديسمبر 2020.

ثانيا: القوانين

1. الجمهورية الجزائرية، **الأمر رقم 75-58** المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، 1975.
2. الجمهورية الجزائرية، **الأمر رقم 75-59** المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، 1975.
3. الجمهورية الجزائرية، **القانون رقم 79-07** المتضمن قانون الجمارك، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، 1979.
4. الجمهورية الجزائرية، **الأمر رقم 96-22** المتعلق بقمع مخالفة التشريع والتنظيم الخاصين بالصرف وحركة رؤوس الأموال من وإلى الخارج، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 43، الصادرة في 09 جويلية 1996.
5. الجمهورية الجزائرية، **الأمر رقم 03-03** المتعلق بالمنافسة، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 43، الصادرة في 20 جويلية 2003.
6. الجمهورية الجزائرية، **القانون رقم 03-10** المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 43، الصادرة في 20 جويلية 2003.
7. الجمهورية الجزائرية، **القانون رقم 09-03** المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 15، الصادرة في 08 مارس 2009.
8. الجمهورية الجزائرية، **القانون رقم 19-13** المتعلق بنشاطات المحروقات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 79، الصادرة في 22 ديسمبر 2019.

9. الجمهورية الجزائرية، **القانون رقم 22-18** المتعلق بالاستثمار، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 50، الصادرة في 28 جويلية 2022.
10. الجمهورية الجزائرية، **المرسوم التنفيذي رقم 15-57** الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات تخزين و/أو توزيع المنتجات البترولية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 09، الصادرة في 11 فيفري 2015.
11. الجمهورية الجزائرية، **المرسوم التنفيذي رقم 21-234** المتعلق بتطبيق بعض أحكام القانون 19-13 في نشاطات التخزين والتوزيع، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 43، الصادرة في 03 جوان 2021.

ثالثا: الكتب الأكاديمية

1. أحمد عبد الرزاق، عقود الفيديك الهندسية وعلاقتها بمشاريع البنى التحتية، دار النهضة العربية، القاهرة، جمهورية مصر العربية، 2018.
2. بوزيد، لزهاري. (2022). النظام القانوني للمحروقات في الجزائر. دار الهدى، الطبعة الثانية، الجزائر.
3. بوقرة، عبد القادر. (2021). عقود الهندسة والبناء في القانون الجزائري. دار الغرب، الطبعة الأولى، الجزائر.
4. حاحي عيسى، الهندسة القانونية لعقود الاستثمار الأجنبي في قطاع الطاقة: دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2022.
5. خلوفي، رشيد. (2020). قانون العقود الإدارية. ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الرابعة، الجزائر.
6. صايم، محمد. (2020). قانون الطاقة والبيئة. دار بلقيس، الطبعة الأولى، الجزائر.
7. عبد المجيد الشاعر، قانون الاستثمار البترولي الدولي: التوازن العقدي بين الدول المضيفة والشركات الأجنبية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2020.
8. عماري، عمار. (2021). الوجيز في قانون المحروقات الجزائري. دار هومة، الطبعة الأولى، الجزائر.

9. لشـهب عبد الحليم، المسـؤولية المدنية والبيئية في قطاع الصـناعات البترولية: دراسـة في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، دار هومة للنشر، الجزائر، 2019.

رابعا: المذكرات الجامعية

1. بن مالك، محمد حسان، وشبوكي، شفيقة. (2014). إسهامات الإدارة الإلكترونية في تحقيق جودة الخدمة العمومية: دراسة حالة بلدية ورقلة (مصلحة الحالة المدنية ومصلحة البطاقات الرمادية). مذكرة ماستر غير منشورة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر.
2. بوزيد، ع. (د.ت). الشراكة والشركات الدولية في تطوير الصناعات البترولية بالجزائر. رسالة ماستر، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 3، الجزائر.
3. زوبدة، رحيم، ومحسن، هشام. (2017). فعاليات توزيع المنتجات البترولية في المؤسسة الاقتصادية: دراسة حالة مؤسسة نفطال تقرت. مذكرة تخرج غير منشورة، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر.
4. عقومة، لحسن. (2022). دور إستراتيجية التوزيع الدولي في ترقية الصادرات خارج المحروقات في الجزائر. أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة الجزائر 3، الجزائر.
5. متاح، طارق، ومرزوقي، فرحات. (2022). النظام القانوني لسلطة ضبط المحروقات في ظل القانون 19-13. مذكرة ماستر غير منشورة، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، الجزائر.
6. مخلفي، أمينة. (2013). أثر تطور أنظمة استغلال النفط على الصادرات. أطروحة دكتوراه غير منشورة في العلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر.

خامسا: المجلات العلمية

1. بن ميسية، يوسف. (2022). "مبدأ الوصول الحر للغير في قانون المحروقات الجزائري". مجلة الدراسات القانونية، المجلد 8، العدد 2، الجزائر.
2. بوقرين، ن. (د.ت). "التسويق الدولي للمحروقات الجزائرية". مجلة العلوم التجارية، المجلد 12، العدد 4، ص ص. 115-136.

3. الحمش، تركي حسين. (2018). "تقنية تحويل الفحم إلى سوائل وانعكاساتها على صناعة تكرير النفط". مجلة النفط والتعاون العربي، المجلد 44، العدد 166، الكويت.
4. دودو، نبيلة. (2023). "الأهمية الاقتصادية للنقل بالأنابيب للغاز الطبيعي الجزائري: دراسة حالة ميد غاز". مجلة البحوث الاقتصادية المتقدمة، المجلد 8، العدد 1، ص ص. 211-223.
5. رحمان، أمال، وطواهر، محمد التهامي. (2013). "تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل -حالة الجزائر-". مجلة الباحث، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، العدد 12، ص ص. 21-23.
6. سويدي، ناصر، وبوراس، محمد. (2021). "الاستثمار في قطاع المحروقات في ظل أحكام القانون 19-13". المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، الجزائر.
7. صيد، فاتح. (2022). "صناعة التكرير في الجزائر بين إشكالية تصدير النفط الخام وفاقد المنتجات المكررة: دراسة تحليلية للفترة 2000-2020". مجلة الاقتصاد والتنمية المستدامة، الجزائر.
8. عباس، س. (د.ت). "تحليل المنتجات البترولية في السوق الجزائرية". مجلة القانون الاقتصادي، المجلد 2، العدد 8، ص ص. 201-225.
9. عصاد، محمد عبد الباسط. (2021). "عقود الشراكة حسب القانون المتعلق بالمحروقات رقم 19-13". المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، الجزائر.
10. عطار، س. (د.ت). "الشركات الدولية للمحروقات الجزائرية". مجلة العلوم الاقتصادية والسياسية، المجلد 3، العدد 10، ص ص. 55-72.
11. علوي، سليمة. (د.ت). "قراءة تحليلية للقانون 19-13 المنظم لنشاطات المحروقات". حوليات جامعة الجزائر 1، المجلد 36، ص ص. 224-241.
12. قريشي، العيد. (2020). "تكرير النفط كخيار استراتيجي للتنويع الاقتصادي وتحقيق التنمية المستدامة بالجزائر: دراسة تحليلية". مجلة اقتصاد المال والأعمال، المجلد 4، العدد 1، ص ص. 141-164.
13. معاشو، مصطفى. (2019). "أثر إستراتيجية التوزيع الدولي على ترقية الصادرات خارج المحروقات". مجلة الميادين الاقتصادية، المجلد 2، العدد 1، ص ص. 43-58.

سادسا: التقارير والمنشورات الرسمية للمؤسسات

1. بنك الجزائر. (2007). النظام رقم 07-01 المتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات الجارية مع الخارج والعملة الصعبة. منشورات بنك الجزائر، الجزائر.
2. سلطة ضبط المحروقات (ARH). (2022). التقرير السنوي ودليل معايير الأمن الصناعي. منشورات سلطة ضبط المحروقات، الجزائر.
3. شركة سوناطراك. (2023). التقرير السنوي لحصيلة النشاطات. منشورات مؤسسة سوناطراك، الجزائر.
4. شركة نفطال. (2023). حصيلة نشاطات التوزيع وتسيير مراكز التخزين. منشورات مؤسسة نفطال، الجزائر.
5. غرفة التجارة الدولية. (2020). قواعد الإنكوترمز 2020 (Incoterms 2020). منشورات ICC، باريس.
6. الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات (ALNAFT). (2024). دليل الاستثمار في قطاع المحروقات. الجزائر.

سابعا: المراجع الأجنبية

1. **BENCHIKH, Madjid.** (1973). *Les instruments juridiques de la politique algérienne des hydrocarbures*. Paris: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence (L.G.D.J).
2. **CMS Law Group.** (2023). *Oil and Gas Regulation in Algeria: A Comprehensive Legal Overview of Upstream and Downstream Sectors*. London: CMS Global Energy Practice.
3. **TRARI-TANI, Mostefa.** (2018). *Droit de l'énergie en Algérie : Cadre juridique des hydrocarbures et des énergies renouvelables*. Alger: Office des Publications Universitaires (OPU).

ثامنا: المواقع الالكترونية

1. **سلطة ضبط المحروقات (ARH).** د. ت. (*البوابة الإلكترونية الرسمية لسلطة ضبط المحروقات بالجزائر*. وزارة الطاقة والمناجم. https://www.arh.gov.dz/ .

2. **الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات) .(ALNAFT** د. ت .(*البوابة الرسمية لوكالة النفط الوطنية لتثمين الموارد* https://www.alnaft.gov.dz/ .

3. **Oil, Gas & Energy Law (OGEL)**. (n.d.). *OGEL journal: International portal for energy and hydrocarbon law*. https://www.ogel.org/

الفهرس

العنـــــــــــوان	الصفحة
مقدمة المذكرة	**1**
الفصل الأول: الأساس التشريعي لنشاطات المصب في الجزائر	
المبحث الأول: المفاهيم القانونية والخصائص التنظيمية لنشاطات المصب	**11**
المطلب الأول: ماهية نشاطات المصب (التكرير، المعالجة، والنقل بالأنابيب) وتميزها عن نشاطات المنبع	11
• الفرع الأول: تعريف نشاطات المصب	11
• الفرع الثاني: تمييز نشاطات المصب عن نشاطات المنبع (Upstream) في القانون الجزائري	15
المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للموارد والمنشآت في نشاطات المصب	17
• الفرع الأول: الطبيعة القانونية للموارد الهيدروكربونية والمنتجات النفطية	17
• الفرع الثاني: مبدأ الملكية العامة للمنشآت والموارد في نشاطات المصب	19
المطلب الثالث: الضوابط القانونية للمنشآت الصناعية المرتبطة بالمصب	22
• الفرع الأول: معايير السلامة الصناعية	22
• الفرع الثاني: المعايير البيئية والقواعد القانونية المتعلقة بالإضرار بالبيئة	23
المبحث الثاني: التنظيم التشريعي والمؤسساتي لنشاطات المصب	**25**
المطلب الأول: التطور التشريعي لنشاطات المصب	25
• الفرع الأول: التحولات القانونية من القانون 05_07 الى القانون 19_13	25
• الفرع الثاني: أثر الإصلاحات القانونية على نشاطات المصب	27
المطلب الثاني: الهيئات التنظيمية والرقابة لنشاطات المصب	29
• الفرع الأول: دور سلطة ضبط المحروقات (ARH) في مراقبة نشاط المصب	29
• الفرع الثاني: الصلاحيات الرقابية والتقنية للوكالة الوطنية لتثمين الموارد (ALNAFT)	31
المطلب الثالث: آليات التسيير واستغلال نشاطات المصب	33
• الفرع الأول: مكانة شركة سوناطراك وفروعها في إدارة قطاع المصب	33
• الفرع الثاني: آليات منح الرخص والامتيازات لممارسة نشاطات التكرير والتوزيع	36
خلاصة الفصل الأول	**39**
الفصل الثاني: النظام القانوني لعقود نشاطات المصب	
المبحث الأول: عقود إنجاز وتطوير البنى التحتية للمصب	**42**

المطلب الأول: تنظيم عقود إنشاء واستغلال منشآت المصب وعقود النقل والتسيير	43
• الفرع الأول: عقود بناء وحدات التكرير والبتروكيماويات (EPC)	43
• الفرع الثاني: عقود امتياز النقل بالأنابيب وتسيير الشبكات	46
• الفرع الثالث: عقود المناولة (Sous-traitance) في مشاريع المصب	48
المطلب الثاني: الآليات القانونية لتمويل مشاريع البنى التحتية	50
المطلب الثالث: المسؤولية المدنية والبيئية للبنى التحتية لنشاطات المصب	52
• الفرع الأول: التكييف القانوني للمسؤولية المدنية على أساس "حراسة الأشياء الخطرة"	53
• الفرع الثاني: المسؤولية البيئية وتكريس مبدأ الملوث يدفع للتعويض عن الضرر الإيكولوجي	53
• الفرع الثالث: الضمانات المالية والرقابة التقنية (إلزامية التأمين ودور سلطة ضبط المحروقات)	54
المبحث الثاني: عقود إدارة وتوريد المنتجات البترولية	**56**
المطلب الأول: الأحكام القانونية لعقود التوريد والتخزين	56
• الفرع الأول: عقود توريد المواد الأولية النفط والغاز	56
• الفرع الثاني: عقود تخزين المنتجات البترولية الاستراتيجية والتجارية	59
المطلب الثاني: قواعد توزيع وتسويق المنتجات النفطية	61
• الفرع الأول: تسويق المنتجات في السوق الوطنية	61
• الفرع الثاني: آليات تحديد الأسعار والضبط القانوني للمنافسة في قطاع التوزيع	64
المطلب الثالث: ضوابط تصدير المنتجات المكررة والمشتقات البترولية	66
• الفرع الأول: الضوابط الإدارية لتصدير الفائض وتكريس سيادة الدولة	67
• الفرع الثاني: التأطير التعاقدي للبيوع البترولية الدولية الإنكوترمز وضمانات الدفع	68
• الفرع الثالث: الرقابة المالية الصارمة توطين الصادرات وإلزامية تحويل العائدات	68
خلاصة الفصل الثاني	**70**
الخاتمة	**72**
الملاحق	**75**
قائمة المراجع والمصادر	**80**

ملخص:

تتناول هذه الدراسة "الإطار القانوني لنشاطات المصب في الجزائر" وفقاً للقانون رقم 19-13 المتعلق بالمحروقات، بهدف تحليل القواعد المنظمة للتكرير، النقل، والتوزيع. وتبرز الدراسة سعي المشرع للموازنة بين حماية السيادة والأمن الطاقوي المحلي، وبين تقديم تحفيزات وضمانات لجذب الاستثمارات الأجنبية والتكنولوجيا.

وباعتماد المنهج الوصفي التحليلي والمقارن، تفكك الدراسة المنظومة الرقابية والمؤسساتية للقطاع، متمثلة في سلطة ضبط المحروقات (ARH) ومجمع "سوناطراك"، إلى جانب تحليل العقود المعقدة لإنشاء وتشغيل منشآت المصب .

وقد خلصت الدراسة إلى أن عقود المصب ذات طبيعة مركبة تجمع بين القانون الخاص والنظام العام الاقتصادي (كأولوية تموين السوق المحلية)، مع تكريس مسؤولية بيئية صارمة وفق مبدأ "الملوث يدفع". وتوصي الدراسة بالإسراع في إصدار المراسيم التنفيذية المتبقية لتعزيز الأمن القانوني وجذب الشراكات.

الكلمات المفتاحية: نشاطات المصب، الإطار القانوني، سلطة ضبط المحروقات، السيادة الوطنية والأمن الطاقوي، عقود الشراكات والاستثمار الأجنبي.

Abstract*:*

This study examines the "Legal Framework for Downstream Activities in Algeria" under Law No. 19-13 governing hydrocarbon activities. It analyzes the legal and regulatory rules governing refining, processing, pipeline transportation, storage, and distribution. The study highlights the legislator's efforts to strike a delicate balance between preserving national sovereignty and securing domestic energy supply on one hand, and providing incentives and guarantees to attract foreign direct investment and technology transfer on the other.

Utilizing a descriptive, analytical, and comparative approach, the study deconstructs the sector's institutional and regulatory framework—specifically the pivotal role of the Hydrocarbon Regulatory Authority (ARH) and the legal status of Sonatrach. It also examines the complex contractual network associated with downstream facilities, such as EPC contracts, transportation concessions, and supply agreements.

The study concludes that downstream contracts possess a hybrid legal nature blending private law with economic public order (e.g., domestic market supply priority). Furthermore, it establishes a strict objective environmental liability framework based on the "polluter pays" principle. Finally, the study recommends accelerating the issuance of the remaining executive decrees to enhance legal certainty and attract further investment partnerships.

Key Words : Activités Aval, Cadre Juridique, Autorité de Régulation des Hydrocarbures, Souveraineté Nationale et Sécurité Énergétique, Contrats de Partenariat et Investissements Étrangers

Résumé :
Cette étude examine le « Cadre juridique des activités de l'aval en Algérie » à la lumière de la loi n° 19-13 relative aux hydrocarbures. Elle analyse les règles régissant le raffinage, le transport par canalisation, le stockage et la distribution. L'étude met en lumière l'effort du législateur pour équilibrer la préservation de la souveraineté nationale et la sécurité énergétique locale d'une part, et l'octroi d'incitations et de garanties pour attirer l'investissement étranger direct et le transfert de technologie d'autre part.
En adoptant une approche descriptive, analytique et comparative, l'étude décortique le système institutionnel et de régulation du secteur, notamment le rôle central de l'Autorité de Régulation des Hydrocarbures (ARH) et le statut de Sonatrach. Elle analyse également le réseau contractuel complexe lié aux installations de l'aval, tel que les contrats EPC, les concessions de transport et les accords d'approvisionnement.
L'étude conclut que les contrats de l'aval ont une nature juridique hybride mêlant le droit privé et l'ordre public économique (comme la priorité d'approvisionnement du marché national). De plus, elle consacre un régime de responsabilité environnementale objective et stricte basé sur le principe « pollueur-payeur ». Enfin, l'étude recommande d'accélérer la promulgation des décrets exécutifs restants pour renforcer la sécurité juridique et attirer davantage de partenariats.
Mots-clés: Downstream Activities, Legal Framework, Hydrocarbons Regulatory Authority, National Sovereignty and Energy Security, Partnership Contracts and Foreign Investment.