

Le droit de l'exploitation pétrolière en mer

Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET

Huile minérale d'origine organique composée d'un mélange d'hydrocarbures, le pétrole marin dont l'extraction constitue la principale activité minière en mer depuis le XIX^{ème} siècle, est un facteur économique important qui a largement contribué à modifier la géopolitique des sources d'énergie.

Notons en premier lieu que le seul secteur concerné par la production d'hydrocarbures est le plateau continental car dans les plaines abyssales et les fosses océaniques, du fait de l'absence de dépôts sédimentaires sur la croûte terrestre, les chances de trouver des hydrocarbures sont, pour ainsi dire, nulles.

Ainsi, sur une superficie totale des mers de 361 millions de km², les espaces compris dans la zone des 200 milles représentent une surface d'environ 135 millions de km², dans laquelle les États côtiers jouissent d'une sécurité juridique pour l'exploitation des ressources, essentielles à leur développement économique. Sur cette superficie totale, plus de 20%, soit 75 millions de km², recouvrent des terrains favorables à la formation des hydrocarbures dont 25 millions de km² de plateau continental où se situe l'essentiel des recherches et 50 millions de km² de sol sous mer profonde au-delà de 200 mètres et jusqu'à 3000 mètres d'eau¹.

Les gisements pétroliers marins se situant sur les plateaux continentaux, ils sont logiquement beaucoup plus dispersés que les gisements terrestres et concernent en conséquence un plus grand nombre d'Etats. À titre d'exemple, depuis 1992 on a vu les surfaces d'exploitation du pétrole sous-marin augmenter d'environ 60%, ce qui est loin d'être négligeable.

Ceci n'est actuellement possible que grâce aux progrès techniques fulgurants réalisés à partir de la fin des années 1950. En effet, avant cette date, les méthodes d'exploration et d'exploitation utilisées n'étaient que des extrapolations des techniques utilisées à terre.

Ainsi en 1896 les premiers forages marins côtiers sont effectués en Californie à partir d'appontements en bois reliés au rivage. À cela s'ajoutera la découverte de gisements sous-marin autonomes au large de la Louisiane en 1947.

¹ Voir la contribution à l'offshore pétrolier apportée par l'IFREMER dans les rapports de 1997 et de 1998, notamment en ce qui concerne le projet ZaiAngo en collaboration avec Elf.

Tout ceci a alors concouru à l'utilisation, en 1956, de la première plate-forme de forage auto-élevatrice porteuse d'un chevalement non fixé à terre. Et surtout, en 1960, à l'utilisation du premier forage sous 30 mètres d'eau au large du Texas en utilisant des techniques propres au milieu marin (engin flottant avec une tête de puits sous-marine).

Toutes ces évolutions aboutiront, en 1980, à l'évacuation désormais possible du pétrole à partir d'oléoducs sous-marins vers des plates-formes oscillantes où viennent s'amarrer des navires-citernes. Elles donneront en outre lieu à la possibilité de poser des conduites sous-marines (pipelines) acheminant directement le pétrole à terre vers les raffineries du littoral (exemple : la Mer du Nord).

En 1990, l'industrie pétrolière a la capacité de forer sous 3000 mètres d'eau en utilisant des plates-formes semi-submersibles ou des navires de forage à positionnement dynamique. Les hydrocarbures sont ainsi stockés dans des réserves immergées et l'utilisation des nouvelles technologies permet de télécommander à distance les têtes de puits sous-marines.

Tous ces progrès sont allés de pair avec une prise de conscience des États riverains de la nécessité de donner un cadre juridique à cette opération pétrolière singulière. Actuellement des contrats pétroliers d'exploration et d'exploitation sont passés entre une ou plusieurs compagnies pétrolières et un État côtier, auquel il a été reconnu des droits souverains sur les ressources minérales contenues dans son plateau continental. Ces contrats sont soumis aux conventions internationales tout comme à la législation minière de l'État riverain, propriétaire de la ressource tant convoitée.

Le droit de l'exploitation pétrolière repose alors sur deux facteurs principaux. Tout d'abord, le matériel choisi en fonction des particularités inhérentes au milieu marin et utilisé sous le contrôle de l'État riverain de la ressource (I). Ensuite, le régime minier marin proprement dit c'est à dire les contrats pétroliers qui en découlent et les obligations liées aux nombreux risques attachés aux opérations pétrolières en mer (II).

I. Les installations pétrolières en mer, engins d'exploitation.

L'industrie minière des hydrocarbures exige de puissants moyens financiers et une infrastructure performante. L'évolution technique a permis de découvrir de nouveaux gisements et de les exploiter sans craindre l'obstacle de la profondeur de l'eau. Notons que la dichotomie habituelle haute mer / zones sous juridiction et souveraineté n'est pas pertinente en l'espèce. Il s'agit ici de considérer le plateau continental comme un espace différent de la Zone Internationale des Grands Fonds Marins quant à leurs modes de gestion respectifs (A). La part du pétrole marin dans la production totale ne cesse de croître et suscite donc l'intérêt de plus en plus pressant des pouvoirs publics qui, grâce aux avancées du droit international de la mer, se sont vus reconnaître des droits souverains sur les ressources minérales de leur plateau continental (B).

A. Les particularités du milieu marin.

Les opérations d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures du plateau continental sont délicates et coûteuses du fait de la présence d'une colonne d'eau entre le sol et l'engin. Elles se singularisent donc par des spécificités techniques (2) dues à l'environnement marin (support nautique) ainsi que par l'absence d'unité de régime juridique entre la liberté des eaux surjacentes et l'existence de droits souverains sur le sol et le sous-sol (1).

1) La notion de plateau continental.

Le pétrole tient aujourd'hui une place de choix dans les économies modernes en tant que source principale d'énergie et de matière première pour l'industrie chimique. En conséquence, c'est une matière à incidences politiques qui ne peuvent être négligées car en relation directe avec la délimitation du plateau continental entre États voisins. En effet, les hydrocarbures sont une des grandes préoccupations des gouvernements particulièrement du fait de leur inégale répartition à la surface du globe. On peut d'ailleurs y voir un paradoxe en ce que les grands pays consommateurs n'en produisent que très peu alors que les pays producteurs sont loin

d'être les plus gros consommateurs. Mais ceci reste une généralité que les États riverains de la Mer du Nord et l'exploitation qui y est effectuée ne manque pas de contredire.

a) Un phénomène géographique.

Le plateau continental, notion géographique avant d'être juridique, est une plate-forme bordant, sous la mer, les continents et qui s'incline en pente douce. Celle-ci s'arrête à l'endroit où l'eau qui la recouvre atteint une profondeur de deux cent mètres en moyenne. Au-delà de cette limite, elle tombe en chute rapide vers les grandes profondeurs : c'est le socle abyssal. Le talus continental désigne quant à lui la pente raide par laquelle le plateau continental rejoint les fosses abyssales. Il existe donc, sans aucun doute, une certaine inégalité de son étendue autour des continents.

Le plateau continental est certes un phénomène géographique et géologique tout autant qu'économique du fait de la présence de nombreuses richesses naturelles en son sein. En l'occurrence les ressources minérales, définies à l'article 77§4 de la Convention de Montego Bay, sont surtout présentes au large des États-Unis, du Mexique, dans le Golfe Persique, en Mer du Nord, en Asie du Sud Est et dans la Mer de Chine méridionale au sud du 11^{ème} parallèle.

De par toutes les incidences que peuvent avoir les hydrocarbures sur notre société moderne, la Communauté Internationale a jugé bon d'associer la notion de plateau continental géographique au monde juridique afin qu'il n'y ait pas de gaspillage dans la production de pétrole offshore ni de disparité dans la gestion des ressources minérales situées au-delà de la mer territoriale.

b) L'évolution de la notion de plateau continental.

Il y a eu trois étapes distinctes dans la définition juridique du plateau continental et les critères qui en ont découlé ont dû être conciliés au fil du temps.

La notion de plateau continental a tout d'abord été avancée dans le cadre de déclarations étatiques unilatérales dont la plus connue et explicite est celle du Président Truman du 28 septembre 1945. Cette déclaration pose la juridiction exclusive des États-Unis sur leur plateau continental ce qui équivaut à s'approprier les ressources contenues dans celui-ci. Truman justifia alors la position de son pays par les notions de prolongement de la masse terrestre et

d'adjacence aux côtes américaines ainsi que sur l'appropriation du lit de la haute mer géologiquement contigu aux côtes. La déclaration insiste également sur le critère de la nécessaire prééminence de l'État riverain dans le contrôle des activités ayant cours sur son plateau continental.

Le retentissement particulier que cette déclaration Truman a pu avoir s'explique par plusieurs facteurs qui ont entraîné la construction juridique de la notion de plateau continental qui va suivre. En effet, elle émanait de l'État le plus puissant de la planète et qui disposait des moyens technologiques et militaires lui permettant d'assumer ses prétentions.

D'autres gouvernements, tels que les États d'Amérique Latine ou encore ceux du Moyen Orient, ont ensuite exprimé des revendications similaires visant à l'emprise étatique sur le plateau continental².

C'est la quatrième Convention de Genève du 29 avril 1958 relative au plateau continental³ qui a consacré l'entrée du plateau continental dans le droit international positif. Elle pose les critères de profondeur (isobathe), d'adjacence et d'exploitabilité comme base de la définition du plateau continental. L'association de deux critères objectifs (profondeur et adjacence) à un troisième très relatif (l'exploitabilité) a eu pour conséquence une certaine absence d'homogénéité dans la définition tant attendue. Mais dans les années 1950, il était difficile de concevoir que le critère d'exploitabilité pouvait conduire à une extension continue des droits souverains des États. Pourtant, la notion d'exploitabilité faisait dépendre la dimension du plateau continental des possibilités techniques détenues par chaque État en vue de l'exploitation des fonds marins. Cette dépendance et l'ambiguïté de la définition ont poussé le législateur international à remettre en cause la notion.

La première réaction fut celle de la jurisprudence. Ainsi, la Cour Internationale de Justice, dans son arrêt du 20 février 1969 relatif au plateau continental de la Mer du Nord⁴ pose que *"le droit de l'État riverain sur son plateau continental a pour fondement la souveraineté qu'il exerce sur le territoire dont le plateau continental est le prolongement naturel sous la mer"*. La Cour introduit donc le critère de la continuité à savoir celle qui existe entre le territoire de l'État et les terres sous-marines qui le prolongent.

² Le Mexique et Cuba en 1945, l'Argentine en 1946, le Chili, le Pérou et l'Équateur en 1947, le Costa Rica en 1948, le Brésil en 1950 ainsi que les États du Golfe Persique en 1949.

³ Entrée en vigueur le 10 juin 1964 à la suite du 22^{ème} dépôt des instruments de ratification par le Royaume Uni.

⁴ Règlement de la délimitation des plateaux continentaux de l'Allemagne Fédérale, des Pays Bas et du Danemark.

C'est la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui va tenter de mettre un terme à l'ambiguïté de la définition du plateau continental. Elle évince les critères d'adjacence, de prolongement naturel, d'isobathe et d'exploitabilité et opte pour un critère géophysique ainsi que pour une notion de distance en son article 76⁵. Ce dernier souligne, en son paragraphe premier, que *"le plateau continental d'un État côtier comprend les fonds marins et leurs sous-sols au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet État jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure"*.

Le paragraphe 3 ajoute que *"la marge continentale est le prolongement immergé de la masse terrestre de l'État côtier ; elle est constituée par les fonds marins correspondant au plateau, au talus et au glacis ainsi que leur sous-sol. Elle ne comprend ni les grands fonds des océans, avec leurs dorsales océaniques, ni leur sous-sol"*.

La nouvelle notion peut ainsi être caractérisée par une pluralité de zones géographiques, une diversité de limites (7 règles applicables à 7 situations différentes), une relation entre les limites de la ZEE, par l'abandon des critères de 1958 et enfin par la création d'un nouvel organe international. C'est la Commission des limites, chargée de contrôler les délimitations du plateau continental de chaque États (Art. 76§8 Convention de Montego Bay (CMB)). En effet, selon l'article 83, les États procèdent à la délimitation de leur plateau continental respectif par voie d'accord et en conformité avec le droit international.

2) Les méthodes d'extraction du pétrole marin et leurs incidences juridiques.

Les progrès technologiques ont été importants et rapides à la fois. Il est à présent possible de forer à de très grandes profondeurs⁶ grâce à l'évolution qui s'est opérée dans les techniques inhérentes au forage en mer. Les plates-formes auto-élevatrices sont à présent dépassées par les plates-formes fixes et semi-submersibles même s'il existe également des navires et barges de forage.

⁵ Critère que la CIJ reprendra avant l'entrée en vigueur de la CMB 1982, dans son arrêt du 3 juin 1985 concernant l'affaire du PC de la Libye.

⁶ Mais jamais dans le glacis continental.

a) Les 3 catégories principales d'installations pétrolières en mer.

Tout d'abord, les plates-formes fixes qui peuvent être des constructions métalliques principalement caractérisées par leur absence de mobilité, ou des structures en béton qui, elles, peuvent se déplacer pour aller se fixer aux alentours d'un gisement défini. Il s'agit des compact-rig qui reposent sur le sol marin (200 mètres) à l'aide de piliers et qui sont principalement utilisées dans les mers difficiles.

Elles n'ont pas de pavillon, et de ce fait, seul le droit commun de l'État riverain dans les eaux duquel elles sont installées a vocation à s'appliquer.

Ensuite, les plates-formes semi-submersibles. Elles forment un ensemble composé de deux pontons (l'un est immergé, l'autre reste en surface) reliés entre eux par des colonnes. Elles permettent un forage maximum de 600 mètres en mers difficiles. De plus, elles se déplacent et peuvent donc servir sur différents champs pétrolifères. C'est principalement cette maniabilité qui fait qu'elles sont les plus prisées.

Elles sont amarrées une fois arrivées sur zone, ce qui leur permet de démarrer les opérations. Mais cet ancrage constitue pourtant une limite à l'utilisation de ce type de plate-forme (arrêt de l'activité lorsque la houle est trop forte [creux de 3 mètres environ]). Les règlements qui leur sont applicables dépendront principalement des circonstances de fait, à savoir en déplacement ou non.

Tout comme les autres, elles fonctionnent avec un équipage. En revanche, elles battent un pavillon et sont reliées à un port d'attache. Elles portent un nom et sont immatriculées. Leur qualification juridique est pourtant difficile à définir du fait de leurs particularités techniques qui leur donnent un caractère juridiquement hybride. Ainsi, elles sont assimilées aux navires lors de leurs déplacements, qu'ils soient ou non autonomes (remorquage). Aptes à affronter les périls de la mer et parfois caractérisées par la flottabilité, les règlements du droit maritime leur sont également applicables en matière d'événements de mer, d'hypothèque, d'affrètement et d'assurance. Une fois en poste fixe, l'assimilation au navire s'atténue.

Enfin, il existe aussi des navires de forage qui possèdent toutes les caractéristiques des navires exceptée la fonction de transport. Ils sont utilisés pour les forages d'exploration dans des zones difficiles ou dans des mers à icebergs.

Ils sont immatriculés et battent un pavillon, mais posent également un problème de classification principalement lorsqu'ils sont positionnés sur zone et reliés au fond par un train

de tiges. Ces navires sont aujourd'hui le plus souvent utilisés par le biais du positionnement dynamique ce qui évite l'ancrage. Le droit maritime leur est applicable car ils ne sont pas considérés comme amarrés à poste fixe⁷, ainsi que le règlement international pour la prévention des abordages en mer⁸. Ainsi, en vertu de ce texte, ils doivent porter les marques extérieures, de jour comme de nuit, des navires à capacité de manœuvre restreinte (Règle n°27). Les navires de forage sont en outre soumis à la juridiction de l'État riverain. Ils constituent donc une exception non négligeable à la loi du pavillon.

Même s'il nous a pourtant paru pertinent de n'explicitier que les techniques les plus utilisées à travers le monde, il en existe une multitude. On peut donc trouver, en plus des trois catégories précédemment citées, des plates-formes autoélevatrices (jack-up) facilement déplaçables d'un site à un autre qui sont utilisées dans des eaux entre 10 et 120 mètres de profondeur, des barges submersibles (swamp-barge) utilisables dans les eaux deltaïques ou marécageuses pour des forages d'exploration à de très faibles profondeurs (8 ou 10 mètres), des tender de forage qui, très légères, ne supportent que le mât de forage et le treuil et enfin des plates-formes oscillantes qui sont utilisées en mers très profondes.

Quelles que soient leur finalité et appellation, leur propriétaire est soumis à des obligations concernant la sécurité de l'installation (signalisation, permis de circulation, prévention des abordages en cours de remorquage, démantèlement des plates-formes désaffectées...) et celle des hommes (sauvegarde de la vie humaine en mer, étude d'impact...).

b) Leur statut juridique.

L'engin de forage semble à première vue dépendre juridiquement de l'État d'immatriculation lors de ses déplacements et de l'État riverain pendant l'exécution des contrats pétroliers.

Pourtant, le statut juridique des engins servant à l'exploration et à l'exploitation du pétrole en mer n'est pas si aisé à définir en ce qu'ils sont caractérisés par une grande diversité. Ceci ne permet donc que difficilement d'en affirmer une nature juridique uniforme. On peut quand même noter un mouvement d'extension du droit maritime, dans certaines conditions, à ce type d'engins car ils sont capables d'affronter les périls de la mer, sont souvent mobiles et

⁷ En France, on peut donc leur appliquer la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer.

⁸ La "COLision REGulation" du 20 octobre 1972.

fonctionnent grâce à un équipage. Ainsi, les règles concernant l'abordage, l'assistance, la sécurité et la sauvegarde de la vie humaine en mer leurs sont applicables. Il faut cependant signaler qu'excepté les navires de forage, les installations pétrolières en mer ne peuvent pas se voir appliquer la limitation de responsabilité du propriétaire de navire, les règles des privilèges maritimes, de la saisie conservatoire ou de l'avarie commune.

Le choix de l'applicabilité des règles du droit maritime ou du droit commun est donc dicté par des circonstances de fait et non selon un carcan juridique rigide. C'est ainsi que les plénipotentiaires choisissent ou non d'appliquer les conventions qu'ils signent aux installations pétrolières en mer. Ceci dépendra du but poursuivi par la convention en question, des intérêts des États en présence et non d'une sorte de catégorisation juridique.

Les plates-formes pétrolières ne sont pas mentionnées en tant que telles ni par la Convention de Genève sur le plateau continental ni par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui utilise les termes d' "*îles artificielles*", d' "*installations*" ou encore d' "*ouvrages*"⁹ sans les définir.

Les installations, quelles qu'elles soient mais exceptés les navires, peuvent donc être caractérisées d'îles artificielles (Art. 60 CMB) mais en aucun cas comme des îles aux sens juridique et géographique du terme (Art. 121 CMB). Ainsi, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pose qu'il ne peut exister de mer territoriale dont la largeur serait calculée à partir de l'emplacement d'une plate-forme offshore. Leur existence ne doit en rien influencer le tracé des délimitations maritimes (Art. 60§8 CMB).

Une chose est certaine, les plates-formes offshore sont soumises à la juridiction totale de l'État riverain pour ce qui concerne les opérations de prospection et d'exploitation. Mais, en pratique, le cadre juridique n'est pas aussi simple. En effet, la plate-forme a un propriétaire qui va la louer, avec le personnel, à une entreprise d'exploitation. Cette dernière va elle-même sous-traiter certaines tâches à des entreprises spécialisées dans tel ou tel domaine. Il y existe donc des contrats avec des prestataires de services en plus du contrat type (avitaillement, entretien, transport de matériel et/ou de personnel...). Nous sommes donc en présence, à la fois, d'un enchevêtrement de règles juridiques et d'une succession de rapports juridiques.

B. La prééminence de l'État riverain de la ressource.

L'État riverain de la ressource s'est en effet vu accorder un pouvoir privilégié quant aux différentes réglementations qu'il peut imposer aux compagnies pétrolières pour l'exploration et l'exploitation de son plateau continental (1), et ce principalement du fait de l'impact politico-économique et de la valeur financière du fameux "or noir" (2).

1) L'exercice de droits souverains par l'État de la ressource.

a) Les droits accordés à l'État côtier.

La réflexion pertinente menée par M. Quoc Dinh, M. Daillier et M. Pellet les a conduit à différencier, au sein de la CMB, quatre types de droits applicables à l'État côtier sur son plateau continental. Il s'agit en premier lieu de droits souverains et exclusifs lui permettant d'autoriser et de réglementer les forages, quelles qu'en soient les fins (Art. 60§1, 77 et 81). Ainsi, l'objet de ces droits exclusifs ne recouvre que les ressources naturelles, et en l'occurrence minérales. Les États aménagent donc comme ils l'entendent le régime minier de leur plateau continental.

Ces droits semblent également être inhérents et fonctionnels. En effet, ils sont "*indépendants de l'occupation effective ou fictive, aussi bien que de toute proclamation expresse*" (Art. 77§3). Ils existent donc *ipso facto* et *ab initio* (CIJ 20 Février 1969, plateau continental de la Mer du Nord). Ces droits sont également fonctionnels car limités aux fins de l'exploration du plateau continental et de l'exploitation de ses ressources naturelles (Art. 77§1).

La CMB distingue clairement les droits souverains du concept de souveraineté¹⁰. Les droits en question sont des droits régaliens mais qui sont circonscrits par les règles du droit international de la mer. L'État ne dispose donc sur son plateau continental que d'une juridiction partielle qui est finalisée par la limite que constituent l'exploration et l'exploitation du pétrole marin. Les deux types d'activités autorisés sont clairement définis et, de ce fait,

⁹ Art. 60 et 80 CMB.

¹⁰ Tout comme la France qui distingue le plateau continental sous-jacent à la mer territoriale appartenant au domaine public maritime donc soumis à la souveraineté française (Loi du 23 novembre 1963) des fonds marins situés au-delà, sur lesquels elle n'exerce que des droits souverains conformément aux prescriptions internationales du droit de la mer (Loi du 30 décembre 1968 modifiée en 1977).

l'État riverain de la ressource ne dispose pas d'une compétence plénière comme l'aurait sous-tendue l'utilisation du terme "souveraineté". Le plateau continental ne doit en effet, en aucun cas être assimilé au territoire terrestre car cette vision serait en totale contradiction avec le statut d'une partie des eaux surjacentes, à savoir la Zone Économique Exclusive (ZEE). C'est ainsi que selon l'article 60§2 de la CMB *"L'État côtier a juridiction exclusive sur les îles artificielles, installations et ouvrages y compris en matière de lois et règlement douaniers, fiscaux, sanitaires, de sécurité et d'immigration"*¹¹.

En conséquence, le droit minier au sein de la Communauté Internationale est très varié puisque résultant du libre exercice de pouvoirs étatiques dans un domaine qui lui est prédéfini. On peut quand même y trouver deux points communs principaux.

Tout d'abord, le régime de l'extraction est généralement marqué par le contrôle de l'État riverain et par l'existence de règles dérogatoires au droit de propriété privé, dans le cas où la découverte du gisement laisse à penser qu'il peut y avoir une exploitation commerciale.

Ensuite, le droit minier repose généralement sur le principe de l'autorisation préalable, à l'intérieur duquel on peut distinguer 2 phases :

- L'exploration qui est limitée dans le temps et qui bénéficie d'une procédure assez légère, et
- L'exploitation dont la durée, accordée après une procédure souvent complexe, est beaucoup plus longue.

D'un autre point de vue, il existe trois conceptions différentes sous-tendant le droit minier applicable, à savoir le droit du propriétaire du sol, le droit de l'inventeur et le droit de l'État.

Dans le premier cas, l'État exerçant ses droits sur la surface de l'espace envisagé est considéré comme ayant la possibilité de gérer le sous-sol marin et ses richesses à sa guise. C'est le système, souvent atténué, en vigueur aux États Unis. Dans une optique différente, la mine peut être considérée comme n'appartenant à personne jusqu'à ce qu'elle soit découverte. En accord avec le système Prussien, la res nullius passera dans le patrimoine de celui qui l'a découverte, "l'inventeur". Pour ce qui est du droit de l'État, il peut prendre deux formes : le droit régalien appliqué par la France et dans la plupart des États d'Europe occidentale ou le

¹¹ En France, cette notion a été, très tôt, introduite en droit interne puisqu'elle est insérée à l'article 5 de la loi du 30 décembre 1968. Pourtant, le plateau continental est soumis aux traités communautaires (activité économique) et fait donc, à présent, parti du territoire douanier de l'Union Européenne.

droit domanial en vigueur au Proche-Orient et en Amérique Latine. Dans le premier système la mine constitue une res nullius, mais l'État en attribue l'usage et les droits d'exploitation à l'opérateur de son choix qui est tenu d'observer les conditions prévues par la loi. Dans le second, les gisements font partie des richesses nationales, ils sont la propriété de l'État donc leur exploration et/ou exploitation fera l'objet de contrats passés avec l'État.

b) Droits et libertés des autres utilisateurs de la mer.

Les droits précédemment évoqués sont, comme souvent, rattachés à des obligations qui, en l'occurrence constituent des limites aux droits, déjà encadrés, de l'État riverain sur les ressources minérales de son plateau continental. En conséquence, il doit tenir compte des droits et libertés des autres États (Art. 78§2) et ne pas porter atteinte aux autres utilisations de la mer pour ce qui est des eaux et de l'espace aérien surjacent (Art. 78§1). L'article 78 vise donc principalement à élaborer un équilibre entre les pouvoirs dévolus à l'État côtier et les usages traditionnels de la mer.

On trouve d'ailleurs, au sein de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, deux règles générales symétriques. En effet, l'article 56§2 pose le principe selon lequel *"l'État côtier tient dûment compte des droits et des obligations des autres États"* et l'article 58§3 celui selon lequel *"les États tiennent dûment compte des droits et des obligations de l'État côtier"*. Ainsi, les activités de l'État riverain comme l'exploration et l'exploitation du plateau continental et celles des États exerçant leurs libertés sont placées sur un pied d'égalité.

L'État riverain de la ressource doit en outre prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant des activités relatives aux fonds marins (Art. 208) et ne pas entraver la pose ou l'entretien de câbles ou pipelines sous-marins (Art. 79§2).

Du fait d'une utilisation des mers de plus en plus poussée, certains conflits peuvent surgir. Pour ce qui est de l'exploitation pétrolière en mer, le principal problème se trouve dans la stabilité des structures créées à cet effet et dans le fait que les plates-formes offshore ont tendance à se concentrer dans des territoires où le trafic maritime est intense. En de telles circonstances, la liberté de mouvement et le droit d'établissement entrent inévitablement en conflit. Aux fins de réconciliation entre ces deux droits, la CMB pose une obligation¹² somme toute assez vague de tenir *"dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres États"* sans que ce concept de modération soit clairement défini.

Certaines activités maritimes sont donc explicitement visées comme la navigation à laquelle la CMB a donné la priorité en son article 60§7. Ainsi, aucune installation ne peut être située là où il y a un risque qu'elle gêne l'utilisation des routes maritimes nécessaires à la navigation internationale. Les *"voies de circulation reconnues essentielles pour la navigation internationale"* ont donc priorité sur les activités menées sur le plateau continental. Les autres paragraphes de l'article 60 vont alors rechercher la compatibilité entre la liberté de navigation et les droits de l'État côtier. Ainsi, la signalisation des plates-formes offshore et la notification de nouvelles constructions sont obligatoires tout comme le périmètre de sécurité que tous les navires doivent respecter (Art. 60§3, §4).

Toujours en considérant le concept de modération vis à vis des droits et obligations de la Communauté Internationale dans son ensemble, la pêche est également protégée contre les interférences injustifiées (Art. 56 et 58§3 CMB). En outre, l'établissement de plates-formes offshore semble prohibé *"dans des zones où se pratique une pêche intensive"* (Art. 147§2 (b) CMB). Pourtant, curieusement, des zones de pêche abondante se trouvent à l'intérieur de la zone de sécurité située autour des plates-formes de laquelle sont exclus les navires de pêche. Tout ceci constitue donc une grande source de conflits entre les deux industries. Les habitants de l'Alaska, vivant principalement des revenus de la mer, se sont ainsi mobilisés contre un projet de plate-forme offshore (Northstar) dans la mer de Beaufort mené par BP/Amoco, ce qui a amené au report de la construction qui était prévue à l'hiver 1999¹³.

Il faut enfin noter que certains États disposent d'un plateau continental étendu dont le talus continental est situé au-delà de la limite des 200 milles. Ces États, particulièrement favorisés, peuvent donc prétendre explorer et exploiter un plateau continental dont une partie fait partie de la Zone internationale des grands fonds marins puisque sous-jacent à la haute mer. Le droit international de la mer leur impose donc de s'acquitter d'une redevance versée à l'Autorité internationale des fonds marins¹⁴ en contrepartie de l'exploitation des 150 milles au-delà de la limite extérieure de la ZEE.

¹² Art.87 §2 CMB 1982.

¹³ Voir, Ocean update, "Alaska Native argue against oil development in Beaufort sea" (www.seaweb.org).

¹⁴ Le versement est annuel et son montant est évalué par site d'exploitation. Il sera effectué au bout de la cinquième année selon un système progressif.

2) Des intérêts économique-politiques non négligeables.

La demande mondiale en hydrocarbures reste très soutenue principalement en raison de la dépendance des pays industrialisés vis-à-vis de cette source d'énergie. Le pétrole est le moteur des activités économiques modernes et il semble qu'il va le rester au moins jusqu'au milieu de ce siècle¹⁵. Dans ces conditions, il tient une place considérable dans les balances commerciales et les États revendiquent une certaine sécurité d'approvisionnement, ce qui les pousse d'ailleurs à s'engager sur le chemin d'un système d'indépendance énergétique. C'est ainsi que la proposition américaine de mise en commun des ressources énergétiques de l'Alaska et du Canada afin d'avoir accès aux réserves de pétrole et de gaz naturel du Grand Nord et de l'Arctique a été refusée par le gouvernement canadien en février 1973. Dans le même sens, le gouvernement britannique a refusé de partager, le 26 juin 1975, les ressources contenues dans son plateau continental de la Mer du Nord avec les autres États membres de la Communauté Économique Européenne¹⁶.

L'importance économique du pétrole pour l'État, en tant qu'entité souveraine, est particulièrement bien illustrée par le cas des États-Unis. En effet, les États fédérés n'étant pas sujets de droit international, l'État fédéral tient une place prédominante dans la gestion des hydrocarbures contenus dans le plateau continental américain. L'unité juridique est nécessaire même si les États fédérés sont peut être les mieux placés pour assurer, au niveau local, un contrôle efficace sur les installations. C'est ce qui a amené le Congrès, en 1953, à édicter le "Submerged land act" qui opère une différenciation entre l'inner continental shelf qui est sous le contrôle des États fédérés (eaux côtières et historiques) et l'outer continental shelf qui relève de l'État fédéral. Dans ces conditions, le gouvernement des États-Unis a pleine compétence au-delà de la limite externe des eaux territoriales, c'est à dire sur la totalité des plates-formes offshore.

Le pétrole étant une source d'énergie non renouvelable et les réserves terrestres s'avérant insuffisantes, il est rapidement apparu nécessaire de forer de plus en plus loin en mer. Dans ces conditions, la définition incluse dans la Convention de Genève sur le plateau continental qui se voulait réductrice des prétentions des États sur les fonds marins adjacents à leurs côtes, est devenue dangereuse. Les avancées technologiques auraient pu créer des inégalités

¹⁵ Le XXI^{ème} siècle semble être celui de la transition énergétique.

¹⁶ Voir RGDIP, 1976, p.292.

flagrantes au sein de la Communauté Internationale. En effet, l'offshore profond remet en cause le critère d'exploitabilité tout comme la notion d'isobathe d'où la modification opérée par la CMB en son article 76. Les hydrocarbures sont aujourd'hui recherchés dans des profondeurs qui dépassent les 3000 mètres, et nécessitent donc une technologie de pointe qui influe sur l'économie nationale dans son ensemble (construction, recherche de matériaux non corrosifs, de gain de productivité, personnel spécialisé, acheminement à terre...). Les États recherchent donc une certaine indépendance énergétique et tentent de dissuader les délocalisations à l'étranger par le biais d'avantages financiers inclus dans les contrats pétroliers.

Le pétrole a certes un intérêt économique mais également politique. En effet, les États encouragent les recherches de gisements sur leur sol afin de pouvoir prétendre s'affranchir de l'influence des pays exportateurs et des grands groupes pétroliers. Les gouvernements tentent donc de lutter, par divers moyens surtout fiscaux et sociétaux, contre tout accaparement de gisements se trouvant sous leur juridiction (monopole d'État, coopération entre le secteur public et le secteur privé...). Afin de ne pas dépendre d'entreprises étrangères, les États vont tenter de conserver leur emprise sur le marché des hydrocarbures par le biais de sociétés d'économie mixte par exemple, ou encore par la mise en place d'une politique sélective en faveur des organismes ou compagnies privées nationales.

Notons que la technique nécessaire à l'exploration et à l'exploitation du pétrole en mer est d'un niveau si élevé que seules les entreprises des pays industrialisés peuvent se permettre de la mettre en œuvre. Dans ces conditions, elle est exportable et profite donc à l'État dont la compagnie pétrolière a la nationalité.

Du fait de l'énorme impact des hydrocarbures dans nos sociétés modernes, les industries pétrolières s'emploient, sur le moyen terme, à faire reculer les coûts des techniques offshore pour ramener le pétrole marin dans la fourchette des prix du pétrole traditionnel¹⁷. Ainsi, les progrès techniques couplés aux gains de productivité ont fait significativement baissé le prix du pétrole marin au baril. Cependant, il est nécessaire de continuer à soutenir ces efforts dans le cadre de nouveaux objectifs technico-économiques comme la réduction des risques et des coûts d'exploration ou encore l'optimisation de l'exploitation et des taux de récupération. De

¹⁷ Il s'agit principalement de la centralisation des efforts techniques, l'optimisation des approches, l'utilisation de la puissance de traitement informatique, la réorganisation du secteur para pétrolier, et de la baisse des coûts d'exploration et de production par la diversification des zones de production et par une meilleure adaptation des technologies aux grands fonds marins.

plus, les grandes compagnies recherchent des solutions légères, flexibles et réutilisables pour la valorisation des gisements difficiles à atteindre ou marginaux.

II. Une opération contractuelle car risquée.

Les contrats sont nécessaires à une exploration et une exploitation raisonnables des ressources contenues dans les plateau continental en ce que l'État côtier, ayant juridiction sur cette zone, peut se permettre d'imposer des règles d'utilisation comme des règles de prévention (A). En effet, la Convention des Nations Unies n'étant applicable qu'aux États souverains, sans base contractuelle, rien n'obligerait les compagnies pétrolières à démanteler leurs plates-formes offshore obsolètes ou à protéger l'environnement marin. Sans l'intervention de l'État riverain de la ressource par le biais des contrats pétroliers, les compagnies pétrolières auraient la possibilité de faire fi de toutes les règles internationales en la matière (B).

A. Une base contractuelle nécessaire.

L'exploration et l'exploitation maritimes du pétrole (1), sur le plan juridique, ne diffèrent pas énormément des activités terrestres identiques. Il s'agit plutôt d'une spécialisation des fonctions en ce que les compagnies pétrolières passent des contrats avec des sociétés spécialisées dans le forage marin, par exemple. Dans le même état d'esprit, peu de compagnies pétrolières sont capables de développer, seules, la haute technologie de l'exploitation pétrolière en mer¹⁸. Dans ces conditions, elles n'interviennent directement que dans la phase d'exploitation même si elles sont sensées devoir prendre en charge les travailleurs pétroliers pendant toute la durée de toutes les opérations (2).

1) Les 2 types de contrats pétroliers.

En pratique, l'exploration et la production sont négociées dans le même temps, même si l'aspect exploitation n'intervient véritablement qu'en cas de découverte commerciale.

Quoiqu'il en soit, les deux phases sont conditionnées par une surface précise, des périodes de travaux prédéfinies, des prestations financières ainsi que par l'importance potentielle du gisement. L'État riverain, d'une façon générale, s'efforcera de réserver à ses nationaux et parfois même à des organismes publics la recherche et l'exploitation, toujours dans le souci de s'affranchir de toute dépendance énergétique.

a) Les contrats de forage.

L'exploration des fonds marins et de leur sous-sol peut revêtir différentes formes, il s'agit principalement de :

- L'étude géologique et géophysique du terrain¹⁹,
- La réflexion sismique qui, grâce à l'utilisation des canons à air, permet la création d'ondes qui en se réfléchissant sur le sol donnent une image structurale des couches géologiques en trois dimensions,
- L'étude des variations du champ magnétique terrestre,
- La méthode, peu précise, de la gravimétrie²⁰, et enfin
- Le forage qui est le seul moyen, à ce jour, de garantir la présence de pétrole en quantité exploitable.

Les contrats de forage sont ceux qui concernent la phase antérieure à l'exploitation proprement dite. Il s'agit de contrats de droit commun passés entre la compagnie pétrolière, en tant que maître d'œuvre, et une entreprise de forage dénommée entrepreneur ou contracteur portant uniquement sur les opérations matérielles de creusement. Il peut s'agir du forage rotary (les trépan, fixés au train d'une tige de forage, tournent sur eux-mêmes depuis la surface), du turboforage (une turbine, située au fond du puits, entraîne le trépan sans que les tiges de forage ne bougent) ou encore du drainage.

La passation de ces contrats se fait selon des modèles types mis en place par les groupements professionnels, mais ils sont propres à chaque compagnie pétrolière. Ils

¹⁸ Selon M. Beurier, in "*Droits maritimes*", Tome III, les 10 compagnies pétrolières les plus importantes en 1998 étaient : Total, Elf (aujourd'hui ensemble et associés à Fina), ENI, Texaco, Anmoco, Chevron, Mobil, BP, Shell et Exxon.

¹⁹ Données qui doivent, généralement, être transmises à l'État riverain.

²⁰ Il s'agit de la mesure des variations de l'intensité du champ de la pesanteur sur un territoire donné.

appartiennent souvent à la catégorie des contrats d'entreprise²¹. Dans ces conditions, l'entrepreneur exécute pour le compte de l'opérateur, selon ses propres méthodes, un travail déterminé pour lequel il est rémunéré. Ces contrats peuvent être basés sur un forfait mobilisation et démobilitation du matériel ou constituer un contrat au mètre dans lequel la rémunération du foreur dépend de la profondeur atteinte. Ici, le foreur supporte à la fois, une obligation de résultat quant à la profondeur projetée et une obligation de moyen portant sur la conservation de la chose. En revanche, dans tous les cas, il est débiteur d'un devoir de conseil vis-à-vis de la compagnie pétrolière²².

Ce contrat type de forage²³, est conclu entre une compagnie pétrolière et une société spécialisée dans le forage²⁴. Composée de professionnels, ce type de société a la possibilité d'aménager le contrat en fonction des particularités marines des opérations ou en fonction de ses propres sous-traitants dans l'hypothèse où le contrat type prévoit le recours à d'autres entreprises. En effet, les équipements destinés au forage en mer ont un coût très élevé du fait de la particularité du milieu et de la technologie qu'il nécessite, du besoin important en personnel qualifié et des exigences de sécurité. Ce dernier point constitue d'ailleurs pour les sous-traitants et le maître d'œuvre un souci constant.

Pour ce qui est du système français, la phase d'exploration doit suivre une procédure rigoureuse qu'il est impératif de suivre pour pouvoir prétendre obtenir un permis, toujours accordé par une autorité administrative.

En premier lieu, la compagnie pétrolière désigne une zone de prospection et dresse un bilan biologique et écologique du milieu marin concerné. Une étude d'impact²⁵ en quelque sorte. Elle pourra alors demander un permis de recherche exclusif²⁶ à condition que l'un de ses établissements se trouve sur le territoire de l'un des États membres de l'Union Européenne²⁷. L'autorisation définitive est alors donnée par le Ministre chargé des mines, traditionnellement

²¹ Définition juridique : Une personne se charge de faire un ouvrage pour autrui, moyennant une rémunération, en conservant son indépendance dans l'exécution du travail.

²² L'obligation de conseil n'est pas négligeable du fait des conditions de forage souvent périlleuses, d'où la nécessité de sauvegarder les hommes, le matériel et le puits et par la même la sécurité des autres utilisateurs de la mer.

²³ Le Standard Agreement for Offshore Drilling Opération.

²⁴ Pour la France, les 4 sociétés majeures sont le Groupe Forex Neptune, le Groupe Forasol - Foramer, le Groupe Cosifor et Bouygues Offshore.

²⁵ ... des opérations sur la faune et la flore marine, sur le développement côtier et vis-à-vis des rejets autorisés.

²⁶ Décret du 19 avril 1995.

²⁷ Le marché est donc beaucoup plus ouvert qu'auparavant lorsque la compagnie pétrolière prétendant à l'exploration du plateau continental français ne pouvait être qu'une entreprise ayant un siège sur le territoire national.

le Ministre de l'industrie. Le permis est délivré sous forme d'arrêté dans lequel est désigné le préfet qui suivra les travaux et à qui seront envoyés les programmes qui ne doivent en aucun cas nuire aux autres utilisateurs de la mer. En effet, selon le décret du 6 mai 1971 l'établissement d'une plate-forme offshore ne doit pas porter atteinte :

À la création, au développement ou à l'extension des ports.

À la stabilité des rivages.

À l'environnement marin, la conservation des ressources biologiques de la mer.

À l'entretien ou au fonctionnement des câbles de télécommunication sous-marins, des câbles d'énergie ou des pipelines sous-marins.

À la navigation, à la pêche ou à la défense nationale.

Aux liaisons de télécommunication.

Aux recherches océanographiques fondamentales.

Ce permis confère à son titulaire le droit exclusif d'effectuer des recherches et des sondages. Il couvre une surface limitée, est délivré pour une période déterminée mais renouvelable et mentionne les substances recherchées²⁸. À l'échéance du permis exclusif d'exploration et dans le cas où l'exploitation commerciale est sérieusement envisageable, le titulaire fait une demande portant sur la délivrance d'un titre minier d'exploitation sur une surface précisément définie. Le Quai d'Orsay, le ministère de la défense nationale et le ministère de l'économie et des finances, principalement, vont alors procéder à l'examen de la compatibilité des activités projetées avec les conventions internationales auxquelles la France est partie.

b) L'exploitation du pétrole marin.

La production d'hydrocarbures marins vise à assurer un contrôle de l'État sur ses ressources. Il n'y a donc jamais de liberté d'établissement. De plus, l'État riverain de la ressource peut posséder une part majoritaire dans la compagnie pétrolière (monopole) ou en posséder une part importante. L'autorité compétente pour octroyer les permis est donc toujours d'obédience étatique. Elle se fonde sur des critères de sélection économique ainsi que sur des exigences techniques.

²⁸ Permis H pour les hydrocarbures et permis M pour les autres substances.

Ainsi, les contrats d'exploitation pétrolière sont des contrats passés entre l'État riverain, détenteur de la ressource, et la compagnie pétrolière qui devient maître d'œuvre ou opérateur du chantier. Ils définissent, en premier lieu, le cadre spatio-temporel puis le régime fiscal de l'exploitation tout en mentionnant les obligations sécuritaires et environnementales.

Mais notons tout d'abord les préliminaires à la conclusion d'un contrat d'exploitation avec l'État côtier. Il peut s'agir du Joint Operating Agreement (JOA) qui constitue un accord d'opération jointe entre une entreprise nationale de taille suffisante et une ou plusieurs entreprises étrangères. C'est un contrat qui suppose la constitution d'une société commune dans laquelle chaque entreprise contractante participe aux investissements. L'ensemble des compagnies concernées désigne, en commun, l'entreprise qui aura la direction effective des opérations. Elle sera qualifiée d'opérateur. Ce type d'accord est particulièrement intéressant pour la compagnie nationale car l'État lui accorde certains avantages fiscaux non négligeables.

Il existe aussi un système contractuel visant à la coopération entre différentes compagnies pétrolières susceptibles d'être inscrites au titre du maître d'œuvre dans le même contrat d'exploitation. C'est le Joint Bidding Agreement qui vise principalement à éviter les conflits de chevauchement de zones. Il est passé entre plusieurs compagnies et l'État de la ressource.

Deux compagnies pétrolières peuvent également conclure un accord d'unitisation visant au partage de la production d'un gisement se prolongeant sur leur bloc respectif. Par exemple, les États riverains de la Mer du Nord ayant divisé leur plateau continental en blocs de dimension variable, ils peuvent imposer à leur concessionnaires respectifs, en vertu du principe d'unité de gisement, l'exploitation en commun d'un réservoir de pétrole situé de part et d'autre de leur zone.

Pour ce qui est des contrats d'exploitation proprement dits, il existe en premier lieu le système de la concession (utilisé en France) qui concerne en priorité les grands États maritimes et qui n'est quasiment pas utilisé dans les Pays en Voie de Développement (PVD). Le concessionnaire devient propriétaire des hydrocarbures en contrepartie d'un loyer et d'une redevance basée sur le volume extrait versés à l'État côtier. Ce dernier cède donc la totalité de ses droits au groupement d'entreprises ou à la compagnie pétrolière et perd toute possibilité d'action sur la vente de la production. Mais, l'État riverain impose parfois l'association avec

une société locale afin de ne pas perdre, en totalité, l'impact économique de l'exploitation de son plateau continental.

Le partage de production est le contrat le plus utilisé, surtout dans les PVD qui ont à cœur de préserver toutes leurs prérogatives sur les hydrocarbures extraits. En effet, l'État reste ici titulaire des droits et titres miniers. Le mécanisme consiste dans la sous-traitance par une société nationale, le plus souvent à capitaux publics et ayant reçu de l'État un titre minier, de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental. L'État reste propriétaire de la majorité des produits extraits. Environ 40% de la production reviennent au maître d'œuvre dans le cadre du remboursement de ses dépenses et le reste à l'État riverain de la ressource. Sur ces 60%, l'État peut verser à la compagnie une rémunération des risques encourus, ce qui s'avère déterminant dans la décision de signer ou non le contrat d'exploitation.

Le contrat à risque (utilisé en Iran) ne diffère que très peu du partage de production en ce que l'État reste propriétaire de la production mais il délègue à une société nationale l'ensemble de ses droits miniers. Cette dernière sous-traite alors avec d'autres compagnies spécialisées dans tel ou tel domaine. Pourtant, dans le cadre d'une exploitation commerciale l'État de la ressource rembourse entièrement la compagnie étrangère de tous ses frais d'exploration. Dans ces conditions, elle peut acheter une partie de la production à un prix avantageux et la vendre librement sans être titulaire de droits quelconques sur les hydrocarbures extraits. L'État riverain dispose librement du surplus.

En dernier lieu, il existe le contrat dit de prestation de services par lequel la compagnie pétrolière exécute les travaux demandés par l'État riverain de la ressource et pour son compte. Les entreprises sont donc très peu intéressées par ce système car il s'agit principalement d'un contrat d'assistance technique sans réelles perspectives de profits. En outre, la rémunération de la compagnie est forfaitaire quelle que soit la production qui peut quand même être rachetée, pour partie, par l'industrie pétrolière à une valeur moindre.

Dans tous les types de contrats précédemment évoqués, la compagnie pétrolière est en droit de demander certaines garanties comme l'absence de contestation territoriale, de concurrence ou de danger dans la zone du contrat. Pourtant, en pratique ces revendications ne sont que très peu prises en compte par les États d'où la multiplicité des contentieux.

La phase d'exploitation pétrolière en France est centrée sur deux types de titres miniers qui sont le permis d'exploitation H et la concession.

Dans le premier cas, il n'est pas légalement possible d'extraire plus de 300 000 tonnes de pétrole ce qui soulève de nombreuses critiques car cette limite quantitative est très mal adaptée au pétrole marin. En effet, pour que ce dernier soit rentable les quantités produites doivent être nettement supérieures. Ce type de permis n'est donc que très rarement utilisé par les compagnies pétrolières intéressées par les ressources minérales sous-marines françaises.

Pour ce qui est de la concession, le concessionnaire doit avoir les capacités techniques et financières pour assurer une exploitation durable, ce qui fait l'objet d'une enquête de vérification. La concession est ensuite accordée par décret en Conseil d'État après examen du cahier des charges²⁹. Le contrat fixe en priorité les modalités et la durée de l'exploitation (maximum 50 ans) ainsi que le montant de la redevance annuelle versée à l'État³⁰.

Le concessionnaire est soumis à un contrôle administratif et à une obligation de communication des informations à l'administration concernée.

Les produits extraits sont réputés l'être du territoire français même si l'État côtier, la France en l'occurrence, cède ses droits à une compagnie ou à un groupement pétrolier qui devient par la suite propriétaire des hydrocarbures.

2) Le droit des travailleurs pétroliers en mer.

À cet égard, il existe une coexistence entre un nombre important de catégories de travailleurs en ce que de nombreuses entreprises, de forage et d'exploitation commerciale, impliquant des employés de différentes nationalités et de qualifications multiples sont amenées à se côtoyer sur les plates-formes offshore. La seule obligation qu'ils ont tous en commun est celle du respect des prescriptions sécuritaires.

La détermination de la loi applicable à ces travailleurs est donc primordiale en ce que des conflits peuvent aisément surgir. Il peut, en effet, y avoir une certaine rivalité entre le droit de l'État de la ressource et l'application de la loi visée par le contrat. En pratique, il s'avère que le personnel est fourni par une entreprise de main d'œuvre qui est rémunérée par l'entreprise exploitante. Dans ces conditions, le contrat de travail est alors conclu avec

²⁹ En vertu de la modification du Code des mines opérée par la loi du 15 juillet 1994.

³⁰ Elle est calculée en fonction de la valeur des produits extraits et sur la base des prix réels de commercialisation.

l'entreprise de main d'œuvre ce qui logiquement devrait induire l'application de la loi du siège social de cette dernière.

En effet, dans la plupart des cas, à l'exception des membres de l'équipage de la plate-forme, les personnels travaillant à bord n'appartiennent pas à la catégorie juridique des marins. Leur contrat de travail est donc un contrat de droit commun. Le régime juridique applicable, en vertu du principe d'autonomie de la volonté, est alors laissé à l'appréciation des parties. Pour autant, il reste nécessaire de protéger les salariés ce qui a conduit, en pratique, à conserver le bénéfice de la loi nationale de ces derniers dans le cas où elle est plus avantageuse que la législation de l'État côtier. D'une façon générale, on retient quand même le concept du lieu de l'exécution du contrat.

Il faut également signaler le statut particulier et somme toute ambigu du capitaine de la plate-forme. En effet, un chef foreur est désigné afin de diriger les opérations et, à ses côtés, se trouve un capitaine qui lui est principalement chargé d'assurer la sécurité de l'installation dans son ensemble. Se pose alors le problème de la compétence en dernier ressort puisque leurs activités sont interdépendantes. Seule la qualification du capitaine en tant que chef de l'expédition maritime semble certaine sans que cela ne résolve la difficulté posée par leurs pouvoirs respectifs.

La Convention n°102 de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) impose aux États parties de créer des systèmes de protection dans le domaine social. Or, elle n'est que peu suivie ce qui oblige les salariés à recourir à l'assurance privée pour couvrir leurs risques, chose que seuls les titulaires de salaires élevés peuvent se permettre.

Pour ce qui est des travailleurs français, deux possibilités leurs sont offertes. Dans le cas où ils ont conservé leur résidence sur le territoire national, ils sont considérés comme détachés et bénéficient du régime général pour une durée limitée. Dans le cas d'un travailleur expatrié, il devra se couvrir par cotisations volontaires.

B. Une opération risquée pour l'environnement marin.

Les plates-formes offshore constituent à la fois un risque pour les utilisateurs de la mer et pour l'environnement aquatique dans lequel elles évoluent. C'est ainsi que des règles

internationales ont vu le jour aux fins de détruire ou déplacer les installations en fin de vie commerciale (1) alors que d'autres visent à minimiser les risques de pollution inhérents à leur fonctionnement (2) qu'elle soit opérationnelle ou accidentelle.

1) Le démantèlement.

La question se pose lorsque les gisements sont épuisés, dans l'hypothèse où les contrats sont terminés ou dénoncés ou encore lorsque la technique d'exploration et d'exploitation ne correspond plus au gisement. Le personnel d'exploitation est alors affecté à une autre plate-forme offshore et le problème est alors de savoir quel est le devenir de ces installations désaffectées ou obsolètes.

a) Les plates-formes désaffectées comme obstacles à la liberté.

La Convention de Genève sur le plateau continental posait un principe consistant dans le démantèlement total des installations abandonnées³¹. Mais la situation a changé du fait des progrès techniques effectués dans le cadre de l'exploitation pétrolière en mer. Il s'agit à présent d'énormes complexes métalliques capables de combattre des éléments particulièrement virulents. Lorsqu'ils atteignent la fin de leur "vie commerciale" (environ 40 ans après la première exploitation), il devient nécessaire de les démonter et de les faire disparaître même si cette opération est caractérisée par un coût exorbitant.

C'est la Grande-Bretagne, traditionnellement attachée à la liberté de navigation, mais devenue, entre 1958 et 1982, un exploitant important de pétrole en Mer du Nord, qui s'est montrée la plus résolue à limiter l'obligation d'enlèvement. Lors des négociations visant à la concrétisation d'une convention sur le droit de la mer, la délégation britannique a alors eut un raisonnement totalement opposé à celui de 1958. De son côté, la France s'est employée à dénoncer les dangers d'un démantèlement partiel, et ce en tant que puissance nucléaire possédant des sous-marins militaires.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, pour ce qui est de cette question sera donc une conciliation entre les intérêts des grandes puissances maritimes ainsi qu'un compromis entre les intérêts de l'exploitation, donc la limitation des coûts de celle-ci, et la

³¹ "Toutes les installations ou tous les dispositifs abandonnés ou ne servant plus doivent être complètement enlevés" (Art.5 §5).

défense de la navigation (Art. 80 et 60§3). Elle pose alors une obligation générale de suppression de ces structures devenues obsolètes en ce qu'il s'agit d' *"assurer la sécurité de la navigation, compte tenu des normes internationales généralement acceptées établies en la matière par l'organisation internationale compétente"*. La seule obligation est celle de la publicité adéquate quant à la position, aux dimensions et à la profondeur des éléments restants sur le site, obligation qui vise principalement la sécurité de la navigation sous-marine.

Mais ces dispositions juridiques n'ont pourtant pas éradiqué le fossé existant entre les exigences de la loi et le caractère pratique des considérations financières.

C'est ainsi que le gouvernement anglais s'est engagé à soutenir, légalement, le déplacement partiel de ses installations offshore³², exemple qui sera suivi par d'autres États³³. De leur côté, les États-Unis restent attachés à la règle de base d'un déplacement total des plates-formes. Le "US National Research Council" reconnaît pourtant les nouveaux problèmes posés par des installations de plus en plus massives et opte pour des décisions au cas par cas, tout en respectant les standards internationaux qu'il considère comme explicites. Il faut cependant souligner que les plates-formes pétrolières au large des côtes américaines sont installées dans des eaux peu profondes, rarement agitées desquelles elles peuvent être enlevées sans trop de difficulté.

Selon l'International Maritime Organisation (IMO)³⁴ et son rapport du 19 octobre 1989 (Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and the Exclusive Economic Zone), la norme reste celle d'un déplacement total des installations offshore abandonnées ou désaffectées. Le non-déplacement ou l'enlèvement partiel peuvent être autorisés par l'État côtier sur la base d'une évaluation au cas par cas en tenant compte de certains facteurs (la sécurité, les effets potentiels sur les autres utilisations de la mer, l'environnement marin, les possibilités techniques...). L'IMO insiste également sur les circonstances imposant l'enlèvement total d'une plate-forme donnée considérant la profondeur des eaux (moins de 75 mètres) et le poids de l'installation (moins de 4000 tonnes hors de l'eau). Certaines conjonctures telles que l'impossibilité technique, un coût ou un risque inacceptable peuvent être invoquées aux fins de laisser l'installation en place.

³² Voir le Petroleum Act, 1987, section 1(4)(c) et les programmes d'abandon.

³³ Par exemple, la Norvège, l'Australie, la Belgique, le Danemark, l'Irlande, la Malaisie ou encore la Nouvelle Zélande ont donné le pouvoir d'autoriser le déplacement (total ou partiel) des structures pétrolières en mer au ministre compétent.

Pour ce qui est du futur, l'IMO impose que toute nouvelle installation pétrolière en mer se trouvant fixée dans moins de 100 mètres d'eau et ayant un poids inférieur à 4000 tonnes possède un système interne facilitant son déplacement total. Bien sûr, toutes les installations obsolètes se trouvant sur les routes de navigation internationale doivent être supprimées dans leur totalité. Quoiqu'il en soit, il ne s'agit en aucun cas de droit positif mais principalement de lignes directrices qu'il est souhaitable de suivre dans l'intérêt de tous.

L'enlèvement partiel des plates-formes offshore implique le dépôt, sur les fonds marins, du matériel déplacé, il s'agit donc d'un acte de mise au rebut gouverné par les règles de l'immersion³⁵. La Convention de Londres de 1972 classe l'immersion des installations pétrolières en mer dans son annexe 2 correspondant aux matières subordonnées "*à la délivrance préalable d'un permis spécifique*". Il s'agit donc d'une immersion autorisée, sous condition et donc pas totalement interdite. C'est ainsi que certaines conventions régionales ne tolère la mise au rebut uniquement dans le cas de la délivrance d'un permis par les autorités nationales compétentes³⁶. À cet égard, notons le cas particulier de l'article 20 du protocole de Madrid de 1994 pour la protection de la Mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et l'exploitation du plateau continental, des fonds marins et de leur sous-sol. L'État côtier se doit d'exercer son pouvoir de juridiction sur l'opérateur de la plate-forme en question et d'exiger le déplacement d'une installation désaffectée ou abandonnée. La question de savoir s'il s'agit d'un enlèvement partiel ou total peut être devinée au travers de la disposition relative aux lignes directrices et standards adoptée par l'organisation internationale compétente, c'est à dire l'IMO. C'est ainsi que des dispositions ne liant pas les parties ont été incorporées dans un texte qui, lui, a force obligatoire entre les États signataires.

Notons en dernier lieu que les compagnies pétrolières ont constitué, en 1995, un fond de démantèlement pour que les États concernés puissent procéder à un démantèlement au moins partiel après le départ des compagnies. La seule contrainte est l'obligation de n'utiliser ce

³⁴ Elle est indirectement désignée par la CMB comme étant "*l'organisation internationale compétente*" (Art.60 §3).

³⁵ Pour la définition voir notamment:

— Art.1 §5(a)(ii) CMB,

— Art.III §1 (a)(iii) de la Convention de Londres du 29 décembre 1972 concernant la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets et autres matières, dite "*The London dumping Convention*".

³⁶ Voir par exemple, l'article 5 de l'annexe III, relative à la prévention et à l'élimination de la pollution provenant de source offshore, à la Convention de Paris portant sur la protection de l'environnement marin dans la région du Nord-Est Atlantique ainsi que la Convention relative à la mer Baltique (du 22 mars 1974 remplacée par celle de 1992) qui oblige les États parties à imposer le déplacement des installations offshore abandonnées dans leur totalité, ce qui devra s'effectuer sous la responsabilité du propriétaire.

fonds qu'à cette fin. Les principales difficultés rencontrées proviennent de la répartition des participations au fonds entre les compagnies pétrolières principales et leurs sous-traitants, qui ne sont pas présents sur le site pendant toute la durée de l'exploitation.

b) L'affaire du Brent Spar.

Selon Greenpeace, se débarrasser de structures, comme la plate-forme Brent Spar, dans une zone caractérisée par sa grande biodiversité est en violation avec le principe de précaution et présente des risques écologiques certains, pas tous connus ni maîtrisables. Laisser faire aurait constitué selon l'ONG un précédent dangereux pour ce qui est du déversement de matières toxiques à la mer, quelles qu'elles soient, ne prenant pas en compte l'aspect cumulatif des risques si cela devenait une pratique acceptée. La possibilité d'une éradication des plates-formes offshore obsolètes et désaffectées, rapide mais abjecte réduit la stimulation existante d'utiliser les nouvelles techniques disponibles, surtout celles visant au déplacement et donc au recyclage et à la réutilisation de telles installations. Le problème soulevé par Greenpeace est l'approche au "cas par cas" que les États ont adopté. Pour l'organisation, l'action doit être globale tout comme l'interdiction.

Une grande quantité du pétrole foré n'est pas immédiatement ramené sur terre et est stocké en mer sur des balises flottantes. L'une d'elle était le Brent Spar, caractérisé par son inaction puisque ayant atteint la fin de sa vie commerciale. Shell, sachant que l'enlèvement d'une telle masse d'équipements usés et obsolètes (4000 tonnes) entraînerait des complications, financières et environnementales, rechercha l'appui du gouvernement anglais. Le Brent Spar dérivant dans les eaux Écossaises, l'accord gouvernemental à n'importe quelle option lui était nécessaire. C'est ainsi que la compagnie reçut l'autorisation de se débarrasser de la balise flottante en la coulant (le 16 février 1995). Shell était convaincu du bien fondé de la décision prise, de surcroît en accord avec une puissance maritime.

C'est à ce moment que Greenpeace entra véritablement en scène arguant du manque d'éthique et de morale inhérents à la décision finale. Leur intérêt se porta à la fois sur les quantités d'hydrocarbures encore présentes sur le Brent Spar et sur l'option de couler la plate-forme. Shell et Greenpeace se sont donc engagés dans un conflit exacerbé chaque jour un peu plus par la médiatisation des faits. C'est dans ce contexte, que certains activistes de l'organisation se sont enchaînés à la plate-forme donnant lieu à une véritable guerre

d'influence sur l'opinion publique. Le Gouvernement anglais, ainsi que l'Union Européenne commencèrent à douter de la sagesse de la décision de couler l'installation et cette décision fut annulée le 20 juin 1995. Trois mois après, Shell lança un appel dans le Journal Officiel des Communautés Européennes dans le but de trouver une solution au problème, toujours posé.

LE BRENT SPAR.



2) Les pollutions opérationnelle et accidentelle.

La protection de l'environnement est, aujourd'hui, considérée comme une nécessité à la fois par les États et par les compagnies pétrolières qui, par exemple, s'emploient à ralentir au maximum les émissions de CO₂. Les questions environnementales font partie intégrante de la structure des bilans énergétiques.

a) Les atteintes à l'environnement.

Le danger le plus important de pollution est de loin celle que peuvent engendrer les installations pétrolières en mer. La pollution dite intentionnelle est somme toute assez rare du fait des pertes financières qui en découleraient pour l'opérateur. Ce type de pollution irait à l'encontre des intérêts économiques de toutes les personnes (privées ou morales) investies dans l'exploitation du forage. En revanche, la pollution accidentelle due, en particulier, aux éruptions de pétrole au cours d'un sondage, à la propagation de matières contenues dans les navires citernes ou encore aux collisions qui peuvent se produire suite à l'arrimage à la plate -

forme, constituent un réel danger pour l'environnement marin qui heureusement ne se concrétise que très rarement.

Une nouvelle forme d'atteinte à l'espace aquatique est apparue ces dernières années sous la forme d'une pollution due au fonctionnement même des installations pétrolières en mer, la pollution dite opérationnelle.

Pour éliminer les débris de roches détachés du fond par le trépan on emploie la technique de la circulation des fluides³⁷. Elle consiste en l'injection d'une boue à l'intérieur des tiges de forage afin que le débit du fluide de forage empêche les déblais de tomber au fond du puits. La boue de forage est, à l'origine, constituée d'eau à laquelle s'ajoute une argile spéciale mais divers produits chimiques sont également utilisés pour un meilleur filtrage. Non seulement, l'eau imprégnée d'huile qui se constitue lors du forage est parfois déversée à la mer, mais les débris grassex ainsi que les amas d'huile de forage le sont également. De plus, certaines matières chimiques organiques sont utilisées comme enduit aux fins d'éviter le dépôt sur les installations des espèces sédentaires marines. Les opérations de forage sont également responsables, pour beaucoup, des rejets de déchets autres que ceux provenant directement du pétrole. Ils sont en majorité constitués d'éléments biologiques inertes ou de dérivés des produits naturels incluant, entre autres, les détritus et eaux usées produits par les occupants des plates-formes offshore. Ces éléments, en grande quantité, peuvent être à la base de graves dommages à l'environnement marin et plus particulièrement pour les organismes vivants dans un périmètre approximatif de 500 mètres autour des installations. Néanmoins, le déversement de produits très toxiques reste une exception, quoique les boues de forage puissent être considérées comme particulièrement nocives.

Dans une perspective différente, les agressions physico-chimiques du milieu marin sont à prendre en considération car les parties d'ouvrage qui y sont exposées sont difficiles à inspecter. La corrosion - qui est le principal problème rencontré et qui est difficilement évitable malgré un choix d'acier judicieux - résulte de processus électrochimiques dont on cherche à contrarier les effets en appliquant à toute structure métallique immergée un système de protection cathodique. Les méthodes chimiques de lutte contre la corrosion des matériaux en contact avec l'eau peuvent donc constituer l'origine d'une atteinte à l'environnement aquatique.

³⁷ Inventée par M. Fauvelle en 1845.

Les compagnies pétrolières procèdent régulièrement à l'inspection des ouvrages, en portant une attention toute particulière aux points critiques que sont, d'une part, les soudures et les nœuds des structures métalliques et d'autre part, la position sur le fond et l'état des canalisations sous-marines. L'inspection visuelle par plongeur ou par système vidéo télécommandé est parfois assortie d'un nettoyage des salissures et concrétions.

Cette préoccupation pour le maintien en l'état des installations offshore concrétise en priorité l'importance que peut revêtir le rendement dans l'industrie pétrolière. Cette vénalité sert donc à la protection et à la préservation de l'environnement marin dans la mesure où les fuites devront être maîtrisées, mais le rejet des matériaux inutiles une fois l'extraction terminée reste un problème non négligeable³⁸. Ainsi, lors de la présentation du rapport d'information sur le rôle des compagnies pétrolières dans la politique internationale et son impact social et environnemental³⁹ à l'Assemblée Nationale, il a été souligné que les compagnies pétrolières ne respectaient les normes internationales et conventions anti-pollution que de manière aléatoire du fait d'un suivi limité des États. En revanche, sous la pression des ONG, les compagnies pétrolières anglo-saxonnes se sont dotées de codes de conduite faisant référence aux normes environnementales, sans que leur valeur juridique ne soit réellement établie.

Pour ce qui est de la pollution accidentelle, les désastres ont, comme souvent, précédé les textes et plus précisément les accords régionaux. Il s'agit en particulier de l'éruption de pétrole lors d'un sondage du gisement Ekofisk dans la mer du Nord (1977), de l'explosion du puits de la plate-forme Ixtoc I située au large de la péninsule du Yucatán (Golfe du Mexique) en 1979 ou encore de fissures du sol marin comme à Santa Barbara en 1969.

Certaines conventions à vocation régionale prévoient donc une obligation, énoncée en termes plus ou moins généraux, de prévenir la pollution résultant d'opérations d'exploration et d'exploitation. Par exemple, le Traité du 22 février 1942 passé entre le Venezuela et le Royaume-Uni sur les espaces sous-marins du Golfe de Paria pose, en son article 7, que *"chacune des parties contractantes prendra toutes les mesures possibles pour éviter que l'exploitation de tout espace marin revendiqué ou occupé dans le Golfe ne cause la pollution des eaux territoriales de l'autre partie par les hydrocarbures, les boues, ou tout autre fluide ou substance susceptible de contaminer les eaux navigables ou les plages..."*.

³⁸ Voir les différentes règles applicables aux États unis et au Canada concernant les "oil based drilling muds".

³⁹ Voir le compte rendu n°4 de la Commission des Affaires Étrangères de l'Assemblée Nationale du mercredi 13 octobre 1999, sous la présidence de M. Jack Lang.

L'ampleur des dommages pouvant résulter de l'éruption incontrôlée d'un puits pétrolier sous-marin rend la question des garanties financières disponibles particulièrement importante. Les sociétés pétrolières n'ayant pas toujours trouvé facilement des assurances couvrant d'aussi gros risques de façon adéquate, elles se sont regroupées en organisation professionnelle (l'OPOL⁴⁰) afin de remédier aux incertitudes juridiques et dans le but de trouver un règlement à l'amiable et rapide des réclamations pour les dommages résultant d'opérations offshore. Le fonds d'indemnisation couvre à la fois le dédommagement des victimes et le remboursement des frais exposés par les États au titre des mesures préventives. Notons que la défaillance de l'un des membres ne constitue pas un obstacle à la réparation.

Pour ce qui est de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en plus de l'obligation générale de ne pas porter atteinte au milieu marin, elle met en exergue la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du fond de la mer et de son sous-sol mais uniquement en tant que domaine à régler (Art. 194, 208, 209).

Les États doivent également *'tenir dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres États'* (Art. 87§2 CMB). Mais, aucune autorité compétente n'a pu à ce jour donner une définition de ce qu'englobe ce concept de modération. Il semble pourtant que n'importe quel type de pollution peut être considéré comme illégal à partir du moment où elle interfère de "façon irraisonnable" avec les activités liées à la mer quelles qu'elles soient.

En outre, *"conformément à la Charte des Nations Unies et aux principes du droit international, les États ont le droit souverain d'exploiter leurs propres ressources conformément à leur propre politique en matière d'environnement et de développement, et ils ont le devoir de veiller à ce que les activités qui relèvent de leur compétence ou de leur pouvoir ne portent pas atteinte à l'environnement d'autres États ou de zones situées au-delà des limites de leur juridiction nationale"*⁴¹.

b) L'accident d'Ekofisk.

Du 22 au 30 avril 1977, le puits 14 de la plate-forme Bravo sur le gisement d'Ekofisk situé dans la pointe sud-ouest du plateau continental norvégien en Mer du Nord, du fait de son

⁴⁰ L'Offshore Oil Pollution Liability mis en place le 4 septembre 1974.

⁴¹ Il s'agit du principe 2 de la conférence de Rio (1992) en partie repris par la CMB en son article 193.

éruption, déverse environ 20300 tonnes de pétrole et 10700 tonnes de gaz en milieu marin. Alors que le groupe Philipps était titulaire de la licence d'exploration qui a abouti à la découverte du gisement d'Ekofisk en 1969, c'est à Philipps Petroleum Company Norway qu'a été délivrée la licence d'exploitation⁴². C'est donc cette société qui joue le rôle d'opérateur malgré la participation d'autres compagnies pétrolières dans le forage du gisement. L'exploitation a débuté en 1972 à partir de plates-formes fixes, le pétrole se trouvant à une profondeur de 3000 mètres et donnant lieu à une production annuelle moyenne de 15 millions de tonnes.

C'est au cours d'une opération de réparation d'un appareil de mesure effectuée par des sous-traitants que s'est produit l'accident.

L'État côtier a le pouvoir d'imposer, comme nous l'avons vu, aux titulaires de titres miniers un certain nombre d'obligations résultant de sa législation nationale et de son acceptation des accords internationaux.

En vertu de la législation norvégienne⁴³ relative aux concessions minières, de nombreuses obligations étaient à la charge de Philipps, et il semblerait que cette compagnie ait violé plusieurs d'entre elles : la qualification de certains intervenants était sans doute insuffisante et la réparation à l'origine de l'accident, considérée comme modification majeure, a été effectuée sans l'accord de la Direction du Pétrole.

Il existe, en outre, tout un système de lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures, faisant intervenir les autorités publiques et privées. Ainsi le Ministre de l'environnement peut décider de l'utilisation des dispersants chimiques, ce qui n'a pas été le cas, ou encore de faire creuser un puits dérivé au frais de l'opérateur, option qui a été choisie tout en exigeant la cessation de l'activité des deux autres plates-formes offshore. Tout ceci s'est fait sous les auspices d'un centre de contrôle des opérations⁴⁴ qui est resté en liaison constante avec le responsable privé et le Ministre. Il est en outre prévu que chaque exploitant offshore établisse un plan de contrôle de la pollution sous la supervision du gouvernement. Ce programme a été utilisé par Philipps pour l'évacuation du personnel ainsi que pour la maîtrise du puits par le navire à canons à eau "Seaway Falcon".

⁴² En accord avec le décret royal norvégien du 8 décembre 1972.

⁴³ Cf. l'article 10 de la loi norvégienne du 26 juin 1970.

⁴⁴ Comprenant des représentants de l'inspection nationale de la pollution, de la police, de la direction du pétrole, de la marine et de l'aviation nationale, des municipalités riveraines et des autorités locales de lutte contre la pollution.

Sur le plan international, il faut tout d'abord signaler l'existence d'un accord de coopération signé entre les opérateurs de la Mer du Nord, le "North Sea Operator's Clean Seas Committee"⁴⁵ qui prévoit une assistance mutuelle, le développement des moyens existants de lutte contre la pollution et l'établissement de centre de stockage de matériel de lutte contre les accidents. Pour ce qui est du niveau étatique, c'est l'Accord de Bonn du 9 juin 1969 qui a permis la coopération entre les États car il s'agissait bien d'un *"danger grave et imminent pour les côtes et intérêts connexes d'une des parties contractantes"*. Les obligations d'information, d'assistance mutuelle et de surveillance ont été enclenchées très rapidement par la Norvège, Ekofisk se trouvant dans sa zone de responsabilité. C'est ainsi qu'un groupe de représentants des États parties à la Convention fut mis en place en tant qu'organe de liaison.

La Norvège a également accepté certaines conventions régionales dont la Convention de Paris du 4 juin 1974 signée par les États riverains de la mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique du Nord-Est. Cette convention vise à l'élimination de la pollution de la zone marine à partir de structures artificielles placées sous la juridiction des parties contractantes. La Norvège s'est donc engagée à élaborer des programmes d'actions concrètes et des méthodes de surveillance. De plus, il faut signaler sa participation à la Convention Nordique sur l'environnement signée le 19 février 1974 par les quatre pays scandinaves qui s'attache particulièrement à une uniformisation des règles de conflit de juridiction au sein des quatre pays scandinaves.

Aucune convention internationale ne venant imputer le risque résultant de l'exploitation de son plateau continental à l'État riverain, la responsabilité reste celle de l'exploitant. Pourtant la spécificité du milieu marin fait que tout accident risque d'avoir des conséquences transnationales et donc de poser des problèmes de droit international privé. La loi norvégienne a donc été appliquée, engageant la responsabilité objective, illimitée de l'employeur et de l'exploitant pour fait personnel ou fait d'autrui.

Les victimes d'un dommage de pollution peuvent réclamer réparation devant les tribunaux du pays où ont eu lieu les activités dommageables. Les demandes d'indemnisation ne seront pas soumises à des règles moins favorables que celles de l'État où ont eu lieu les activités préjudiciables, l'application de la législation de l'État de la victime n'est donc pas exclue.

L'État peut également voir sa responsabilité engagée en tant qu'exploitant engagé dans les opérations de gestion, ce qui aurait pu se produire ici puisque l'une des sociétés participant à hauteur de 7,859% est une société nationale norvégienne. En tant que concédant, la responsabilité internationale de la Norvège aurait pu être engagée par la violation de l'obligation internationale de protection de l'environnement, même s'il semble qu'elle ait fait preuve de due diligence. En effet, il semble que le programme de travail de la réparation à l'origine du sinistre ait été approuvé sans avoir été soumis à un examen minutieux, qu'il n'existait pas de plan de rechange, que l'inspection pendant les travaux et lors du fonctionnement normal de l'installation n'ait pas été assurée et que le personnel était sans doute sous-qualifié. Tout ceci devant être assuré par la Direction du Pétrole sous le contrôle direct du Ministre de l'environnement, engage la responsabilité de la Norvège. Cela n'a cependant pas eu lieu considérant la maîtrise rapide de l'incident et le fait que les États riverains de la Mer du Nord n'aient pas eu à se plaindre d'un quelconque dommage.

Dans le cas d'Ekofisk, chacune des compagnies associées était dûment assurée dans les conditions prévues par l'OPOL et il est estimé que les dommages de toute nature s'élèveraient à environ 7 millions de dollars US. L'accident d'Ekofisk a conduit la Norvège à améliorer les règles existantes par l'introduction dans l'ordre interne du décret royal du 24 juin 1977 réglementant de façon très précise les conditions de travail sur les plates-formes offshore (normes de sécurité en particulier).

CONCLUSION

Les installations pétrolières en mer marquent l'avènement d'un régime juridique qui doit nécessairement concilier deux aspects de la mer. Pour ce qui est de la surface, elles évoluent en milieu marin, en conséquence elles ont des rapports avec différents sujets de droit maritime. Le droit du fond est celui de la mise en valeur des richesses d'hydrocarbures du sous-sol marin qui relève de la juridiction de l'État riverain. Nous sommes donc en présence d'un droit pluridimensionnel⁴⁵.

⁴⁵ Regroupant les comités locaux allemand, belge, hollandais, français, norvégien, anglais et suédois.

⁴⁶ Voir Devaux-Charbonel in "*Droit minier des hydrocarbures*".

L'exploration et l'exploitation du pétrole offshore est une réalité géologique marquée par des spécificités techniques et économiques mais sans que les aspects juridiques ne prennent véritablement en compte les particularités maritimes. Exception faite de la détermination de l'État côtier autorisé à exercer des droits souverains sur les ressources contenues dans son plateau continental.

En effet, quelle que soit la qualification juridique retenue pour les installations pétrolières en mer, le riverain exerce sa juridiction sur l'engin en opération.

Dans ces conditions, et considérant la valeur économique tout comme les implications politiques du pétrole, les relations État / compagnies pétrolières ne peuvent être valablement assurées que sur une base contractuelle. L'État conserve alors son influence sur l'exploitation de son plateau continental alors que dans le même temps les entreprises, privées ou publiques, peuvent espérer en tirer des profits. Les contrats pétroliers définissent les droits et devoirs de chacun des protagonistes, sachant que le droit du travail applicable sur les plates-formes offshore ne dépend pas de ces derniers.

La base contractuelle de la production pétrolière en mer s'explique également par les risques courus par les hommes, le matériel et l'environnement marin, qu'il s'agit de minimiser. Les compagnies pétrolières supportent donc des obligations d'ordre sécuritaire (démantèlement et signalisation) et environnementales (démantèlement et pollution) dérivant de l'acceptation de normes internationales par l'État riverain de la ressource. On applique donc à des personnes privées les règles pertinentes du droit international public de la mer du fait de la suprématie étatique dans les opérations pétrolières offshore.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES.

- J.P. Beurier, P. Chaumette, G. Proutière-Maulion, "*Droits maritimes*", Édition Juris service, 1998, Tome III "Exploitation et protection de l'océan", 310 p.
- J. Devaux-Charbonnel, "*Droit minier des hydrocarbures : principes et applications*", Éditions Technip, 1987.
- R. J. Dupuy, "*Le pétrole et la mer*", PUF, 1976, 358 p.
- E. Langavant, "*Droit de la mer*", Éditions Cujas, 1985, Tome IV : "Le droit des richesses marines : ressources biologiques (pêche) et ressources minérales (pétrole et nodules)", 344 p.
- L. Lucchini, M. Vitek, "*Droit de la mer*", Éditions Pedone, 1996, Tome II "Délimitation, navigation et pêche, Volume 2 "Navigation et pêche", 717 p.
- J. P. Pancraccio, "*Droit international des espaces - air, mer, fleuves, terre, cosmos*", Armand Colin, 1997.
- N. Quoc Dinh †, P. Daillier, A. Pellet, "*Droit international public*", 6^e édition, LGDJ, 1999, 1455 p.
- M. Remond-Gouilloud, "*L'exploitation pétrolière en mer et le droit*", Éditions Technip, 1978, 170 p.

PERIODIQUES.

- Annuaire Français de Droit International (AFDI), éditions du CNRS :
 - 1969, J.P. Queneudec, "*Chronique du droit de la mer*", p.p 737 - 760.
 - 1978, B. Bollecker-Stern, "*À propos de l'accident d'Ekofisk - problèmes posés par les installations pétrolières offshore*", p.p. 788 - 191.
 - 1978, T. Treves, "*La pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins en droit international*", p.p. 827 - 850.

- Droit Maritime Français (DMF), 1977, M. Remond-Gouilloud, "*Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer*", novembre (p.p. 675 - 690) / décembre (p.p. 738 - 747).
- Juris classeur commercial, 1982, J. Delaporte, '*Navire et autres bâtiments de mer*', Tome 6, Fascicule 1055.
- Revue juridique Neptunus, Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO), Université de Nantes, M. Ceccaldi, '*Aspects juridiques de l'exploitation du pétrole en mer*', Volume 2-1, n° 5.

REVUES.

- Le Marin, n° 2636, vendredi 16 janvier 1998, p. 18 et 19.
- Marine Policy, novembre 1994, Volume 18, n°6, p.p. 464 - 471.

SÉMINAIRES : exploitation des océans.

- 1996 - 1997 : Y. Zaouche, T. Pinault, "*Le droit pétrolier en mer*".
- 1997 - 1998 :
 - C. Ballion, "*Le pétrole et la mer*".
 - M. Renaudineau, "*Exploitation des ressources non vivantes : le pétrole*".
- 1998 - 1999 : B. Vende, "*Le démantèlement des plates-formes offshore*".

DOCUMENTATION INFORMATIQUE.

- Greenpeace : www.greenpeace.org
- L'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la MER : www.ifremer.org
- International Maritime Organisation : www.imo.org

- Centre de Droit Maritime et Océanique : www.palissy.humana.univ-nantes.fr
- Total, Fina, Elf : www.totalfinaelf.com
- Elf : www.elf.fr
- Le projet TITAN : www.titanprojects.com/offshore/balal.htm
- Ocean Update : www.seaweb.org

ANNEXE I.

Le pétrole, qu'est ce que c'est ?

On le rencontre dans les bassins sédimentaires, où il occupe les vides de roches poreuses appelés réservoirs. Les gisements de pétrole correspondent à une accumulation dans une zone où le réservoir présente des caractéristiques favorables et constitue un piège. En effet, le pétrole est moins dense que l'eau, sa fuite est impossible que se soit vers le haut du fait de la présence d'une couverture imperméable (argile et sel), ou latéralement. Les animaux et végétaux constituant la matière organique, se déposent au fond des mers et sont incorporés aux sédiments. À mesure que ceux-ci sont enfouis, les constituants organiques se transforment, surtout sous l'action de la température, en hydrocarbures dont une partie vient se concentrer dans les pièges des réservoirs poreux. Le pétrole brut est un fluide constituant un mélange complexe d'hydrocarbures (paraffiniques, naphthéniques et aromatiques) associés à des composés organiques en plus ou moins grande quantité (oxygènes, azotes et sulfures) ainsi qu'à certains métaux en petite quantité. Le soufre est la matière la plus dangereuse pour l'environnement ; si les hydrocarbures en contiennent trop, surviennent des problèmes de corrosion et de pollution atmosphérique au stade du raffinage.

L'origine organique du pétrole :

Dans les sédiments déposés en milieu aquatique, la matière organique⁴⁷ provient des organismes vivant dans la tranche d'eau (plancton), sur le fond (la faune et la flore benthiques) ou sur les terres émergées voisines charriées par les cours d'eau. Cette productivité organique en milieu marin est contrôlée par la présence de sels minéraux indispensables (azote et phosphore) et par l'éclairement qui rend possible le phénomène de photosynthèse végétale, origine de la chaîne alimentaire animale⁴⁸.

De la matière organique au pétrole :

La partie superficielle des sédiments est le siège d'une activité micro biologique intense. Les sables et les grès ne sont pas des roches favorables à la formation du pétrole. Au

⁴⁷ C'est-à-dire les glucides, lipides et protides.

contraire, les sédiments imperméables et compacts (argile, vase, calcaire fine), dénommés roches mères, constituent rapidement un milieu clos et réducteur. L'activité micro biologique, privée d'oxygène (anaérobie) fait pratiquement disparaître la matière organique pour ne laisser subsister que les kérogènes. Il s'agit d'un ensemble de macro molécules constituant un résidu inassimilable par les micros organismes. À mesure que les sédiments sont recouverts par de nouveaux dépôts, ils s'enfoncent, provoquant une augmentation de la température et de la pression. Ceci entraîne une rupture de certaines liaisons à l'intérieur du kérogène ce qui aboutit à l'élimination de l'oxygène, de l'eau et de l'azote. Le processus récurant fournit les constituants habituels du pétrole à savoir les hydrocarbures (mélange de carbone et d'hydrogène), les résines, et les asphaltènes (soufre, azote et oxygène).

À plus grande profondeur, la transformation se poursuit jusqu'au phénomène de craquage où les hydrocarbures deviennent de plus en plus légers. Dans les bassins très profonds, les hydrocarbures liquides cèdent la place au gaz, puis au méthane seul⁴⁹. Les réactions de formation du pétrole sont très lentes. La vitesse d'enfouissement des sédiments est de quelques mètres par millions d'années et l'augmentation de la température est de l'ordre de 30°C par 1000 mètres. Le pétrole se déplace au sein des sédiments qui l'abritent, ce qui implique qu'il ne se rencontre généralement pas là où il a pris naissance. Le pétrole brut contient des centaines de milliers de types moléculaires différents dont quelques centaines seulement ont été séparés et identifiés.

L'utilisation du pétrole:

Autrefois, il était utilisé comme mortier, produit d'étanchéité ou pour ses propriétés lubrifiantes et médicinales. Au milieu du XIX^{ème} siècle, il devient l'un des composants de base de l'activité industrielle. Il est tout d'abord utilisé en tant que pétrole lampant, pour l'éclairage puis comme producteur d'énergie avec l'essence, le gasoil et le fuel. Aujourd'hui il est utilisé comme lubrifiant ou source d'énergie, de chauffage, pour la fabrication des bitumes, de médicaments, d'encre, ou encore comme produit chimique⁵⁰. Il est également employé comme pesticide, fertilisant ou comme matière première dans la fabrication des peintures, vernis ou de la cire (chandelles et crayons par exemple).

⁴⁸ Les végétaux fabriquent les matières organiques grâce à la photosynthèse. Celles ci seront absorbées par les animaux herbivores eux-mêmes voués à être dévorés par les animaux carnivores.

⁴⁹ Le pétrole et le gaz naturel sont des roches sédimentaires qui prennent naissance au cours du processus de sédimentation.

ANNEXE II.

Les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

[...]

PARTIE V : Zone économique exclusive.

[...]

Article 56 : Droits, juridiction et obligations de l'État côtier dans la zone économique exclusive.

1. Dans la zone économique exclusive, l'État côtier a :

a) des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux sur jacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents;

b) juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, en ce qui concerne :

i) la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages;

ii) la recherche scientifique marine;

iii) la protection et la préservation du milieu marin;

c) les autres droits et obligations prévus par la Convention.

2. Lorsque, dans la zone économique exclusive, il exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations en vertu de la Convention, l'État côtier tient dûment compte des droits et des obligations des autres États et agit d'une manière compatible avec la Convention.

3. Les droits relatifs aux fonds marins et à leur sous-sol énoncés dans le présent article s'exercent conformément à la partie VI.

⁵⁰ Par exemple, les caoutchoucs et fibres synthétiques, les matières plastiques, les solvants ou encore les détergents...

[...]

Article 58 : Droits et obligations des autres États dans la zone économique exclusive.

1. Dans la zone économique exclusive, tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visées à l'article 87, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la Convention, notamment dans le cadre de l'exploitation des navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins.

2. Les articles 88 à 115, ainsi que les autres règles pertinentes du droit international, s'appliquent à la zone économique exclusive dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec la présente partie.

3. Lorsque, dans la zone économique exclusive, ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, les États tiennent dûment compte des droits et des obligations de l'État côtier et respectent les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention et, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la présente partie, aux autres règles du droit international.

[...]

Article 60 : Îles artificielles, installations et ouvrages dans la zone économique exclusive.

1. Dans la zone économique exclusive, l'État côtier a le droit exclusif de procéder à la construction et d'autoriser et réglementer la construction, l'exploitation et l'utilisation :

a) d'îles artificielles;

b) d'installations et d'ouvrages affectés aux fins prévues à l'article 56 ou à d'autres fins économiques;

c) d'installations et d'ouvrages pouvant entraver l'exercice des droits de l'État côtier dans la zone.

2. L'État côtier a juridiction exclusive sur ces îles artificielles, installations et ouvrages, y compris en matière de lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires, de sécurité et d'immigration.

3. La construction de ces îles artificielles, installations et ouvrages doit être dûment notifiée et l'entretien de moyens permanents pour signaler leur présence doit être assuré. Les installations ou ouvrages abandonnés ou désaffectés doivent être enlevés afin d'assurer la sécurité de la navigation, compte tenu des normes internationales généralement acceptées établies en la matière par l'organisation internationale compétente. Il est procédé à leur enlèvement en tenant dûment compte aussi de la pêche, de la protection du milieu marin et des droits et obligations des autres États. Une publicité adéquate est donnée à la position, aux dimensions et à la profondeur des éléments restant d'une installation ou d'un ouvrage qui n'a pas été complètement enlevé.

4. L'État côtier peut, si nécessaire, établir autour de ces îles artificielles, installations ou ouvrages des zones de sécurité de dimension raisonnable dans lesquelles il peut prendre les mesures appropriées pour assurer la sécurité de la navigation comme celle des îles artificielles, installations et ouvrages.

5. 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.

6. Tous les navires doivent respecter ces zones de sécurité et se conformer aux normes internationales généralement acceptées concernant la navigation dans les parages des îles artificielles, installations, ouvrages et zones de sécurité.

7. Il ne peut être mis en place d'îles artificielles, installations ou ouvrages, ni établi de zones de sécurité à leur entour, lorsque cela risque d'entraver l'utilisation de voies de circulation reconnues essentielles pour la navigation internationale.

8. Les îles artificielles, installations et ouvrages n'ont pas le statut d'îles. Ils n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre et leur présence n'a pas d'incidence sur la délimitation de la mer territoriale, de la zone économique exclusive ou du plateau continental.

[...]

PARTIE VI : Plateau continental

Article 76 : Définition du plateau continental.

1. Le plateau continental d'un État côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet État jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure.

2. Le plateau continental ne s'étend pas au-delà des limites prévues aux paragraphes 4 à 6.

3. La marge continentale est le prolongement immergé de la masse terrestre de l'État côtier; elle est constituée par les fonds marins correspondant au plateau, au talus et au glacis ainsi que leur sous-sol. Elle ne comprend ni les grands fonds des océans, avec leurs dorsales océaniques, ni leur sous-sol.

4. **a)** Aux fins de la Convention, l'État côtier définit le rebord externe de la marge continentale, lorsque celle-ci s'étend au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, par :

 i) Une ligne tracée conformément au paragraphe 7 par référence aux points fixes extrêmes où l'épaisseur des roches sédimentaires est égale au centième au moins de la distance entre le point considéré et le pied du talus continental; ou

 ii) Une ligne tracée conformément au paragraphe 7 par référence à des points fixes situés à 60 milles marins au plus du pied du talus continental.

b) Sauf preuve du contraire, le pied du talus continental coïncide avec la rupture de pente la plus marquée à la base du talus.

5. Les points fixes qui définissent la ligne marquant, sur les fonds marins, la limite extérieure du plateau continental, tracée conformément au paragraphe 4, lettre a), i) et ii), sont situés soit à une distance n'excédant pas 350 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, soit à une distance n'excédant pas 100

milles marins de l'isobathe de 2 500 mètres, qui est la ligne reliant les points de 2 500 mètres de profondeur.

6. Nonobstant le paragraphe 5, sur une dorsale sous-marine, la limite extérieure du plateau continental ne dépasse pas une ligne tracée à 350 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux hauts-fonds qui constituent des éléments naturels de la marge continentale, tels que les plateaux, seuils, crêtes, bancs ou éperons qu'elle comporte.

7. L'État côtier fixe la limite extérieure de son plateau continental, quand ce plateau s'étend au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, en reliant par des droites d'une longueur n'excédant pas 60 milles marins des points fixes définis par des coordonnées en longitude et en latitude.

8. L'État côtier communique des informations sur les limites de son plateau continental, lorsque celui-ci s'étend au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, à la Commission des limites du plateau continental constituée en vertu de l'annexe II sur la base d'une représentation géographique équitable. La Commission adresse aux États côtiers des recommandations sur les questions concernant la fixation des limites extérieures de leur plateau continental. Les limites fixées par un État côtier sur la base de ces recommandations sont définitives et de caractère obligatoire.

9. L'État côtier remet au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies les cartes et renseignements pertinents, y compris les données géodésiques, qui indiquent de façon permanente la limite extérieure de son plateau continental. Le Secrétaire général donne à ces documents la publicité voulue.

10. Le présent article ne préjuge pas de la question de la délimitation du plateau continental entre des États dont les côtes sont adjacentes ou se font face.

Article 77 : Droits de l'État côtier sur le plateau continental.

1. L'État côtier exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles.

2. Les droits visés au paragraphe 1 sont exclusifs en ce sens que si l'État côtier n'explore pas le plateau continental ou n'en exploite pas les ressources naturelles, nul ne peut entreprendre de telles activités sans son consentement exprès.

3. Les droits de l'État côtier sur le plateau continental sont indépendants de l'occupation effective ou fictive, aussi bien que de toute proclamation expresse.

4. Les ressources naturelles visées dans la présente partie comprennent les ressources minérales et autres ressources non biologiques des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi que les organismes vivants qui appartiennent aux espèces sédentaires, c'est-à-dire les organismes qui, au stade où ils peuvent être pêchés, sont soit immobiles sur le fond ou au-dessous du fond, soit incapables de se déplacer autrement qu'en restant constamment en contact avec le fond ou le sous-sol.

Article 78 : Régime juridique des eaux et de l'espace aérien sur jacents, et droits et libertés des autres États

1. Les droits de l'État côtier sur le plateau continental n'affectent pas le régime juridique des eaux sur jacentes ou de l'espace aérien situé au-dessus de ces eaux.

2. L'exercice par l'État côtier de ses droits sur le plateau continental ne doit pas porter atteinte à la navigation ou aux droits et libertés reconnus aux autres États par la Convention, ni en gêner l'exercice de manière injustifiable.

Article 79 : Câbles et pipelines sous-marins sur le plateau continental.

1. Tous les États ont le droit de poser des câbles et des pipelines sous-marins sur le plateau continental conformément au présent article.

2. Sous réserve de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental, l'exploitation de ses ressources naturelles et la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution par les pipelines, l'État côtier ne peut entraver la pose ou l'entretien de ces câbles ou pipelines.

3. Le tracé des pipelines posés sur le plateau continental doit être agréé par l'État côtier.

4. Aucune disposition de la présente partie n'affecte le droit de l'État côtier d'établir des conditions s'appliquant aux câbles ou pipelines qui pénètrent dans son territoire ou dans sa mer territoriale, ou sa juridiction sur les câbles et pipelines installés ou utilisés dans le cadre de l'exploration de son plateau continental ou de l'exploitation de ses ressources, ou de l'exploitation d'îles artificielles, d'installations ou d'ouvrages relevant de sa juridiction.

5. Lorsqu'ils posent des câbles ou des pipelines sous-marins, les États tiennent dûment compte des câbles et pipelines déjà en place. Ils veillent en particulier à ne pas compromettre la possibilité de réparer ceux-ci.

Article 80 : Îles artificielles, installations et ouvrages sur le plateau continental.

L'article 60 s'applique, mutatis mutandis , aux îles artificielles, installations et ouvrages situés sur le plateau continental.

Article 81 : Forages sur le plateau continental.

L'État côtier a le droit exclusif d'autoriser et de réglementer les forages sur le plateau continental, quelles qu'en soient les fins.

[...]

PARTIE VIII : Régime des îles.

Article 121 : Régime des îles.

1. Une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute.

2. Sous réserve du paragraphe 3, la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau continental d'une île sont délimités conformément aux dispositions de la Convention applicables aux autres territoires terrestres.

3. Les rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre, n'ont pas de zone économique exclusive ni de plateau continental.

[...]

PARTIE XII : Protection et préservation du milieu marin.

SECTION 1 : Dispositions générales.

[...]

Article 193 : Droit souverain des États d'exploiter leurs ressources naturelles.

Les États ont le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin.

Article 194 : Mesures visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin.

1. Les États prennent, séparément ou conjointement selon qu'il convient, toutes les mesures compatibles avec la Convention qui sont nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, quelle qu'en soit la source; ils mettent en œuvre à cette fin les moyens les mieux adaptés dont ils disposent, en fonction de leurs capacités, et ils s'efforcent d'harmoniser leurs politiques à cet égard.

2. 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.

3. Les mesures prises en application de la présente partie doivent viser toutes les sources de pollution du milieu marin. Elles comprennent notamment les mesures tendant à limiter autant que possible :

a) l'évacuation de substances toxiques, nuisibles ou nocives, en particulier de substances non dégradables, à partir de sources telluriques, depuis ou à travers l'atmosphère ou par immersion;

b) la pollution par les navires, en particulier les mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer, à prévenir les rejets, qu'ils soient intentionnels ou non, et à réglementer la conception, la construction, l'armement et l'exploitation des navires;

c) 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, en particulier les 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;

d) la pollution provenant des autres installations ou engins qui fonctionnent dans le milieu marin, en particulier les 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.

4. Lorsqu'ils prennent des mesures pour prévenir, réduire ou maîtriser la pollution du milieu marin, les États s'abstiennent de toute ingérence injustifiable dans les activités menées par d'autres États qui exercent leurs droits ou s'acquittent de leurs obligations conformément à la Convention.

5. Les mesures prises conformément à la présente partie comprennent les mesures nécessaires pour protéger et préserver les écosystèmes rares ou délicats ainsi que l'habitat des espèces et autres organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction.

[...]

SECTION 5 : Réglementation internationale et droit interne visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin.

[...]

Article 208 : Pollution résultant des activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale.

1. Les États côtiers adoptent 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.

2. Les États prennent toutes autres mesures qui peuvent être nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution.

3. 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.

4. Les États s'efforcent d'harmoniser leurs politiques à cet égard au niveau régional approprié.

5. Les États, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, adoptent au plan mondial et régional, des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin visée au paragraphe 1. Ces règles et ces normes, ainsi que ces pratiques et procédures recommandées, sont réexaminées de temps à l'autre, selon qu'il est nécessaire.

Article 209 : Pollution résultant d'activités menées dans la Zone.

1. Les règles, règlements et procédures internationaux sont adoptés conformément à la partie XI pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant d'activités menées dans la Zone. Ces règles, règlements et procédures sont réexaminés de temps à autre, selon qu'il est nécessaire.

2. Sous réserve des dispositions pertinentes de la présente section, les États adoptent des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant d'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; ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles, règlements et procédures internationaux visés au paragraphe 1.

Article 210 : Pollution par immersion.

1. Les États adoptent dès lois et règlements afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion.

2. Les États prennent toutes autres mesures qui peuvent être nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution.

3. Ces lois, règlements et mesures garantissent que nulle immersion ne peut se faire sans l'autorisation des autorités compétentes des États.

4. Les États, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, s'efforcent d'adopter au plan mondial et régional des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution. Ces règles et ces normes, ainsi que ces pratiques et procédures recommandées, sont réexaminées de temps à autre, selon qu'il est nécessaire.

5. L'immersion dans la mer territoriale et la Zone économique exclusive ou sur le plateau continental ne peut avoir lieu sans l'accord préalable exprès de l'État côtier; celui-ci a le droit d'autoriser, de réglementer et de contrôler cette immersion, après avoir dûment examiné la question avec les autres États pour lesquels, du fait de leur situation géographique, cette immersion peut avoir des effets préjudiciables.

6. Les lois et règlements nationaux ainsi que les mesures nationales ne doivent pas être moins efficaces pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution que les règles et normes de caractère mondial.

[...]