



HAL
open science

Les plateformes pétrolières et la mise en œuvre du droit de l'environnement marin dans le Golfe de Guinée : fait internationalement illicite.

Esther Ngo Baha

► To cite this version:

Esther Ngo Baha. Les plateformes pétrolières et la mise en œuvre du droit de l'environnement marin dans le Golfe de Guinée : fait internationalement illicite.. Revue internationale de droit et science politique / International Journal of Law and Political Science, 2023, 3 (8). <hal-04662541v2>

HAL Id: hal-04662541

<https://hal.science/hal-04662541v2>

Submitted on 5 Aug 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Les plateformes pétrolières et la mise en œuvre du droit de l'environnement marin dans le Golfe de Guinée : fait internationalement illicite.

Esther Ngo Baha¹

Doctorante en droit international et européen

Institut de Recherche en Droit International et Européen de la Sorbonne

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Résumé

La plateforme pétrolière est un investissement économique de grande valeur. En droit international comme en droit interne, ce complexe industriel dont l'activité minière est préalablement autorisée repose sur des contrats passés entre un Etat propriétaire du plateau continental à forer et une entreprise minière pétrolière et parapétrolière nationale ou étrangère. Les pays en développement encadrent la vie commerciale de la plateforme depuis son acquisition, son démantèlement, en passant par son installation et son entretien. Le flux de technologies, de capitaux, de service et de personnes que la plateforme pétrolière concentre à elle seule en génère tout aussi. Comme industries minières, elle dépend des textes de Londres (1954, 1969, 1990), de Genève (1958) et de Montego Bay (1982). Elle a favorisé l'expansion considérable de l'exploration et de l'exploitation du fond des mers à partir de plateformes installées en surface, qui se sont multipliées et diversifiées. Il en résulte un régime complexe, dans lequel les droits de l'État côtier coexistent avec le droit qu'ont les États d'utiliser les espaces concernés. Certaines matières spécifiques font l'objet d'un examen plus détaillé, en raison des problèmes concrets que suscitent l'installation et l'utilisation des plateformes en mer. Il s'agit des questions relatives à la navigation des plateformes, à leur installation dans des zones où le titre territorial est contesté, à la sécurité des plateformes et à la protection du milieu marin (prévention et réparation des dommages) contre la pollution qui peut résulter de leurs activités, ainsi qu'à l'enlèvement des plateformes désaffectées.

¹ Adresse e-mail : academicestha210@yahoo.fr

Mots-clés : Les plates-formes pétrolières, droit international, droit de l'environnement marin, fait international illicite.

ABSTRACT

The oil platform is a valuable economic investment. In international law as in domestic law, this industrial complex whose mining activity is previously authorized is based on contracts concluded between a State which owns the continental shelf to be drilled and a national or foreign oil and oil mining company. Developing countries supervise the commercial life of the platform from its acquisition, its dismantling, through its installation and maintenance. The flow of technologies, capital, services and people that the oil platform alone concentrates generates just as much. As mining industries, it depends on the texts of London (1954, 1969, 1990), Geneva (1958) and Montego Bay (1982). It has favored the considerable expansion of the exploration and exploitation of the seabed from platforms installed on the surface, which have multiplied and diversified. The result is a complex regime, in which the rights of the coastal State coexist with the right of States to use the spaces concerned. Certain specific matters are the subject of a more detailed examination, due to the concrete problems raised by the installation and use of platforms at sea. These are questions relating to the navigation of platforms, their installation in areas where territorial title is contested, the safety of platforms and the protection of the marine environment (prevention and repair of damage) against pollution which may result from their activities, as well as the removal of disused platforms.

Keywords: Oil platforms, international law, marine environmental law, wrongful international act.

Introduction

La responsabilité pour fait internationalement illicite constitue la responsabilité de droit commun en droit international. Il existe aussi l'éventualité d'une responsabilité sans manquement, pour risque ou pour dommage. L'abandon du dommage comme élément constitutif du fait internationalement illicite a pour vocation de rendre alors possible la continuation entre les deux régimes de responsabilité. Cette constatation a conduit la CDI à séparer, dès 1974, l'étude de la responsabilité pour fait internationalement illicite (projet d'article de 2001²) de celle de la responsabilité pour les conséquences préjudiciables résultant d'activités qui ne sont pas interdites par le droit international. Il en est ressorti deux projets d'articles. Le premier projet est sorti en 2001. La CDI l'intitule la « *prévention des dommages transfrontaliers résultant d'activités dangereuses* », il n'aborde pas le cœur de notre travail, mais, son entrée en matière à savoir la réglementation des obligations de vigilance incombant à l'Etat à cet égard. Il s'agit donc de règles « *primaires* » dont la violation entraîne la responsabilité, pour fait internationalement illicite, de l'Etat duquel elle est attribuée. Le second rapport qui date de 2006 constitue un projet d'article intitulé « *Projet de principe sur la répartition des pertes en cas de dommages transfrontaliers découlant d'activités dangereuses* »³. Le problème est que la gravité des dommages que les plateformes pétrolières rendent possibles par les progrès de la science et de la technique, en arrive parfois à causer à l'homme et à son environnement des dommages irréversibles. Il conduit en droit international et en droit interne, à admettre des cas de responsabilités pour risque et à s'informer sur la valeur de cette responsabilité. Mais soyons assez clair, car le régime de la responsabilité pour risque se fonde sur l'évitement de la survenance d'un « *Fait objectif* ». À aucun moment de sa réflexion, la CDI n'a adopté une approche claire et tranchée permettant alors de choisir un fondement viable pour cette forme de responsabilité : le risque ou le simple dommage transfrontalier et ce même en cas de risque particulier. Il faut donc savoir si une telle responsabilité peut peser sur les Etats même lorsqu'ils ne sont pas les opérateurs des opérations pétrolières en cause et si elle peut être engagée en l'absence de texte le prévoyant expressément ?

² Résol. 56/82 du 12 déc. 2001

³ Résol. 61/36 du 18 déc. 2006

Au demeurant, il s'agira de présenter le domaine de la responsabilité pour risque (I) et la sécurité des plates-formes, la protection du milieu marin et la réparation des dommages dus à la pollution (II).

I. Le domaine de la responsabilité pour risque

Le simple fait que ce type de responsabilité ne se conçoit qu'en l'absence d'un fait internationalement illicite en restreint véritablement le champ d'application potentiel au fur et à mesure que les Etats multiplient les obligations internationales d'un genre nouveau, débouchant sur la nécessité d'opérationnaliser d'autres hypothèses de responsabilité pour fait licite. Il en va notamment ainsi de l'affermissement des obligations de prévention du dommage, objet du projet d'articles de la CDI de 2001.⁴ Quant aux illustrations conventionnelles, il convient d'être attentif sur les fondements retenues par ces textes en matières de responsabilité : les hypothèses où la victime bénéficie d'une réparation sans avoir à démontrer une « *faute* » ne correspondent à la responsabilité pour risque que s'il apparaît clairement que les Etats se sont refusés à consacrer implicitement une nouvelle forme d'obligation de vigilance par exemple fondé sur le critère de l'aggravation des circonstances atténuantes.

La maturation du droit international tourne un peu au ralenti pour ne serait que conforté la peur chez les Etats selon laquelle la consécration du principe de responsabilité pour risque pourrait directement et même indirectement mettre un terme à la pratique du dumping environnemental.⁵ Il est donc clair que même pour les plateformes pétrolières installées au large, il est davantage plus réaliste de composer leur standard de fonctionnement économique et écologique en s'appuyant sur le droit international général et donc à l'obligation traditionnelle de « *vigilance* » que l'on appelle la *due diligence*, qui finit plus souvent par réactiver la responsabilité pour fait internationalement illicite.

⁴ Dans l'affaire du détroit de Corfou (CIJ) ou celle de la sentence arbitrale du 11 mars 1941 dans l'*Affaire de la Fonderie de Trail* (Etats Unis C. Canada), la responsabilité de l'Etat telle qu'elle a été retenue par l'instance internationale a été fondée sur le critère de négligence soit un élément effectivement constitutif d'une violation de l'obligation de vigilance. L'arrêt de 1949, évoque à l'encontre de l'Albanie, « *l'obligation pour tout Etat de ne pas utiliser son territoire aux fins d'actes contraires au droit d'autres Etats* » (rec. P. 22) ; la sentence de 1941 fait application de la même idée aux dommages dus à des fumées d'usines dépassant les frontières nationales (*RSA*, Vol. III, p1938).

⁵ Sauf que si l'on oscille, pour ce qui est des lectures normatives entre la convention sur le plateau continental de 1958, la Déclaration de Stockholm (1972) et la convention de Montego Bay sur le droit de la mer (1982), les raffermissements procéduraux sont plus axées sur les obligations de prévention par les Etats que sur l'immense avantage que procurerait l'édiction d'une convention sur la responsabilité pour risque.

Plusieurs de ces traités et la pratique récente de la réparation des dommages de pollution manifestent que les Etats retiennent volontiers la responsabilité pour risque quand elle peut être supportée, à titre principal ou exclusif, par des personnes privées (les entreprises spécialisées dans l'exploitation des gisements des hydrocarbures en mer et entreprises connexes). En revanche, ils expriment des réserves croissantes à l'égard d'un projet de convention qui prévoirait exclusivement et même parallèlement, la responsabilité internationale de l'Etat. Or, il faut tout de même éviter d'oublier de considérer que des causes d'exonération de la responsabilité pour fait licite, certaines hypothèses de responsabilités pour risque soient plus clairement retenues qu'au paravent.

Quel que soit le contenu de cette pratique, son effet illimité transparait dans la plupart des ordres juridiques nationaux sous forme de responsabilité pour risque dans le domaine pétrolier offshore. Ce qui veut tout simplement affirmer ici que nous nous alignons à la suite de ces auteurs qui y voient la preuve de l'existence d'un principe général de droit. Partant du principe général de droit selon lequel la responsabilité du sujet du droit international ne peut être engagée que si l'activité est très dangereuse, alors la responsabilité pour risque et donc pour fait internationalement licite est commun à tous les ordres internes et même coopératifs.

L'hypothèse générale de la responsabilité « *objective* » parallèlement à celle de la responsabilité pour fait internationalement illicite peut être en effet contestée tout simplement parce que ce n'est pas vraiment un terrain d'observation privilégié du développement progressif du droit international en termes de densification normative.

La pollution de l'environnement marin et côtier par les rejets de ce complexe industriel qu'est la plateforme pétrolière active certes la responsabilité pour risque ce qui suppose la prééminence de fait licite dangereux mais pas de fait illicite et donc de leur appliquer tous autant qu'ils sont, un régime de responsabilité aggravée qui épouse l'idée de violation grave d'obligation de normes découlant de normes impératives du droit international général.

A- Le régime juridique de responsabilité pour risque

L'extraction industrielle des hydrocarbures passe par l'exécution de contrats pétroliers moyennant d'importants moyens financiers et une infrastructure technologique de pointe. La technologie étant à l'épreuve de la profondeur de l'eau et de l'éloignement de la côte, il ne s'agit pas vraiment de séparer eaux internationales et eaux nationales dans ce cas de figure. Il s'agit d'observer le principe de *due diligence*. Il permet de se focaliser surtout sur le forage dans le plateau continental juridique où les entreprises étrangères exploitantes des plateformes offshore et détentrices de

technologies permettant de sauvegarder les milieux marins du Golfe de Guinée sont amenées à honorer leur responsabilité avec une extensibilité des avis rendus. Il n'est pas inopportun de considérer que le droit de l'environnement repousse les limites de la reconnaissance de la responsabilité internationale. La plateforme offshore constitue donc un objet du droit qui peut encourager la dilution et une extension du domaine de la responsabilité pour fait internationalement illicite.

1- Les entreprises étrangères exploitants des plateformes offshore et détentrices de technologies permettant de sauvegarder les milieux marins du Golfe de Guinée

Dans le cas d'une obligation de comportement, il suffit de constater qu'une entreprise étrangère exploitant des plateformes offshore et détentrices de technologies permettant de sauvegarder les milieux marins dans le Golfe de Guinée n'a pas adopté l'attitude attendue d'elle pour en déduire la violation d'une obligation internationale⁶. Ici il est question d'obligations technologiques très précises qui doivent composer avec la souveraineté des Etats côtiers qui sont alors tenu d'apprécier le comportement technologique des sociétés extractives de façon plus précise pour encourager la croissance économique et la conservation de la nature par le biais de ses organes. La responsabilité de l'Etat côtier est alors engagée si le comportement de ses propres organes est tel qu'ils n'ont pas observés l'obligation de vigilance qui leur incombe pour éviter, faire cesser ou réparer des comportements industriels préjudiciables pour l'homme, la mer et l'économie pour chaque partie concernée en temps et avec efficacité.

2- Eléments préalables d'analyse

La responsabilité de la personne morale qu'est l'entreprise multinationale coexiste avec celle de l'Etat de siège de ladite entreprise parce qu'elle agit au nom de ce droit d'extranéité économique dans le Golfe de Guinée. Puisque la présence de la plateforme offshore annule l'éventualité de la responsabilité sans manquement en droit international, chaque situation créée par la survenance d'un évènement de mer préjudiciable pour l'environnement a des conséquences juridiques pour l'auteur du fait internationalement illicite qui remontent directement à son Etat d'origine, mais touchent spécifiquement un ou plusieurs autres sujets du droit international.

Les obligations des opérateurs économiques détenteurs d'installations extractives en mer ne se limitent plus qu'à la réparation du préjudice causé par l'exécution problématique du contrat pétrolier (fait internationalement illicite) parce qu'elles causent des préjudices à un ou plusieurs autres sujets du droit international. La présence de la plateforme pétrolière en mer est donc une

⁶ P. Dailler et al., *Droit International public*, Paris, L.G.D.J., p. 861.

activité très enrichissante pour les trésors publics des Etats liés par le contrat pétrolier et pourtant l'éventualité d'une responsabilité pour risque ou pour dommage est prévisible dès qu'elle entre en activité quelque part dans des eaux sous juridiction et même au-delà.

La gravité des dommages que l'exécution des contrats pétroliers (opérations pétrolières), rendues possible par les innovations scientifiques et technologiques, peuvent causer à l'homme et son environnement conduit, en droit de l'environnement, à admettre des cas de responsabilité pour risque et de s'interroger sur la place de cette responsabilité alors partie pour être constatable. L'affermissement des obligations de prévention du dommage font l'objet des articles de la CDI de 2001. On peut en déduire que, dans la pratique, la responsabilité pour risque industriel pétrolier en mer est soutenue par les Etats qu'à condition qu'elle soit principalement ou exclusivement soutenu par les opérateurs économiques (entreprises pétrolières). Sachant que l'exploitation pétrolière est très dangereuse, il est préférable d'y associer la responsabilité pour risque (avec ou sans fait illicite) tout en lui appliquant un régime de responsabilité aggravé parce que le cas de la plateforme offshore correspond plus à la violation grave d'obligations environnementales découlant de normes impératives et secondaires du droit international général, raison pour laquelle le principe de *due diligence* coiffent toutes ces responsabilités visiblement « partagées ».

En droit positif, aucune convention n'est exclusivement consacrée à la plateforme pétrolière en mer. Ces activités sont donc prises en considération à travers des régimes particuliers de responsabilité qui s'imbriquent et ne la nomment pas spécifiquement. Le droit de responsabilité économique et environnementale en mer peut être illustré dans l'affaire de la *Fonderie de Trail*. Ainsi, la gamme des solutions conventionnelles s'étend sur plusieurs responsabilités liées de façon graduelle. On a alors la responsabilité des personnes directement responsables d'une activité à risque menée sur n'importe quelle partie du complexe industriel qu'est la plateforme pétrolière et ses installations associées ou de produits dangereux qui mène à la responsabilité des Etats eux même. On peut y ajouter les modalités intermédiaires prévoyant une responsabilité subsidiaire ou complémentaire de l'Etat (Etat de siège de l'entreprise) exerçant sa juridiction sur l'opérateur privé étranger (entreprise multinationale exploitant la plateforme offshore).

B- L'activation automatique de la responsabilité de la personne physique⁷

⁷ La convention de 1971 a porté création du Fipol, Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Elle a été complétée par les conventions de 1992 et le protocole de 2003, qui ont créé respectivement le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire. Ces trois entités versent des indemnités pour les dommages de pollution par les hydrocarbures suite à des déversements provenant de navires-citernes. Ces trois fonds sont administrés par un secrétariat commun mais constituent des entités juridiques distinctes et indépendantes de l'OMI. Leur siège est à Londres.

Ici, la responsabilité de la « personne physique »⁸ responsable de l'installation dont le fonctionnement a causé un dommage. Retenons que la responsabilité de l'Etat d'établissement ou d'immatriculation de la plateforme pétrolière et/ou ses installations associées peuvent être mise en exergue dans la mesure où il a manqué à ses obligations de vigilance. C'est-à-dire qu'il n'a pas vérifié que les entreprises pétrolières sont couvertes par une assurance suffisante, une politique de RSE raisonnable et un indice de normalisation soutenable au golfe de Guinée (ISO, IPIECA, API etc.).

1- L'activation automatique de la responsabilité de l'exploitant du gisement d'hydrocarbures offshore⁹

La responsabilité automatique de l'exploitant du gisement d'hydrocarbures¹⁰ offshore reste sous un plafond lors de la souscription de sa police d'assurance. Il y'a parfois automaticité de la responsabilité relayée par l'Etat de Siège quand celui-ci prend à charge le surplus du dommage réellement subi suite à un engagement préalable : sauf si le relais de l'Etat de siège pour réparation complémentaire ne peut pas lui aussi dépasser un nouveau plafond bien qu'il soit plus élevé que le précédent. Aucun accident majeur survenant sur la plateforme pétrolière n'est similaire. Cette solution est donc retenue ici parce que le montant des dommages n'est aisé à déterminé à l'avance.

2- La responsabilité objective de l'Etat riverain ou l'organisation internationale sous la juridiction desquels se trouve la plateforme pétrolière à l'origine du dommage

⁸ Voir les Conventions et recommandations de l'OIT sur la sécurité et la santé au travail en mer mise à jour le 02 février 2006: Convention (n° 161) sur les services de santé au travail, 1985; Recommandation (n° 171) sur les services de santé au travail, 1985 ; Prévention des accidents industriels majeurs; Convention (n° 174) sur la prévention des accidents industriels majeurs, 1993; Recommandation (n° 181) sur la prévention des accidents industriels majeurs, 1993; Convention (n° 162) sur l'amiante, 1986 ; Recommandation (n° 172) sur l'amiante, 1986 ; Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946 ; Convention (n° 113) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959 ; Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 ; Recommandation (n° 142) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 ; Convention (n° 152) sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires, 1979; Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987 ; Recommandation (n° 105) sur les pharmacies à bord, 1958 ; Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996 ; Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921).

⁹ Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures conclue à Londres le 12 mai 1954 ; Loi fédérale de 1990 - *Oil Pollution Act*, adoptée à la suite du naufrage de l'Exxon Valdez aux Etats-Unis d'Amérique. Elle met en place un second niveau d'indemnisation, l'Oil Spill Liability Trust Fund.

¹⁰ Document d'orientation pour l'atelier tripartite d'Afrique subsaharienne sur la sécurité et la santé au travail dans l'industrie du pétrole et du gaz signé à Maputo au Mozambique (17-18 mai 2017).

Que ce soit l'article 204¹¹, 235¹² ou 263¹³ de la CNUDM, les dommages dus à la présence de la plateforme sont ceux que laisse la marée noire en particulier et le torchage. Ici l'UA¹⁴, la CEDEAO¹⁵, la CEEAC¹⁶ et la Commission du Golfe de Guinée ont une responsabilité objective. Si leur plan d'urgence, au tiers 2 comme au Tiers 3 sont mal exécutés. Le problème majeur que vient pourtant résoudre la *due diligence* est au-delà de la mise en place d'un régime de la responsabilité civile des seuls opérateurs économiques. Le principe du pollueur-payeur peut aller jusqu'à financer des travaux d'intérêt général comme la reconstitution progressive des sites à l'Etat naturel initial.

II- Sécurité des plates-formes, protection du milieu marin et réparation des dommages dus à la pollution

A- Sécurité

¹¹ CNUDM, Article 204 « *Surveillance continue des risques de pollution et des effets de la pollution*

1. *Les Etats s'efforcent, dans toute la mesure possible et d'une manière compatible avec les droits des autres Etats, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, d'observer, mesurer, évaluer et analyser, par des méthodes scientifiques reconnues, les risques de pollution du milieu marin ou les effets de cette pollution.*

2. *En particulier, ils surveillent constamment les effets de toutes les activités qu'ils autorisent ou auxquelles ils se livrent afin de déterminer si ces activités risquent de polluer le milieu marin. »*

¹² CNUDM, Article 235 « *Responsabilité*

1. *Il incombe aux Etats de veiller à l'accomplissement de leurs obligations internationales en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin. Ils sont responsables conformément au droit international.*

2. *Les Etats veillent à ce que leur droit interne offre des voies de recours permettant d'obtenir une indemnisation rapide et adéquate ou autre réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction.*

3. *En vue d'assurer une indemnisation rapide et adéquate de tous dommages résultant de la pollution du milieu marin, les Etats coopèrent pour assurer l'application et le développement du droit international de la responsabilité en ce qui concerne l'évaluation et l'indemnisation des dommages et le règlement des différends en la matière, ainsi que, le cas échéant, l'élaboration de critères et de procédures pour le paiement d'indemnités adéquates, prévoyant, par exemple, une assurance obligatoire ou des fonds d'indemnisation. »*

¹³ CNUDM, Article 263 « *Responsabilité*

1. *Il incombe aux Etats et aux organisations internationales compétentes de veiller à ce que les recherches scientifiques marines, qu'elles soient entreprises par eux ou pour leur compte, soient menées conformément à la Convention.*

2. *Les Etats et les organisations internationales compétentes sont responsables des mesures qu'ils prennent en violation de la Convention en ce qui concerne les travaux de recherche scientifique marine menés par d'autres Etats, par des personnes physiques ou morales ayant la nationalité de ces Etats ou par les organisations internationales compétentes, et ils réparent les dommages découlant de telles mesures.*

3. *Les Etats et les organisations internationales compétentes sont responsables, en vertu de l'article 235, des dommages causés par la pollution du milieu marin résultant de recherches scientifiques marines effectuées par eux ou pour leur compte. »*

¹⁴ L'Union Africaine.

¹⁵ La Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest.

¹⁶ La Communauté Economique des Etats de l'Afrique de Centrale.

L'installation de plateformes en mer entraîne certains risques. Des navires peuvent entrer en collision avec celles-ci¹⁷. Les plateformes peuvent faire l'objet d'attaques, par exemple par des groupes terroristes du MEND au Nigeria qu'il cible avec actions armées à visées politiques et économique pour protester contre les risques environnementaux liés à l'exploitation du pétrole *offshore* dans le Delta du Niger.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) reconnaît le droit de l'État côtier d'adopter des mesures destinées à assurer la sécurité des plateformes dans sa mer territoriale (article 21 § 1 b), sur son plateau continental (article 80) et dans sa zone économique exclusive (article 60 § 4)¹⁸. Dans le cas de plateformes situées dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental, la Convention prévoit l'établissement de zones de sécurité autour des plateformes d'une distance de 500 mètres¹⁹, « *sauf dérogation autorisée par les normes internationales généralement acceptées ou recommandées par l'organisation internationale compétente* »²⁰. Sur le fondement des articles 60 et 80 de la CNUDM, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté des résolutions concernant la sécurité des plateformes et les zones de sécurité autour de celles-ci²¹. La protection des plateformes contre tout acte de violence dirigée contre celles-ci fait l'objet d'un protocole à la convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Le protocole²², qui fut adopté en même temps que la convention, est entré en vigueur le 1^{er} mars 1992. Il fait l'objet d'une large adhésion de la communauté internationale puisque 151 États y sont partis contractantes.

¹⁷ Par exemple H. es Maeili, *op. cit.*, *supra* n. 86, p. 122, qui mentionne qu'entre 1973 et 1995, 463 collisions ont été recensées sur le plateau continental du Royaume-Uni.

¹⁸ Egalement l'article 147 § 2, concernant les activités menées dans la Zone.

¹⁹ L'article 60 § 5 de la CNUDM : « *L'État côtier fixe la largeur des zones de sécurité compte tenu des normes internationales applicables. Ces zones de sécurité sont conçues de manière à répondre raisonnablement à la nature et aux fonctions des îles artificielles, installations et ouvrages et elles ne peuvent s'étendre sur une distance de plus de 500 mètres autour des îles artificielles, installations ou ouvrages, mesurés à partir de chaque point de leur bord extérieur, sauf dérogation autorisée par les normes internationales généralement acceptées ou recommandées par l'organisation internationale compétente. L'étendue des zones de sécurité est dûment notifiée* ».

²⁰ Dans la Zone, l'article 147 § 2 c de la CNUDM.

²¹ Les résolutions A.341 (IX), A.370 (X), A.621 (15), ainsi que la résolution A.671(16) du 19 octobre 1989 (« *Safety zones and safety of navigation around offshore installations and structures* ») qui contient des dispositions relatives à la navigation dans les parages de plates-formes, aux actions à prendre par les États en cas de violation de zones de sécurité, et aux mesures destinées à assurer la diffusion des informations sur leur emplacement.

²² Protocole du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental. Le protocole de 1988 a fait l'objet d'une révision par le protocole de 2005 qui est entré en vigueur le 28 juillet 2010 et qui compte 27 parties contractantes.

B- Pollution

Les activités menées par des plateformes en mer peuvent être sources de pollution²³ du milieu marin. Le fait internationalement licite concerne plus l'exploitation normale d'une plateforme. La plate-forme pétrolière offshore peut entraîner une pollution par le rejet de fluides de forage²⁴ – qui peuvent contenir différents produits toxiques – de déblais de forage²⁵ et d'hydrocarbures. Afin de donner un aperçu de la réglementation internationale existante, on abordera les questions liées à la prévention et à la réparation.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer établit un cadre juridique cohérent en matière de prévention des dommages résultant d'activités menées sur les fonds marins. Tout d'abord, comme cela a été mentionné plus haut²⁶, l'article 192²⁷ et l'article 194 § 2²⁸ de la CNUDM énoncent des obligations générales de protection et de préservation du milieu marin et de *due diligence*. Ces obligations sont complétées et renforcées par d'autres plus précises demandant notamment aux États de « ne pas déplacer [...] le préjudice ou les risques d'une zone dans une autre et [de] ne pas remplacer un type de pollution par un autre »²⁹. De surveiller « constamment les effets de toutes les activités qu'ils autorisent ou auxquelles ils se livrent afin de déterminer si ces activités risquent de polluer le milieu marin »³⁰. De mener une évaluation des effets sur le milieu marin « des activités envisagées relevant de leur juridiction ou de leur contrôle [qui] risquent d'entraîner une pollution importante ou des modifications considérables et nuisibles du milieu marin »³¹ et de publier régulièrement des

²³ . Selon l'article 1 § 4 de la CNUDM, la pollution du milieu marin s'entend de « l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément ».

²⁴ . Selon l'article 1.1 c) de la décision OSPAR 2000/3 « relative à l'utilisation des fluides de forage à phase organique (OPF) et au rejet des déblais de forage contaminés par des OPF », l'expression « 'fluide de forage' désigne le fluide de base ainsi que les produits chimiques ajoutés qui constituent le fluide utilisé pendant les opérations de forage ».

²⁵ . Selon l'article 1.1 f) de la décision OSPAR 2000/3, l'expression « 'déblais de forage' désigne du matériau solide extrait de la roche en cours de forage, ainsi que tous les autres solides et liquides quels qu'ils soient provenant de tout fluide de forage en adhérence ».

²⁶ . *supra* I, A, b).

²⁷ . « Les États ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin ».

²⁸ . Article 194 § 2 de la CNUDM : « Les États prennent toutes les mesures nécessaires pour que les activités relevant de leur juridiction ou de leur contrôle le soient de manière à ne pas causer de préjudice par pollution à d'autres États et à leur environnement et pour que la pollution résultant d'incidents ou d'activités relevant de leur juridiction ou de leur contrôle ne s'étende pas au-delà des zones où ils exercent des droits souverains conformément à la Convention ».

²⁹ . Article 195 de la CNUDM.

³⁰ . Article 204 de la CNUDM.

³¹ Article 206 de la CNUDM. 128. Article 205 de la CNUDM.

rapports sur les résultats obtenus à la suite des activités de surveillance et des études d'impact qu'ils ont menées.

De plus, l'article 194 § 3 c) de la Convention oblige les États parties à adopter des mesures en vue de limiter « la pollution provenant des installations ou engins utilisés pour l'exploration ou l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol ». L'intérêt de cette disposition est qu'elle donne un catalogue de matières devant faire l'objet d'une réglementation : « mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer et à réglementer la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation de ces installations ou engins et la composition du personnel qui y est affecté ». On observera à ce sujet que l'OMI a adopté des recommandations concernant les normes de construction des plates-formes, destinées à renforcer la sécurité de celles-ci ³².

Pour le reste, les activités relatives aux fonds marins sont soumises à différentes obligations selon les zones concernées notamment l'accord BBNJ. Sur le plateau continental et dans la zone économique exclusive, l'article 208 § 1 demande aux États côtiers d'adopter « *des lois et règlements afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin qui résulte directement ou indirectement d'activités relatives aux fonds marins et relevant de leur juridiction ou qui provient d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages relevant de leur juridiction en vertu des articles 60 et 80* ». Ainsi, « *Ces lois, règlements et mesures ne doivent pas être moins efficaces que les règles et les normes internationales ou les pratiques et procédures recommandées de caractère international* ». Dans la Zone, ces règles sont adoptées par l'Autorité internationale des fonds marins, celle-ci devant accorder « *une attention particulière à la nécessité de protéger [le milieu marin] des effets nocifs d'activités telles que forages, dragages, excavations, élimination de déchets [...]* »³³. Les États doivent également adopter des lois et règlements en ce sens qui ne doivent pas être moins efficaces que les règles adoptées par l'Autorité à l'égard des activités menées dans la Zone « *par des navires ou à partir d'installations, ouvrages ou autres engins, battant leur pavillon, immatriculés sur leur territoire ou relevant de leur autorité, selon le cas* »³⁴.

³² La résolution A.1023 (26) du 2 décembre 2009 ayant adopté le « *Code for the construction and equipment of mobile offshore drilling units, 2009 (2009 MODU Code)* », qui remplace et fait suite aux codes adoptés en 1989 (résolution A.649 (16)) et en 1979 (résolution A.414 (XI)).

³³ Article 208 § 3 de la CNUDM.

³⁴ Article 145 de la CNUDM.

Les dispositions contenues dans la CNUDM en matière de prévention sont complétées par d'autres instruments. Ainsi, sur le plan universel, l'OMI a adopté la convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures³⁵, qui impose aux États parties exerçant leur juridiction sur des plateformes³⁶ une série d'obligations de prévention. Les États doivent ainsi exiger des exploitants d'unités au large la tenue de plans d'urgence à bord (article 3 § 2) et le signalement de tout événement qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures (article 4). Ils ont également l'obligation d'évaluer les informations reçues et d'adopter sur ce fondement les mesures appropriées (article 5) et de mettre en place des systèmes nationaux et régionaux de réparation et de lutte contre les événements de pollution par les hydrocarbures.

Plusieurs conventions régionales³⁷ s'appliquent également à des degrés divers aux activités des plates-formes offshore. Par exemple, l'article 5 de la convention OSPAR dispose que les « Parties contractantes prennent, individuellement et conjointement, toutes les mesures possibles afin de prévenir et de supprimer la pollution provenant de sources offshore »³⁸, selon ce qui est prévu à son annexe III³⁹. Elle requiert en outre des parties contractantes qu'elles appliquent le principe de précaution, le principe du « pollueur-payeur » ainsi les meilleures techniques disponibles et la meilleure pratique environnementale. De la sorte, en intégrant certains principes du droit de l'environnement dans ses dispositions, la convention leur confère une valeur obligatoire en tant que normes conventionnelles, ce qui contribue à leur reconnaissance en tant que normes de droit international général. Dans d'autres conventions, l'affirmation de tels principes est plus feutrée. Ainsi, le préambule de la convention de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures

³⁵ La Convention est entrée en vigueur le 13 mai 1995. 107 États y sont parties contractantes.

³⁶ La Convention se réfère aux « unités au large ». Selon son article 2 § 4, une « Unité au large » désigne « toute installation ou tout ouvrage au large, fixe ou flottant, menant des activités de prospection, d'exploitation ou de production gazière ou pétrolière, ou de chargement ou de déchargement d'hydrocarbures ».

³⁷ Par exemple : convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, Barcelone, 1976 (amendée en 1995) ; convention régionale de Koweït pour la coopération en vue de la protection du milieu marin contre la pollution, 1978 ; convention d'Helsinki sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique, 1974 (révisée en 1992).

³⁸ Article 1^{er} : « (l) On entend par 'installation offshore' : toute structure artificielle, installation ou navire, ou des parties de ceux-ci, flottante ou fixée sur le fond de la mer, et placée dans la zone maritime aux fins d'activités offshore. » « (k) On entend par 'sources offshore' : les installations offshore et les pipelines offshore, à partir desquels des substances ou de l'énergie parviennent à la zone maritime ».

³⁹ Ainsi, l'article 4 de l'annexe III soumet à autorisation et réglementation « [l]'utilisation, le rejet ou l'émission par des sources offshore de substances qui peuvent atteindre et affecter la zone maritime ». Certaines décisions adoptées par la Commission instituée par la convention concernent également les plates-formes ; Par exemple la Décision OSPAR 2000/3 relative à l'utilisation des fluides de forage à phase organique (OPF) et au rejet des déblais de forage contaminés par des OPF.

dispose que les Parties « *tiennent compte du principe ‘pollueur-payeur’ en tant que principe général du droit international de l’environnement* ».

De même, les conventions qui traitent de l’immersion des déchets sont susceptibles d’intéresser les activités des plates-formes en mer. Ainsi, la CNUDM demande aux États d’adopter des règles pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion⁴⁰, ce terme étant entendu comme « *tout déversement délibéré de déchets ou autres matières* » notamment à partir de « *plateformes ou autres ouvrages placés en mer* »⁴¹. Toutefois, il faut préciser que, dans les conventions concernées, le terme « *immersion* » exclut généralement le déversement de déchets provenant des activités opérationnelles des plateformes⁴². C’est le cas de la convention MARPOL 73/78⁴³. Celle-ci contient cependant des règles particulières, applicables aux plateformes fixes ou flottantes, qui sont contenues dans ses annexes I (chapitre 7, règle 39⁴⁴) et V (règle 4⁴⁵).

Comme on peut s’en rendre compte, l’arsenal juridique que renferme la CNUDM en matière de prévention est étoffé, les obligations qu’elle énonce étant développées par la convention OMI de 1990 ainsi que par les conventions régionales existantes. Dans ce contexte, les conventions, lignes directrices et standards adoptés au sein de l’OMI ont une importance

⁴⁰ L’article 210 de la Convention.

⁴¹ Convention, article 1 § 5, a) i).

⁴² Convention, article 1 § 5 b) : « *Le terme “immersion” ne vise pas : i) le déversement de déchets ou autres matières produits directement ou indirectement lors de l’exploitation normale de... plates-formes ou autres ouvrages placés en mer, ainsi que de leur équipement* ».

⁴³ La convention MARPOL 73/78 prévoit à l’article 2 § 3 (b) (ii) que ses dispositions ne s’appliquent pas aux déversements « *de substances nuisibles qui résultent directement de l’exploration, de l’exploitation et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans* ».

⁴⁴ « *Chapitre 7 – Prescriptions spéciales applicables aux plates-formes fixes ou flottantes. Règle 39 – Prescriptions spéciales applicables aux plates-formes fixes ou flottantes. 1 La présente règle s’applique aux plates-formes fixes ou flottantes, y compris les plates-formes de forage, les installations flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) servant à la production et au stockage au large des hydrocarbures, et les unités flottantes de stockage (FSU) servant au stockage au large des hydrocarbures de production. 2 Les plates-formes fixes ou flottantes, lorsqu’elles se livrent à des activités d’exploration, d’exploitation ou de traitement au large des ressources minérales du fond des mers et les autres plateformes doivent se conformer aux prescriptions de la présente Annexe applicables aux navires d’une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonnes, autres que les pétroliers, à ceci près que : 1 elles doivent être équipées, dans toute la mesure du possible, des installations prescrites aux règles 12 et 14 de la présente Annexe ; 2 elles doivent tenir un registre, d’une forme approuvée par l’Autorité, de toutes les opérations entraînant des rejets d’hydrocarbures ou de mélanges d’hydrocarbures ; et 3 sous réserve des dispositions de la règle 4 de la présente Annexe, le rejet à la mer d’hydrocarbures ou de mélanges d’hydrocarbures doit être interdit, à moins que la teneur en hydrocarbures des rejets non dilués ne dépasse pas 15 parts par million... ».*

⁴⁵ L’annexe V interdit le déversement d’ordures (plastiques, emballages, papiers, chiffons, bouteilles, déchets alimentaires non broyés ou concassés – le déversement de déchets alimentaires broyés ou concassés est permis s’il a lieu au moins à 12 milles marins au large et si les ordures broyées ou concassées passent à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm) à partir de plates-formes fixes ou flottantes en cours d’exploitation ou d’exploitation au large. Voir. également la résolution MEPC.139 (53) du 22 juillet 2005 (« *Guidelines for the application of the revised MARPOL Annex I requirements to floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) and floating storage units (FSUs)* »).

particulière. En effet, en vertu de l'article 208 de la Convention, les lois, règlements et mesures que les États doivent adopter pour « *prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin qui résulte directement ou indirectement d'activités relatives aux fonds marins et relevant de leur juridiction* »⁴⁶ « *ne doivent pas être moins efficaces que les règles et les normes internationales ou les pratiques et procédures recommandées de caractère international* »⁴⁷. Dès lors, on peut considérer que les conventions, lignes directrices et standards adoptés au sein de l'OMI constituent lesdites « *règles, normes ou pratiques et procédures recommandées* » visées à l'article 208, et que les États parties à la Convention doivent donc s'y conformer lorsqu'ils adoptent des lois, règlements et mesures en vertu de l'article 208. Sans oublier l'accord BBNJ qui vient parachever cette œuvre juridique en matière de protection et de préservation l'environnement marin.

⁴⁶ Article 208 § 1. Également le § 2 qui se réfère à « *toutes autres mesures qui peuvent être nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution* ».

⁴⁷ Article 208 § 3. Également le § 5.

Conclusion

Pour le droit international, la plateforme pétrolière est un objet que des règles connexes reconnaissent dans sa complexité sous une lecture flexible du droit des investissements miniers en mer. Tous les textes internationaux pertinents lui fournissent des définitions particularisées. Alors que l'existence de différents régimes juridiques épousant le découpage des espaces maritimes semble empêcher la réelle faisabilité d'une approche intégrée des questions relatives aux plateformes. Il est applicable de suivre ces mêmes règles de droit international en passant par des procurations juridiques qui passent comme une aiguille à coudre dans les régimes relatifs aux différents espaces maritimes. Par exemple, la protection du milieu marin en présence des plateformes pétrolières n'a fondamentalement un sens que par ce qu'on fore le plateau continental sous juridiction même dans les cas où il est étendu.

En haute mer par contre, le plateau continental étendu est soumis comme le milieu marin de la Zone, à des règles internationales de protection plus strictes. L'accroissement des activités en mer comporte plus de risques de tension là où les plateformes sont installées dans des espaces maritimes qui font l'objet de prétentions concurrentes. Si le recours au mécanisme de règlement des différends prévu par la CNUDM conserve ici toute son utilité, on constate que ce sont les solutions fournies par l'univers juridique des cours internationales a vocation économique qui sont les plus a même arrivé à ce faire entendre et faire jurisprudence là où les instances classiques n'ont même pas été convoquées.

L'enjeu de la prévention de la pollution et des dommages qui en résultent, trouvent en la CNUDM, un arsenal de codifications obligeant les Etats parties à adopter des mesures dans différents domaines en respectant les normes et standards établis par l'OMI. La violation de ces obligations de prévention peut engager la responsabilité des États exerçant leur juridiction sur les plateformes en cas de dommages causés par les activités de celles-ci.

Enfin, c'est surtout la pratique qui rend essentiel le développement du cadre juridique existant. Si les incertitudes théoriques concernant le statut des plateformes n'empêche nullement leurs activités en mer, il faut reconnaître que sur certains aspects, le régime juridique est lacunaire. Ainsi, l'accroissement du nombre de plateformes et des risques de pollution y relatifs ainsi que leur éloignement des côtes renforcent le besoin de disposer de règles en matière de responsabilité pour dommages. De même, la multiplication des utilisations des plateformes (captage et stockage de CO₂ ou récifs artificiels) requiert du droit international qu'il s'adapte à cette évolution pour éviter un développement anarchique des activités en mer, ce qui en définitive ne serait pas de nature à favoriser l'utilisation pacifique des mers et des océans.