

LE DEMANTELEMENT DES PLATES-FORMES OFFSHORE



**Mémoire de Master II de Droit Maritime et des Transports
Faculté de Droit et de Sciences Politiques d'Aix – Marseille III**

Directeur de recherche : Monsieur Christian SCAPEL

Mélanie VEZARD

Année Universitaire 2009-2010

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont offert leur aide tout au long de la rédaction de ce mémoire, sans lesquelles il n'aurait pu aboutir :

- **Mme Nathalie Laure**, Juriste – Groupe TOTAL
- **Le personnel du Cabinet Clyde & Co LLP, Paris**, sans les moyens et le réseau duquel, ce travail n'aurait pas été possible ; et tout particulièrement, je tiens à remercier :
 - **Me Gildas ROSTAIN**, Docteur en Droit, Avocat au Barreau de Paris, Associé
 - **Me Franck LECALVEZ**, Avocat au Barreau de Paris
 - **Me Jean-Baptiste CHARLES**, Avocat au Barreau de Paris
- **M. Jérôme HEILIKMAN**, Etudiant en Droit Maritime et Océanique à l'Université de Nantes

Et tout particulièrement, je tiens à remercier mon père, **Pierre-Jean VEZARD**, à qui je dédie ce mémoire, pour m'avoir fait découvrir l'univers du pétrole.

SOMMAIRE

	PAGES
INTRODUCTION	6
TITRE 1 – UN CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL ET REGIONAL DISPARATE	14
CHAPITRE 1 – LE CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL : D’UN REGIME DE DEMANTELEMENT TOTAL AU REGIME DE DEMANTELEMENT PARTIEL	16
SECTION 1 – La Convention de Genève de 1958 et la Convention sur le Droit de la Mer de 1982 : vers une adaptation face aux évolutions technologiques	17
§ 1 / La Convention de Genève de 1958, un régime initial préconisant le démantèlement total	17
§ 2 / La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982, vers une acceptation du démantèlement partiel	22
§ 3 / Une tentative de conciliation entre la Convention de Genève de 1958 et la Convention de Montego Bay	26
SECTION 2 – La tentative de compromis apportée par l’Organisation Maritime Internationale	33
§ 1 / Des négociations laborieuses en vue de l’adoption de normes techniques plus précises, où le démantèlement partiel restera l’exception	34
§ 2 / Un texte aux effets limités et non contraignants, mais constituant la <i>soft law</i> en matière de démantèlement	39
CHAPITRE 2 – DES PRECISIONS RENDUES NECESSAIRES CONCERNANT LES DECHETS ISSUS DU DEMANTELEMENT : L’ENLEVEMENT ET L’ELIMINATION	44
SECTION 1 – Le développement d’un régime régional de coopération sur l’immersion des installations pétrolières	45
§ 1 / Une législation internationale plus spécialisée sur la question de l’immersion	45
§ 2 / Des conventions régionales plus conscientes des nécessités pratiques, mais toujours trop disparates	50
SECTION 2 – Les alternatives à l’Immersion des plates-formes <i>offshore</i>	56

§ 1 / Le transfert transnational des déchets.....	57
§ 2 / La transformation de la plate-forme en un récif artificiel (<i>rigs-to-reefs</i>).....	61
TITRE 2 – UN MANQUE D’HARMONISATION DES TEXTES INTERNATIONAUX MENANT A DES PRATIQUES NATIONALES ET DES PROBLEMES JURIDIQUES COMPLEXES	
CHAPITRE 1 – DES PRATIQUES NATIONALES MARQUEES PAR L’IMPRECISION OU L’ABSENCE DES NORMES INTERNATIONALES.....	68
SECTION 1 – L’hésitation demeure entre le démantèlement total et partiel	69
§ 1 / Les pratiques nationales en Mer du Nord, un frein au retour à un démantèlement total.....	69
§ 2 / Le démantèlement aux Etats-Unis feutré par une certaine décentralisation de la réglementation.....	74
SECTION 2 – Les répercussions de cette imprécision des normes sur certaines pratiques.....	77
§ 1 / La nécessité de réglementer le démantèlement des <i>pipelines</i>	78
§ 2 / Des conséquences préjudiciables à l’industrie de la pêche.....	81
CHAPITRE 2 – LE CHOIX D’UN REGIME DE RESPONSABILITE ORIGINAL.....	84
SECTION 1 – Le partage entre le privé et le public.....	85
§ 1 / Des régimes différents déterminant la part de propriété entre l’Etat et les sociétés privées.....	85
§ 2 / La détermination de la propriété et de la responsabilité, brouillée par des mécanismes de garantie.....	87
SECTION 2 – La responsabilité délictuelle du propriétaire, notamment pour des dommages futurs.....	91
§ 1 / La collision de l’engin amarré à poste fixe, l’exclusion du droit maritime.....	92
§ 2 / La responsabilité résiduelle du propriétaire antérieur de la plate-forme.....	95
CONCLUSION.....	99

BIBLIOGRAPHIE

ANNEXE 1 - Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone

ANNEXE 2 – Extraits de la Convention de Londres de 1972.....

ANNEXE 3 – Extraits du Protocole de 1996 à la Convention de Londres de 1972

INTRODUCTION

« Bornéo surprend encore : Seria est une ville du pétrole, entourée de villages qui vivent à l'âge de pierre. Trois cents derricks dans la mer, mon cher, avec leur plate-forme à hélicoptère »¹

Voilà qui décrit bien le paradoxe du monde du pétrole. Celui-ci a construit en masse des usines en mer, des monstres de technologie, alors que les régions aux alentours n'avaient pas encore eu le temps de s'y adapter. C'est de la même manière qu'il a poursuivi sa ruée vers l'or noir, sans se soucier d'abord des conséquences au long terme. Mais une fois passée l'euphorie, il se retrouve aujourd'hui face à la perspective d'un gigantesque chantier de ferraille marin, car il n'a pas prévu le sort réservé à ces installations une fois que le gisement ne sera plus exploitable. Il n'est pas envisageable de tout simplement abandonner la structure sur place pour des raisons de sécurité et d'environnement. Tout le monde se trouve aujourd'hui concerné par la mise hors service des plates-formes *offshore*.

Il existe dans le monde plus de 7000 plates-formes pétrolières et gazières, dont environ 4000 dans le Golfe du Mexique, et plus de 1000 en Asie du Sud Est. Le reste est partagé entre le Japon, l'Europe, l'Amérique Latine et le Moyen Orient. Ces installations n'ont une durée de vie que d'une trentaine d'années environ, correspondant au temps d'exploitation des réserves du gisement auxquelles elles sont affectées².

¹ André MALREAUX, Antimémoires, 1967

² HAMZAH (B.A.), *International rules on decommissioning of offshore installations : some observations*, Marine Policy 27 (2003) p 341 ; www.info.ogp.org.uk/decommissioning

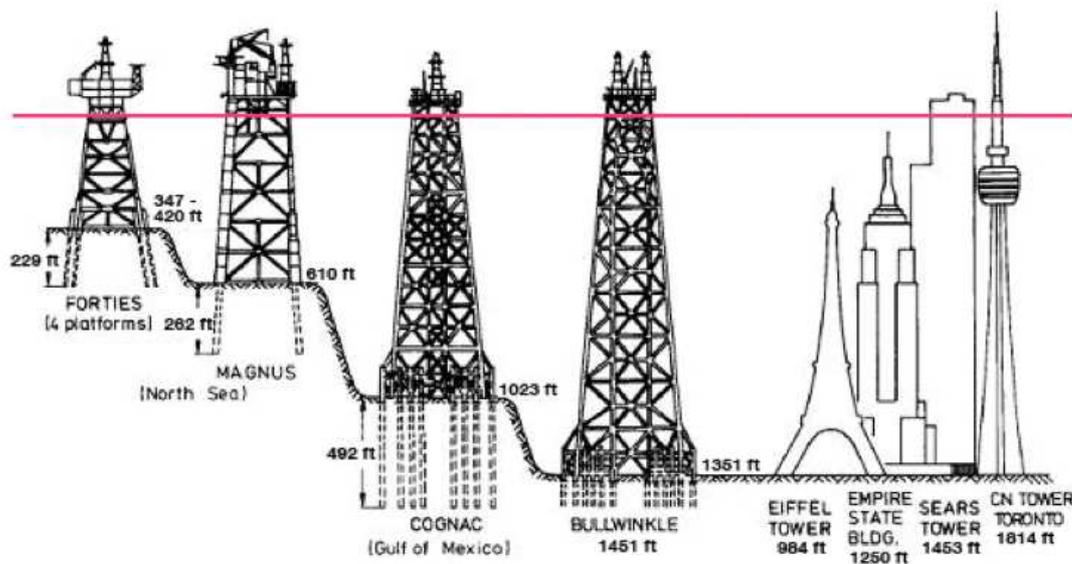


Illustration de la taille des différents types de plates-formes par rapport à des monuments connus³

Les installations *offshore* sont imposantes et peuvent être plus larges et plus hautes que le Big Ben ou la Tour Eiffel. La technologie évolue telle que ces structures deviennent de plus en plus grandes, et peuvent dépasser 330 mètres de hauteur, et les plates-formes semi submersibles peuvent aller jusqu'à plus de 2000 mètres de profondeur comme le *Independence Hub* dans le Golfe du Mexique, ce qui est considérable si on les compare aux premières installations dans cette région qui, en 1947, ne dépassaient pas les 6 mètres de profondeur.⁴

Depuis quelques années, on observe une augmentation considérable du nombre et de la taille de ces plates-formes qui arrivent en fin de vie. Beaucoup de ces installations ont été abandonnées, laissant une quantité difficilement imaginable de structures de béton et d'acier laissée sous la mer.

L'opinion publique a finalement eu conscience de ce problème et des conséquences qui en découlent depuis le fiasco du *Brent Spar* en 1995⁵. Cet épisode fit l'objet d'un conflit entre la compagnie anglo-néerlandaise, Royal Dutch-Shell et l'association écologiste

³ Image prise dans le document *Evaluating Alternatives for Decommissioning California's Offshore Oil and Gas Platforms – A Technical Analysis to Inform State Policy*, California Ocean Science Trust, Juin 2010

⁴ AYOADE (M.A), *Disused Offshore Installations and Pipelines – Towards "Sustainable Decommissioning"*, International Energy and Resources Law and Policy Series, Kluwer Law International, p 2, 2001

⁵ DELANGLADE (S.), MONIER (F.), *La bataille perdue de Greenpeace*, L'Express, http://www.lexpress.fr/actualite/environnement/la-bataille-perdue-de-greenpeace_489298.html ; 14 septembre 1995, consulté le 6 juin 2010

Greenpeace. Le *Brent Spar* était une plateforme pétrolière exploitée par la compagnie Shell, sous forme d'une bouée cylindrique, située en Mer du Nord, constituée de six réservoirs de stockage de pétrole, pouvant contenir jusqu'à 300.000 barils, pesant 14.500 tonnes et d'une hauteur de 141 mètres.⁶ En 1991, la société en était venue à la conclusion que son exploitation n'était plus rentable. Celle-ci avait alors obtenu du gouvernement britannique l'autorisation de saborder la plateforme en Mer du Nord, en se basant sur des rapports scientifiques⁷ pour évaluer l'impact que la structure pourrait avoir sur l'environnement. Elle en était arrivée à la conclusion que cela aurait été plus favorable pour l'environnement de couler l'installation en mer plutôt que de la détruire une fois sur terre. La Compagnie Shell estimait ainsi que cela aurait coûté quatre fois plus cher d'éliminer la plate-forme sur terre. Cependant, alors que la compagnie Shell avait choisi l'option qui était en accord avec la réglementation britannique spécifiée notamment dans le *DTI Guidance Notes* de 1995, l'association Greenpeace s'est opposée fermement à ce projet au motif que ce sabordage était nuisible pour l'environnement. L'association s'était à cet effet basée sur un rapport rendu par Mike Corcoran qui avait conclu que les propositions de Shell étaient vagues, erronées et peu concluantes⁸. C'était ainsi la première fois que le problème du sort des plates-formes *offshore* attirait l'attention du grand public grâce, d'une certaine manière, aux moyens théâtraux de Greenpeace. C'était également la première fois qu'on devait démonter des objets d'une dimension aussi importante. Il s'est avéré cependant que deux mois plus tard, un expert indépendant, Det Norske Veritas, a lui-même déposé un rapport contredisant Greenpeace, mais la machine était lancée : le sort des installations pétrolières en fin de vie est désormais au centre des débats.

Le vocabulaire français est inadéquat dans ce cas de figure. On parle en effet de « démantèlement des plates formes offshore », alors qu'en fin de vie, on dispose de bien plus d'options que le simple démantèlement. Les anglais utilisent le terme de « *decommissioning* », qui pourrait être traduit par le déclassement, qui est par ailleurs largement utilisé dans les textes internationaux encadrant cette pratique, ainsi que par les professionnels et praticiens. Nous utiliserons tout au long de notre étude le terme de

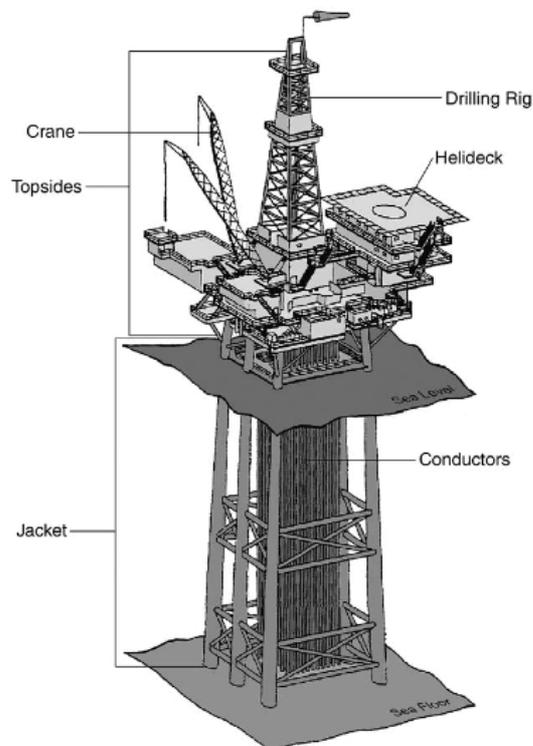
⁶ Shell UK Ltd, *North Sea Abandonment – Brent Spar Disposal*, Issues – A Management Brief, Février 1995

⁷ Rudall Blanchard Associates Ltd, *Brent Spar Abandonment BPEO*, rédigé pour Shell UK Exploration and Production, Décembre 1994.

⁸ Communiqué de presse de Greenpeace, du 2 mai 1995, <http://archive.greenpeace.org/majordomo/index-oldgopher/9505/msg00001.html>

« démantèlement », mais en gardant en tête qu'il couvrira toutes les opérations du *decommissioning*.

Le *démantèlement* consiste en une série de mesures à prendre en vue de détruire les installations et plateformes et de limiter toute atteinte à l'environnement une fois qu'un champ pétrolier ou gazier ne produit plus ou s'approche de sa fin de production. Le démantèlement peut ainsi consister à laisser l'installation sur place, *in situ*, à la démanteler, à la déplacer ou à la saborder. Il englobe également la pratique du colmatage et de l'abandon des puits, des oléoducs sous-marins (mais nous emploierons tout au long de cette étude le terme anglo-saxon, « *pipeline* »), de la colonne montante et des autres équipements rattachés à l'installation.⁹ Il est également possible, comme cela est souvent de pratique dans le Golfe du Mexique, de réutiliser les installations pour un autre champ, ou d'utiliser la structure pour créer des récifs artificiels (« *rigs to reef* »). Les compagnies pétrolières devront alors prendre en compte l'impact possible que cela pourrait avoir sur l'environnement, sur la sécurité maritime et la navigation, les enjeux économiques et financiers, ainsi que d'autres enjeux tels que la pêche. De plus, il est aujourd'hui très clair, après l'épisode du *Brent Spar*, qu'il ne faudra pas négliger l'opinion publique, traditionnellement défavorable aux pratiques de l'extraction pétrolière ou gazière.

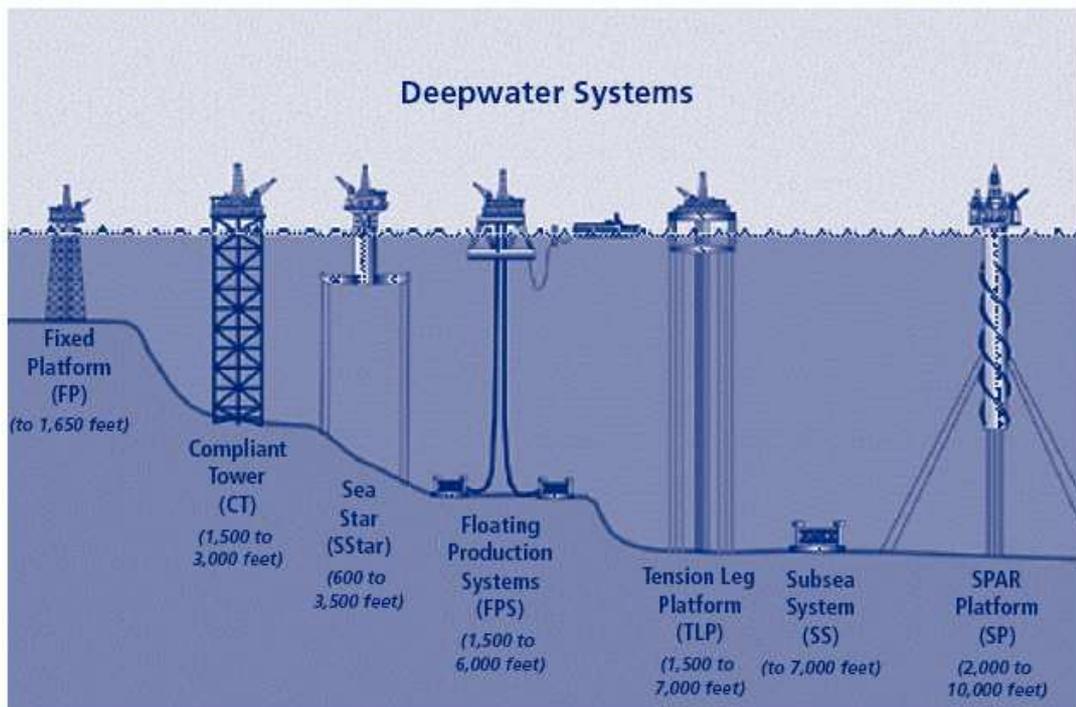


⁹ PITTARD (A.) *Field Abandonment Costs Vary Widely World-Wide*, Oil & Gas Journal, Mars 1997

*Composition typique d'une plate-forme pétrolière ; toutes ces installations devront être démantelées*¹⁰

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, la plupart des plates-formes pétrolières ne sont que de taille « modeste ». Chacune est loin d'atteindre la taille impressionnante de *Independence Hub*. Pour nombre d'entre elles, elles ne sont installées quand dans de faibles profondeurs d'eau allant de quelques mètres à quelques dizaines de mètres. Il est vrai toutefois qu'un grand nombre de plateformes constitue des superstructures qui peuvent « représenter la surface de deux terrains de football, la hauteur d'un immeuble de dix étages et reposer par plus de trois cents mètres de fond, sur des colonnes en béton pesant plus d'un million de tonnes ! »¹¹ (sic).

Il existe plusieurs sortes d'installations pétrolières :



Pour synthétiser, il est possible de catégoriser les plates-formes en trois types : les plates-formes fixes, les unités flottantes, et les plates-formes mobiles. Chaque catégorie de plate-forme comporte par ailleurs des sous-catégories. Ces plates-formes peuvent être en acier ou en béton. Le problème auquel nous sommes confrontés est que non seulement ces plates-

¹⁰ Manago & Williamson, workshop notes p 223, 1998

¹¹ GARLAND (E.), *OFFSHORE, Démantèlement des plates-formes pétrolières*, Encyclopaedia Universalis, 2005

formes peuvent faire la taille du Big Ben et de la Tour Eiffel, mais les conditions climatiques des régions où sont situées celles-ci sont peuvent être particulièrement hostiles, notamment en Mer du Nord, au Canada et dans le Nord de la Fédération de Russie, de telle manière que les compagnies pétrolières doivent prévoir des structures d'autant plus robustes, donc difficiles à démanteler. Par voie de conséquence, le démantèlement de ces plates-formes est généralement plus onéreuse. Au fur et à mesure que les compagnies construisaient ces plates-formes entre les années 1950 et 1980, qui arrivent aujourd'hui en fin de vie, elles n'avaient prévu de mesures pour les démanteler.

Le débat sur le démantèlement peut se révéler particulièrement houleux. Celui-ci intervient à la fin de la vie de la plate-forme, lorsque le revenu généré par l'exploitation du pétrole ou du gaz a décliné et l'infrastructure vieillissante n'a plus ou quasiment plus de valeur économique. Par ailleurs, il faut noter que beaucoup de ces installations se trouvent dans des zones où la navigation est importante. Quant aux coûts, il a été estimé que pour environ 7.300 installations, le démantèlement pourrait revenir à \$40 milliards¹².

Le débat tourne autour de quatre points :

- Les plates-formes doivent-elles être démantelées partiellement ou totalement ;
- A quel point l'immersion de ces installations dans la mer est acceptable ;
- Le rapport coût/protection de l'environnement ;
- La détermination de la propriété et l'étendue de la responsabilité supportée par le propriétaire.

Plusieurs acteurs alimentent ce débat, tels que les transporteurs maritimes, les organisations de pêcheurs, les groupes de pressions pour la protection de l'environnement, les compagnies pétrolières, les Etats côtiers, et comme nous avons pu le voir, l'opinion publique.

Il importe de déterminer quel type de plate-forme est problématique. En effet, les plates-formes mobiles peuvent être déplacées, une fois en fin d'opération, vers de nouveaux

¹² D.E.D.S Jayawardena "Unique Considerations for Decommissioning of Floating Production Units and Subsea Facilities in Asia – Legal and Technical Issues", IBC Asia: the Economics of Platform Decommissioning, Kuala Lumpur, 13-14 novembre 1996, p 12

sites d'exploitation où elles seront réutilisées. Leur démantèlement ne concerne ainsi pas le sujet étudié. Nous nous concentrerons donc sur les plates-formes amarrées à un poste fixe.

Le statut juridique des plates-formes et des installations posera un problème de taille. Le droit applicable en matière de plates-formes pétrolières et gazières n'est en effet pas particulièrement fixé. Par ailleurs, les différences structurelles des installations rendent la définition d'un statut juridique homogène d'autant plus difficile.

Inévitablement, l'un des premiers réflexes consisterait à comparer la plate-forme au navire. Mais comme nous le verrons, que cela soit en France ou à l'étranger, cette comparaison n'est pas évidente et fait l'objet de nombreuses contestations. Pourtant, cette qualification est essentielle pour la détermination du régime de responsabilité en cas de dommage causé par le démantèlement des installations.

Par ailleurs, une fois la plate-forme abandonnée, l'autre réflexe sera de se demander si cette installation peut constituer une épave, ce qui déterminera également les obligations et le régime de la responsabilité des propriétaires.

Le droit concernant les plates-formes ne peut se limiter à des parallèles avec le droit maritime. Il s'agit d'un droit hybride qui nécessite de prendre en compte des enjeux actuels, tels que l'environnement. C'est pourquoi il faudra étudier, en plus du droit maritime, à la fois le droit commun, le droit de l'environnement, mais également le droit des mines, étant donné que la fonction première de ces plates-formes est l'exploitation de gisements pétrolier et gazier.

Il serait aberrant de se cantonner à un système juridique en particulier. La distribution de ces plates-formes dans le monde, et l'origine des acteurs intervenants sont telles que les sources juridiques les encadrant sont nécessairement internationales. Il conviendra bien entendu de ne pas négliger, au contraire, le droit national des Etats les plus concernés.

Avant les années 1950, il n'existait pas de droit international sur le démantèlement. Mais depuis, cette pratique a commencé à être encadrée tout d'abord par la Conférence de Genève de 1958, puis vingt-quatre ans plus tard par la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer de 1982, (Convention de Montego Bay) entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Nous verrons par ailleurs que ces deux Conventions ne sont pas totalement en accord entre elles.

Les lois régionales constitueront également une importante source en la matière. Ces conventions encadrent particulièrement la pratique de l'immersion et précisent les lacunes des conventions internationales, qui sont bien trop générales et imprécises et n'imposent que des normes minimales. L'immersion ou le fait de laisser la plate-forme *in situ* est dangereux pour l'environnement compte tenu de la pollution potentielle qui peut résulter de l'accumulation des déblais de forage que l'on trouve à la base des plates-formes, ou provenant des matériaux et substances laissés sur place.

Le sort des *pipelines*, reliant les plates-formes *offshore*, n'est pas non plus fixé par les textes internationaux. Il n'est pas clair si on peut les associer aux installations visées par les conventions. Cette incertitude peut entraîner certains problèmes juridiques.

Dans un souci de simplicité, tout au long de notre étude, nous emploierons principalement le terme de « plate-forme pétrolière », mais le démantèlement des plates-formes gazières est similaire, et visé par les mêmes textes.

Nous nous concentrerons sur une étude juridique du démantèlement des plates-formes pétrolières, et nous invitons le lecteur à se référer à une littérature technique pour des informations plus poussées.

Les conventions internationales et régionales poseront un cadre juridique important, mais souvent trop disparates, pas toujours en accord entre elles, notamment sur des questions de définition, et pas assez précises, ne posant que des normes minimales (*Titre 1*). Du fait de ce manque de précision, les pratiques nationales s'en ressentiront par leur caractère peu homogène selon les régions, ainsi que les conséquences juridiques, notamment concernant le régime de la responsabilité (*Titre 2*).

TITRE 1 – UN CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL ET REGIONAL DU DEMANTELEMENT DISPARATE

Le droit international public régit les relations entre les sujets de ce droit, à savoir les Etats et les organisations internationales. Il existe plusieurs sources à ce droit, conventionnelles et extraconventionnelles. Les sources écrites sont composées des traités et conventions, et les autres sont la coutume internationale, les principes généraux du droit, la jurisprudence et la doctrine¹³.

Les plates-formes pétrolières sont le plus souvent installées sur le plateau continental des Etats, par conséquent les droits et obligations qui encadrent ces explorations pétrolières en mer dépendent du droit des Etats côtiers. Le droit international public intervient en ce qu'il encadre lui-même les droits et obligations des Etats côtiers, leur exhortant principalement à prendre des mesures au niveau national sur les obligations et le régime de la responsabilité des sociétés exploitantes, ainsi que la protection des personnes lésées par le démantèlement.

En dehors du droit conventionnel, la coutume internationale n'est pas à écarter totalement, même si c'est le droit écrit qui nous intéressera concrètement tout au long de cette étude. « Identifier le droit coutumier a toujours paru, et demeure, particulièrement problématique, exigeant un exercice technique, de jugement et de recherche considérable »¹⁴.

En droit international, une règle importante se dégage, interdisant les pratiques pouvant causer un préjudice considérable et durable aux autres Etats, sur la base du principe « *sic utere tuo ut alienum non laedas* »¹⁵. Certaines jurisprudences des juridictions internationales ont par ailleurs appliqué ce principe, comme dans l'affaire du *Détroit de Corfou*¹⁶, celle du *Lac Lanoux*¹⁷, ou encore dans l'affaire d'arbitrage du *Trail Smelter*¹⁸, où il

¹³ Article 38 du Statut de la Cour Internationale de Justice, le droit international inclut « *les conventions internationales, soit générales, soit spéciales, établissant des règles expressément reconnues par les Etats en litige ; la coutume internationale comme preuve d'une pratique générale, acceptée comme étant le droit ; les principes généraux de droit reconnus par les nations civilisées ; sous réserve de la stipulation de l'article 59, les décisions judiciaires et la doctrine des publicistes les plus qualifiés des différentes nations, comme moyen auxiliaire de détermination des règles de droit* »

¹⁴ BIRNIE (P.W) et BOYLE (A.E), *International Law and the Environment*, Oxford and New York : Clarendon Press and Oxford University Press, 1992, p 15 : "the identification of customary law always has been, and remains, particularly problematic, requiring the exercise of skill, judgment and considerable research"

¹⁵ CAPONERA (D.A), *Les eaux partagées et le droit international*, Congrès International Dekaslik, Liban, 18-20 juin 1998

¹⁶ Affaire du Détroit de Corfou (Royaume Uni c/ Albanie), *Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances*, Ordonnance du 24 juin 1949

a été décidé que « *no State has the right to use or permit the use of its territory in such a manner as to cause injury [...] in or to the territory of another or the properties of the persons therein* »¹⁹. Ces décisions ne s'appliquent certes pas directement aux dommages causés par la pollution résultant des opérations des plates-formes offshore, mais leur raisonnement peut être utilisé dans ce cas de figure, étant donné qu'ils établissent un principe général de responsabilité de l'Etat pour pollution transfrontière et que les juridictions des Etats côtiers sont compétentes pour les opérations effectuées sur leur plateau continental.

Quant aux conventions internationales, la plupart ne concerne que le plateau continental. Il est en effet rare que la plate-forme pétrolière soit installée en Haute-Mer, pour des raisons techniques. Par conséquent, les opérateurs des exploitations *offshore* dépendent du régime de l'Etat côtier, d'où l'importance du droit international qui imposerait un cadre commun aux Etats concernés. Mais les conventions internationales ont tout d'abord été adoptées alors que les plates-formes pétrolières ne montraient pas encore de difficultés techniques, dégageant ainsi l'obligation de démantèlement totale. Mais au fur et à mesure que l'industrie pétrolière développait des plates-formes de plus en plus complexes, et dans des régions difficiles, comme la région au climat houleux de Mer du Nord, les textes ont dû s'adapter en envisageant le démantèlement partiel. Ainsi, les conventions internationales peuvent présenter certaines contradictions.

Nous observerons par ailleurs que ces conventions établissant un cadre et des mesures minimum à adopter, les Etats devront ainsi se coordonner pour l'application de ces dernières, les poussant à coopérer par régions. Nous observerons la multiplication et l'adoption de plusieurs conventions multilatérales et bilatérales entre différentes régions maritimes depuis quelques années. Il est intéressant de se concentrer sur des régions qui ont développé les cadres réglementaires les plus riches et qui pourraient ainsi servir d'exemple aux autres régions qui l'auraient moins développé. En effet, certaines régions comme les pays de Mer du Nord ont été particulièrement sensibles aux problèmes du démantèlement des plates-formes pétrolières, alors que certains pays, bien que leur activité d'exploitation *offshore* soit bien plus importante, ne commencent que depuis très récemment à être sensibilisés par ce problème, comme en Afrique ou en Asie du Sud-Est. On assiste de la sorte à une multitude de

¹⁷ Affaire du Lac Lanoux (Espagne c/ France), *Recueil des Sentences Arbitrales*, Volume XII p 281-317, Sentence du 16 novembre 1957

¹⁸ Trail Smelter Arbitration, *American Journal of International Law*, Volume 33, p 182, 1939

¹⁹ « Aucun Etat ne dispose du droit d'utiliser ou de permettre d'utiliser son territoire d'une manière telle à causer un préjudice [...] dans ou au territoire d'un autre ou aux biens des personnes de cet Etat »

conventions régionales disparates, faisant apparaître un manque d'harmonisation qui pourrait avoir des conséquences négatives sur la pratique.

Beaucoup de plates-formes *offshore* sont également situées près des côtes des Etats, dans les eaux intérieures, où la souveraineté de l'Etat y est totale.

Le cadre juridique international sur le démantèlement a dû évoluer face aux nouvelles difficultés et réalités techniques que posent les plates-formes *offshore* depuis les années 1950, passant d'un régime de démantèlement total à l'envisagement d'un démantèlement partiel (**Chapitre I**). Parallèlement, certains des pays concernés ont choisi de se concerter pour préciser les règles soumises par le droit international, mais un manque d'uniformité très prononcé est à noter (**Chapitre II**).

<p>CHAPITRE 1 – LE CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL : D'UN REGIME DE DEMANTELEMENT TOTAL AU REGIME DE DEMANTELEMENT PARTIEL</p>

Les conventions internationales pertinentes s'appliquant au démantèlement des plates-formes pétrolières sont issues des conférences de l'Organisation des Nations Unies (ONU) : la Convention de Genève du 29 avril 1958 et la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer dont les travaux se sont achevés à Montego Bay en 1982 (Convention de Montego Bay). Quant à la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la Haute Mer, elle ne concernera pas les plates-formes pétrolières *offshore* pour les raisons expliquées ci-dessus, mais pourrait être intéressante au regard de la désaffectation des *pipelines*.

Ces deux conventions internationales présentent des incompatibilités qui conviendront d'être ici étudiées (**Section 1**). Mais dans un esprit de compromis, l'Organisation Maritime Internationale publiera elle-même un document d'orientation en la matière, les « *Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone* » (les *Guidelines*), adoptée le 19 octobre 1989 (**Section 2**).

SECTION 1 – LA CONVENTION DE GENEVE DE 1958 ET LA CONVENTION SUR LE DROIT DE LA MER DE 1982 : VERS UNE ADAPTATION FACE AUX EVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES

Avant les années 1950, il n’existait pas de droit international sur le démantèlement, qu’il soit *offshore* ou *onshore*. Par ailleurs, les installations construites dans ces années là n’ont plus rien à voir avec les superstructures que l’on pourrait trouver aujourd’hui dans nos mers. Elles étaient relativement petites et pouvaient être plus facilement démantelées. C’est pourquoi le droit sur le démantèlement, qui est en partie constituée de la Convention de Genève sur le Plateau Continental de 1958, ne semble plus trop réaliste par rapports aux prouesses techniques modernes ; elle préconise un démantèlement total de la plate-forme une fois en fin de vie (§ 1). Par la suite, dans le dessein de s’adapter aux réalités techniques des plates-formes pétrolières, une nouvelle convention, elle aussi sous l’auspice des Nations-Unies, couvre les problèmes découlant du démantèlement, prévoyant implicitement la possibilité d’un démantèlement partiel ; c’est la Convention de Montego Bay (§ 2). Ces deux conventions fondamentales encadrant le démantèlement des plateformes semblent donc être en conflit (§ 3).

§ 1 / LA CONVENTION DE GENEVE DE 1958, UN REGIME INITIAL PRECONISANT LE DEMANTELEMENT TOTAL

La Convention de Genève de 1958 est soucieuse de protéger l’un des principes fondamentaux du droit maritime, la liberté de la navigation (A) et c’est la raison pour laquelle elle préconise le démantèlement total, moyen le plus efficace pour assurer une telle protection (B).

A / La protection de la liberté de la navigation

Le débat sur les installations *offshore* a débuté dans le contexte de la Déclaration de Truman de 1945 relative au Plateau Continental. Afin d'étendre leur souveraineté au plateau continental, les Etats-Unis ont cherché à démontrer que le plateau continental constituait une extension du continent. Cette déclaration a donné le droit aux Etats-Unis d'exploiter toutes les ressources naturelles sur le plateau continental, et par la même occasion, celui de refuser aux autres Etats l'opportunité de l'exploiter²⁰. La Convention de Genève de 1958, relative au plateau continental, est entrée en vigueur le 10 juin 1964 après la ratification de 57 Etats, dont beaucoup de puissances maritimes traditionnelles. Elle a elle-même pris le pas sur la Déclaration de 1945.

La Convention de Genève constitue le premier texte juridique portant sur le démantèlement des plates-formes pétrolières situées sur le plateau continental. Elle consacre le droit des Etats accueillant ces plates-formes pour le développement des ressources pétrolières sur leur plateau continental.

Cette Convention a été rédigée tout d'abord sous l'impulsion de pays européens. Il n'y avait initialement aucune référence sur le démantèlement des plates-formes lorsqu'on étudie le projet d'articles mené par la Commission de Droit International²¹. Le Royaume-Uni n'était pas à l'époque un Etat producteur de pétrole. Mais il détenait déjà des intérêts au travers de sociétés telles que la Royal Dutch/Shell et British Petroleum, qui exploitaient à Brunei, aux Pays-Bas et dans le Golfe Persique. Certaines exploitations à Brunei et dans le Golfe du Mexique connaissant un certain succès, les planificateurs navals aux Etats-Unis et au Royaume Uni ont cherché à développer et à faire adopter des mesures préventives tendant à préserver la doctrine de la liberté de navigation. Ainsi, en insistant à ce que toutes les plateformes soient enlevées, les Etats-Unis et le Royaume Uni pourront jouir de cette liberté.²² Le Royaume-Uni estimait ainsi qu'il était « évident que les installations abandonnées peuvent

²⁰ Truman Proclamation : *Presidential Proclamation 2667 : Policy of the United States With Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Seabed of the Continental Shelf*, 28 septembre 1945 ; Voir aussi BINGHAM, *The Continental Shelf and the Marginal Belt*, American Journal of International Law Volume 40, p 173, 1946.

²¹ YOUNG (R.), *The International Law Commission and the Continental Shelf*, Volume 46, n°1, p 123-128, Janvier 1952

²² HAMZAH (B.A.), *International Rules on Decommissioning of Offshore Installations : Some Observations*, Marine Policy Volume 27, p 343, 2003

présenter un grand danger pour la navigation » et que « toutes les installations abandonnées ou ne servant plus doivent être complètement enlevées »²³

Mais l'un des principes fondamentaux à respecter, dans l'exercice de ce droit, est de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'interférence injustifiée²⁴. L'article 5 § 5 de cette Convention était par ailleurs principalement concerné par ce principe qui protégerait la liberté de navigation. Elle n'envisage pas la possibilité pratique du démantèlement partiel pour le futur²⁵.

Cet article précise que « toutes les installations abandonnées ou ne servant plus doivent être complètement enlevées ». Notons tout d'abord que cette convention ne parle pas de démantèlement, mais d'abandon, d' « *abandonment* ». Cela démontre déjà que cette convention ne sera pas adaptée aux situations modernes où la pratique du démantèlement englobe bien plus que celle de l'abandon de la plate-forme.

B / Une interprétation stricte favorable au démantèlement total

L'article 5 § 5 peut faire l'objet de deux interprétations, l'une téléologique, l'autre textuelle.

Certains auteurs ont en effet adopté une approche plus flexible, considérant que les stipulations de la Convention peuvent être entendues de manière plus souple au regard de la règle générale d'interprétation des traités en droit international. De cette manière, il serait alors possible d'écarter l'obligation de démantèlement totale posée par la Convention de Genève de 1958²⁶.

La règle générale d'interprétation des traités est explicitée dans la Convention de Vienne sur le Droit des Traités de 1969, aux articles 31 et 32, selon laquelle « un traité doit

²³ Commissaire Général REGLAT-BOIREAU, *La désaffectation des installations en mer*, A.F.D.I, p 874, 1998

²⁴ Convention de Genève sur le Plateau Continental du 29 avril 1959, article 5 § 1 et § 2.

²⁵ GAO (Z.), *Current Issues of International Law on Offshore Abandonment*, Centre for Petroleum and Mineral Law and Policy, p 5, 1997

²⁶ Voir dans ce sens BENTHAM (R.), *The North Sea : Problems of Decommissioning*, Marine Policy, p 313, 1987

être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but »²⁷.

Ainsi, il a été soutenu par ces auteurs que l'obligation de démantèlement est subordonnée à l'exception de l'interférence injustifiée. Il ne serait donc pas nécessaire d'enlever totalement des structures démantelées tant qu'elles ne font pas obstruction à la navigation et à d'autres usages de la mer. Les Anglais sont par ailleurs les principaux défenseurs de cette interprétation.²⁸

Cependant, comme l'a auparavant souligné le professeur Zhiguo GAO, aujourd'hui juge auprès du Tribunal International de la Mer à Hambourg, le sens même de l'obligation d'enlèvement des installations démantelées est de s'assurer qu'il n'y ait pas d'interférence injustifiée avec d'autres usages de la mer, la navigation et la pêche en particulier. Ainsi, selon lui, si l'on s'en tient au texte de la Convention et à son objectif, les installations désaffectées doivent être totalement démantelées et enlevées, car dans le cas contraire, cela pourrait engendrer un risque « potentiel » sur les autres usages de la mer²⁹. L'interprétation stricte, tendant vers une obligation d'enlèvement total des structures démantelées, semble être favorisée par la majorité de la doctrine³⁰.

Rappelons cependant que l'obligation d'enlèvement des installations pétrolières a été décidée dans un contexte de protection de la liberté de navigation, et non pas dans une optique de protection de l'environnement. Certains aspects du démantèlement n'ont pas ainsi été traités dans la Convention, comme le sort de l'équipement utilisé à proprement parler pour le démantèlement. Rien n'a été dit en effet sur la pratique de l'enlèvement lui-même, mis à part qu'il doit être effectué. Que doit-on faire des structures démantelées, où doivent-elles être enlevées et éliminées ? On peut avancer l'argument que l'obligation de démantèlement total inclut implicitement l'élimination de l'installation *onshore*, sur terre.

²⁷ Convention de Vienne sur le Droit des Traités, 1969, article 31 al. 1

²⁸ Voir dans ce sens : WILLIAMS (J.), *To What Extent Do Issues of Economy and Practicality Overshadow Oil and Gas Installations*, Oil and Gas Law and Taxation Review Volume 13, p 139, 1995

²⁹ GAO (Z.), *Current Issues of International Law on Offshore Abandonment*, Centre for Petroleum and Mineral Law and Policy, p 11, 1997

³⁰ MACDADE (P.), *The Removal of Offshore Installations and Conflicting Treaty Obligations as a Result of the Emergence of the New Law of the Sea : a Case Study*, San Diego Law Review Volume 24, p 645-687, 1987

Bien que la Convention stipule que les installations doivent être entièrement enlevées, à savoir qu'après le démantèlement, rien ne doit rester sur les lieux, cela n'implique pas nécessairement la restauration du site dans ses conditions initiales.

Rien non plus n'est envisagé concernant le sort des *pipelines*. L'article 5 § 5 de la Convention ne les mentionne pas, ne faisant référence qu'aux « installations ». Les *pipelines* sont certes envisagés sous l'article 4, selon lequel « l'Etat riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien de câbles ou des pipelines sous-marins sur le plateau continental », mais cet article ne fait pas référence à son démantèlement. De la même manière, la Convention pose ce même principe pour les installations et autres dispositifs d'exploitation et d'exploration, mais sous un article différent³¹. Cette dissociation entre *pipeline* et les autres installations tendrait à penser qu'il s'agit de deux entités différentes. Ainsi, l'article 5 § 5 de la Convention ne s'appliquerait pas au démantèlement des *pipelines*.

Toutefois, la Convention de Genève sur la Haute Mer de 1958 exhorte les Etats à coopérer afin d'adopter des mesures pour la prévention de la pollution en haute mer. L'article 28 stipule que :

« Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les personnes soumises à sa juridiction qui sont propriétaires d'un câble ou d'un *pipeline*, causant la rupture ou la détérioration d'un autre câble ou d'un autre pipeline, en supportent les frais de réparation ».

Cet article n'impose certes pas le démantèlement des *pipelines*, mais peut être intéressant au regard du régime de responsabilité, par exemple dans le cadre d'un démantèlement de *pipeline*.

Mais cela ne résout toujours pas l'obligation de démantèlement de ces entités, ce qui constitue une lacune importante en droit international.

Enfin, la Convention, bien que ratifiée par 57 Etats, n'a été que très peu transposée en droit national par les Etats parties. Par conséquent, le démantèlement total n'est pas généralement appliqué.

Il aura fallu attendre 24 ans avant qu'un autre texte international ne s'adresse au problème du démantèlement des plates-formes pétrolières. Durant cette période, la

³¹ Article 5 § 2 de la Convention de Genève sur le Plateau Continental de 1958.

technologie aura évolué, les intérêts des Etats également, c'est pourquoi il était nécessaire d'adapter les obligations des Etats.

§ 2 / LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER DE 1982, VERS UNE ACCEPTATION DU DEMANTELEMENT PARTIEL

A / L'adoption du démantèlement partiel dans un souci de consensus

La Convention de Montego Bay, signée en 1982, est entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Elle reprend et consolide les règles dégagées par la Convention de Genève de 1958 sur le Plateau Continental, mais elle institue notamment des règles nouvelles en s'adaptant aux évolutions technologiques. La Convention de Montego Bay couvre par ailleurs la plupart des aspects juridiques qui s'appliquent à l'espace maritime, notamment la navigation, les droits de passage, l'exploitation, l'exploration et la conservation des ressources maritimes, le transport, mais aussi l'environnement marin.

Dans les travaux préparatoires précédant la signature de cette Convention, le démantèlement total avait été maintenu. Ce n'est que tard dans la procédure de négociation que le démantèlement partiel y avait été substitué.

Le Gouvernement français avait fait opposition à la possibilité de ce dernier. La délégation craignait ainsi que ce type de démantèlement pouvait troubler la navigation, notamment celle des sous-marins, ainsi que la pêche. La France souhaitait des obligations plus strictes et plus précises sur le démantèlement, et une place plus importante accordée à la navigation de submersibles³².

Quant au projet britannique, présenté en 1981, il envisageait la substitution du démantèlement total par le démantèlement partiel, en tenant compte toutefois de la navigation, de la pêche et de la protection de l'environnement marin. Depuis la précédente convention, le Royaume-Uni est devenu un pays important producteur de pétrole *offshore*, modifiant ainsi ses intérêts dans le démantèlement, réalisant le coût exorbitant du démantèlement lorsqu'il doit être total. Soudainement pris d'un esprit de pragmatisme, le Gouvernement britannique pousse désormais à une politique de démantèlement partiel, moins coûteuse, mais aussi plus

³² Voir notamment le Commissaire Général REGLAT-BOIREAU, *La désaffectation des installations en mer*, A.F.D.I., 1982

adaptée aux installations que possèdent ses compagnies nationales en Mer du Nord. De plus, l'obligation de démantèlement total ayant été peu acceptée étant donné que la Convention de Genève de 1958 n'a été que très peu transposée en droit interne par les Etats signataires, il subsistait le risque que dans l'hypothèse d'un rejet dans les faits du démantèlement total, il n'y aurait plus de démantèlement du tout.

Dans un souci de consensus, afin d'éviter que la Convention n'aboutisse pas, d'autant plus que ce problème ne constituait qu'un « détail » dans la Convention dans son entier, la France a dû se rallier à la position anglaise qui était soutenue par d'autres puissances productrices de pétrole *offshore* comme les Etats-Unis, le Nigéria, l'Australie, l'Indonésie, la Norvège et le Japon.

L'article 60 § 3 de la Convention stipule ainsi:

« [...] 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 Etats. 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 ».

Ainsi, le terme « totalement » ou « complètement » a été omis dans cet article. Il en ressort implicitement que l'enlèvement partiel est possible. Les rédacteurs de la Convention ont de la sorte cherché à évoluer avec la situation moderne car la Convention de 1958 était devenue inadéquate par rapport aux réalités technologiques³³.

Les installations sont en effet devenues bien plus imposantes par rapport à celles de l'époque de la Convention de Genève, et donc plus difficiles à démanteler. De plus, l'industrie pétrolière était plus que réticente à participer au démantèlement total de ces structures, principalement pour des raisons financières. Enfin, il faut rappeler le sursaut de pragmatisme des Anglais, qui sont devenus au fil des années une puissance pétrolière dont l'activité *offshore* se concrétisait.

³³ HAMZAH (B.A.), *International Rules on Decommissioning of Offshore Installations : Some Observations*, Marine Policy, Volume 27, p 345, 2003

Il en ressort ainsi que cet article de la Convention est bien plus détaillé que dans la Convention de Genève sur le plateau continental de 1958, mais que de ce fait, il rend le texte plus complexe et sujet à diverses interprétations.

B / Une position plus flexible par rapport aux réalités technologiques modernes, accordant plus de liberté aux Etats

Une fois encore, la Convention de Montego Bay, tout comme celle de Genève, ne parle pas de démantèlement, mais d'enlèvement des installations, de « *removal* ». De plus, elle ne parle pas spécifiquement de démantèlement voire même d'enlèvement totale, elle envisage simplement que dans le cas où l'installation n'aurait pas été « complètement enlevée », une publicité adéquate quant à la position, les dimensions et la profondeur des éléments restants doit être donnée.

Les différentes interprétations à partir de cet article apparaîtront principalement lors des négociations qui auront lieu pour le projet des *Guidelines* de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) que nous étudierons plus loin. Ces divergences porteront principalement sur le degré d'applicabilité de cette norme.

Selon le professeur Z. GAO³⁴, il existerait ainsi trois différentes interprétations.

Tout d'abord, celle qui était alors la République Fédérale d'Allemagne considérait que l'article 60 § 3 de la Convention n'était pas adéquate pour la sécurité de la navigation, ainsi que pour des raisons de protection de l'environnement. Elle estimait qu'il était nécessaire de rendre obligatoire l'enlèvement total des installations *offshore* abandonnées ou désaffectées³⁵. Selon cette interprétation, le seul démantèlement possible serait alors le démantèlement total.

³⁴ GAO (Z.), *Current Issues of International Law on Offshore Abandonment*, Centre for Petroleum and Mineral Law and Policy, CPMLP Discussion Paper NO.DP 14, p 12, 1997

³⁵ *Note by the Government of the Federal Republic of Germany to the sub-Committee on Safety of Navigation*, paragraphe 2, IMO DOC. NAV. 33/7/2, 1987

Quant au Royaume-Uni, il a avancé qu'au contraire, imposer l'enlèvement total des installations serait contraire à l'article 60 § 3 de la Convention de Montego Bay³⁶. Ainsi, si l'on suit cette position, la Convention autorise tout simplement le démantèlement partiel, en règle générale.

Enfin, pour les Etats-Unis, la Convention reprend les mêmes positions que la Convention de Genève sur le Plateau Continental de 1958 en son article 5 § 5, mais reconnaît tout de même une exception bien que limitée selon des conditions strictes, du principe de l'obligation d'enlèvement total³⁷. Le démantèlement total serait donc la règle, le démantèlement partiel, l'exception.

Nous verrons que dans un souci de compromis, les *Guidelines* de l'OMI essaieront de résoudre ces divergences.

Par ailleurs, de la même manière que dans la Convention de Genève sur le Plateau Continental de 1958, le sort des *pipelines* n'est pas envisagé.

Toutefois, la réhabilitation du site dans ses conditions originales est envisagée et reconnue, ce qui n'était pas le cas dans la Convention de Genève sur le Plateau Continental de 1958. Une place plus importante est alors accordée à la protection de l'environnement marin.

Mis à part ces différentes interprétations, la Convention possède une autre particularité : elle accorde plus de liberté aux Etats.

L'article 208 de la Convention stipule :

« Les Etats 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. [...] Ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles, règlements et procédures internationaux visés au paragraphe 1 ».

³⁶ *Removal of Disused Offshore Platforms*, paragraphe 7.8 IMO DOC. NAV. 33/WP.9/ADD. 1, 1987

³⁷ *Draft Assembly Resolution by the United States to the Sub-Committee on Safety of Navigation*, paragraphe 3, IMO DOC. NAV. 33/7/1, 1987

Il en va de même pour la pollution par immersion, à savoir par la pratique du *dumping*, qui est encadrée par l'article 210 de la Convention, qui stipule :

« Les Etats adoptent des lois et règlements afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion ».

Les Etats sont par conséquent assez libres pour décider des priorités à accorder, et se concentrer tout principalement sur les intérêts qui leur seront les plus favorables. Ceci entraîne une grande part de subjectivité. On ne peut s'attendre d'un Etat à ce qu'il accorde plus d'importance à un type de démantèlement plus favorable à l'environnement, alors que cela lui serait financièrement plus défavorable.

Mais cette liberté laissée aux Etats vient aussi du fait qu'une recherche de compromis était tout particulièrement favorisée lors de la rédaction de ce texte, afin qu'elle soit adoptée. Le démantèlement même partiel vaut mieux que pas de démantèlement du tout.

§ 3 / UNE TENTATIVE DE CONCILIATION ENTRE LA CONVENTION DE GENEVE DE 1958 ET LA CONVENTION DE MONTEGO BAY

La Convention de Genève a été considérée pour certains comme étant « terminée » (A), mais il faudra chercher à faire cohabiter les deux Conventions, car il faut prendre en compte que les signataires de l'un ne sont pas forcément signataires de l'autre, à moins que l'Etat n'en soit signataire d'aucun (B).

A / La discussion autour de la « terminaison » de la Convention de Genève

Une étude des droits et pratiques nationaux faite sur dix parties à la Convention de Genève de 1958 permis de conclure que seulement deux Etats ont légiféré afin d'imposer le démantèlement total, tandis que les autres s'en remettaient aux conditions générales des licences et concessions³⁸. Certains commentateurs, comme le Professeur Richard Bentham ont

³⁸ PETERS, SOONS, ZIMA, *Removal of Installations in the Exclusive Zone*, branche néerlandaise de la International Law Association, p 22, 1983

par cette occasion estimé que compte tenu du nombre très faible d'Etats ayant adopté cette pratique dans leur droit interne, l'article 5 § 5 de la Convention de Genève n'aurait plus vocation à produire d'effet. La question de la désuétude et du changement de circonstances est posée.

1°/ Le rejet de la désuétude de la Convention de Genève

En droit international coutumier, un Traité peut tomber en désuétude si les Etats parties n'ont pas intentionnellement appliqué les dispositions en droit interne sur un grand laps de temps³⁹. Cependant, ce principe de droit coutumier est très souvent remis en cause.

On ne trouve aucune mention du principe de désuétude ou de caducité dans la Convention de Vienne sur les Traités, et on peut ainsi en déduire que cela relève de la coutume. N'ayant pas de règle spécifique, il convient d'aborder cette notion de manière très prudente.

La Commission de Droit International a pour sa part considéré que « si la « caducité » ou la « désuétude » peut être une cause effective d'extinction d'un traité, le fondement en droit de cette extinction, lorsqu'elle intervient, est le consentement des parties à renoncer au traité, consentement qui doit ressortir implicitement de leur attitude à l'égard du traité. De l'avis de la Commission les cas de « caducité » ou « désuétude » peuvent être considérés comme couverts par l'alinéa b de l'article 51, aux termes desquels un traité peut prendre fin « à tout moment, par voie de consentement de toutes les parties » ».

Ainsi, selon le professeur Z. GAO, « au moins quatre principales conditions doivent être présentes simultanément : l'intention des parties, la non application par les parties, sur une longue durée, et par toutes les parties⁴⁰ ».

³⁹ LE FLOCH (G.), *La désuétude en droit international public*, Revue Générale de Droit International Public, Tome 111, n° 3, p 609-642, 2007

Commission du Droit International, *Projet d'articles sur le Droit des Traités*, Annuaire de la Commission du droit international, Volume II, p 258, 1966

⁴⁰ GAO (Z.), *Current Issues of International Law on Offshore Abandonment*, Centre for Petroleum and Mineral Law and Policy, CPMLP Discussion Paper NO. DP 14, p 15, 1997 : « at least four critical conditions must be present simultaneously : the intention of the parties, failure to apply, over a long period, and by all the parties »

Les professeurs Z. GAO et M.A. AYOADE sont tous deux d'avis que le problème de désuétude ne se pose pas ici. En effet, tous deux considèrent que le démantèlement des plates-formes pétrolières constitue encore un événement dans le futur. Très peu des Etats qui seront éventuellement concernés par ce problème ont mis en place de cadre juridique pour le mettre en place. Il est par conséquent difficile d'en conclure que l'on peut déterminer l'intention des parties de ne pas appliquer la Convention de Genève. Car une fois n'est pas coutume, le droit international a devancé le droit privé en identifiant un problème qui ne se révélera que des années après. Alors que beaucoup de conventions ont été adoptées de circonstance après l'apparition d'un problème, la Convention de Genève sur le Plateau Continental l'a anticipé. Mais elle n'a cependant pas pu anticiper les changements techniques au cours des années qui suivront son adoption, la rendant non pas désuète, mais inadaptée. Il est difficile de rejeter une Convention en la considérant comme étant tombée en désuétude alors qu'elle n'a pas encore véritablement eu l'opportunité d'être utilisée.

2*) *Le changement de circonstances, rebus sic stantibus :*

On peut se demander si les Etats Parties, si elles avaient été conscientes des avancées technologiques qui pousseraient les compagnies à construire des installations encore plus complexes et plus difficiles et onéreuses à démanteler, auraient accepté d'adhérer à la Convention de Genève qui instaurait le principe du démantèlement total. Ainsi, certains auteurs posent la question du changement de circonstances, qui en droit international, peut entraîner la caducité d'une convention.

Selon l'article 59 de la Convention de Vienne sur le Droit des Traités de 1969, « un changement fondamental qui s'est produit par rapport à celles qui existaient au moment de la conclusion d'un traité et qui n'avait pas été prévu par les parties ne peut être invoqué comme motif pour mettre fin au traité ou pour s'en retirer à moins que :

- l'existence de ces circonstances n'ait constitué une base essentielle du consentement des parties à être liées par le traité ; et que
- ce changement n'ait pour effet de transformer radicalement la portée des obligations qui restent à exécuter en vertu du traité ».

Au 3^{ème} paragraphe de cet article, le Traité précise que « si une partie peut, conformément aux paragraphes qui précèdent, invoquer un changement fondamental de circonstances comme motif pour mettre fin à un traité ou pour s'en retirer, elle peut également ne l'invoquer que pour suspendre l'application du traité ». Ainsi, si un Etat partie souhaite se retirer d'un traité à cause d'un article en particulier, c'est du traité dans son ensemble qu'il se retire. L'effet est donc radical.

Si l'on se replace dans le contexte de l'adoption de la Convention de Genève en 1958, la plupart des installations *offshore* étaient de petite taille et construites en des eaux peu profondes.

La jurisprudence de la Cour Internationale de Justice (CIJ) apporte des précisions quant à ce sujet. Dans sa décision du 2 février 1973⁴¹, alors qu'elle se prononçait sur la question de l'élargissement unilatéral par un Etat de sa zone de pêche au-delà des eaux territoriales, elle clarifie par la même occasion les conditions où un Etat partie à un traité peut la considérer caduque. Il s'agissait en l'espèce de la volonté de l'Islande qui cherchait à renoncer unilatéralement aux accords de 1961 au motif qu'ils étaient devenus caducs du fait de changement de circonstances, à savoir l'évolution de conceptions sur les zones de pêche, et la progression excessive de prises⁴². La Cour répond néanmoins par la négative, et rajoute des précisions quant à la notion de changement de circonstances, ou encore le principe *omnis conventio intellegitur rebus sic stantibus* :

« Les changements de circonstances qui doivent être considérés comme fondamentaux et vitaux sont ceux qui mettent en péril l'existence ou le développement vital de l'une des Parties » ; « le changement doit avoir entraîné une transformation radicale de la portée des obligations, de sorte que leur exécution devienne essentiellement différente de celles qui restent à exécuter »⁴³.

⁴¹ CIJ, *Compétence en matière de pêcheries (Royaume Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord c/ Islande)*, Ordonnance du 2 février 1973 ;

Voir notamment : FAVOREU (L.), AFDI p 272 et 273, 1973 et 1974 ; GOY (R.) JDI p 279, 1974 ; MARTIN (P.-M.), RGDIP p.435, 1974

⁴² TCHIKAYA (B.), *Mémento de la jurisprudence du droit international public*, 4^{ème} édition, Hachette Supérieur, p 93-95, 2007

⁴³ CIJ, Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances, *Affaire de la Compétence en matière de pêcheries (Royaume Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord c/ Islande)*, Ordonnance du 15 février 1973, p 18 à 21

Cependant, la justice internationale a toujours abordé ce problème avec une extrême prudence, et à ce jour, elle n'a toujours pas appliqué le principe *rebus sic stantibus*.

La plupart des auteurs sur la question sont d'ailleurs d'avis que ce principe est inapplicable, dans le cadre du démantèlement. L'argument principal serait qu'il n'y aurait aucune preuve qui démontrerait que, au moment des négociations de la Convention de Genève, la taille des plates-formes pétrolières *offshore* constituait un facteur essentiel⁴⁴. De plus, étant donné que le but principal de l'adoption de la Convention de Genève à savoir la sécurité de la navigation, et la protection de l'environnement marin de manière moindre, étant toujours aujourd'hui des préoccupations d'actualité, les raisons invoquées par certaines parties ne s'avèrent pas satisfaisantes. En effet, l'argument soutenu par ceux qui souhaitent appliquer la règle *rebus sic stantibus* est que les avancées technologiques ont mené vers la construction d'installations plus complexes dans des eaux encore plus profondes, entraînant des coûts de démantèlement encore plus élevés⁴⁵. Il peut paraître peu probable que la CIJ, compte tenu de sa position très prudente sur la question, considère cela comme des « changements de circonstances qui doit être considérés comme fondamentaux et vitaux { ... } mett(ant) en péril l'existence ou le développement vital de l'une des parties », entraînant « une transformation radicale de la portée des obligations, de sorte que leur exécution devienne essentiellement différente de celles qui restent à exécuter ».

B / La cohabitation entre les deux Conventions et le sort des Etats non signataires

Il est difficile de considérer que les dispositions sur le démantèlement contenu dans la Convention de Genève et la Convention de Montego Bay constituent du droit international coutumier, contrairement à certaines dispositions de ces traités, notamment sur la délimitation du plateau continental et les droits souverains qui y sont associés⁴⁶. Afin d'être considéré

⁴⁴ HIGGINS (R.), *Abandonment of Energy Sites and Structures : Relevant International Law*, Volume 11 (1) *Journal of Energy & Natural Resources Law*, p 9, 1993

⁴⁵ GAO (Z.), *Current Issues of International Law on Offshore Abandonment*, Centre for Petroleum and Mineral Law and Policy, CPMLP Discussion Paper NO.DP 14, p 12, 1997

⁴⁶ AYOADE (M.A.), *Disused Offshore Installations and Pipelines – Towards « Sustainable Decommissioning »*, *International Energy and Resources Law and Policy Series*, Kluwer Law International, p 53, 2001

comme tel, il aurait en effet fallu que sur une période continue, le démantèlement des plates-formes *offshore* se soit fait soit partiellement, soit totalement, or les avis divergent encore, comme nous avons pu le voir dans l'étude notamment de la doctrine.

L'article 64 de la Convention de Vienne sur le Droit des Traités de 1969, sous l'intitulé « *Survenance d'une nouvelle norme impérative du droit international général (jus cogens)* », stipule par ailleurs :

« Si une nouvelle norme impérative du droit international général survient, tout traité existant qui est en conflit avec cette norme devient nul et prend fin ».

Le problème de deux traités qui entrent en conflit est en général traité dans des textes portant sur la résolution de conflit, que l'on trouve directement dans le nouveau traité.

L'article 311 § 1 de la Convention de Montego Bay énonce ainsi : « La Convention l'emporte, entre les Etats Parties, sur les Conventions de Genève du 29 avril 1958 sur le droit de la mer ».

Mais ceci pose donc un problème supplémentaire : la Convention de Montego Bay l'emporte certes sur la Convention de Genève, mais cette règle s'applique pour les Etats qui ont signé ces deux Conventions. En revanche, plusieurs Etats signataires à la Convention de Genève n'ont pas signé la Convention de 1982. Ainsi, le texte de l'article 311 § 1 reconnaît implicitement la validité de la Convention de Genève. Celle ci restera par conséquent valide pour les parties qui n'ont pas signé la Convention sur le Droit de la Mer.

Ainsi, considérons l'exemple suivant, avancé par le Professeur AYOADE :

L'Etat A n'est signataire que de la Convention de Genève. Il subit un dommage causé par le démantèlement partiel entrepris par l'Etat B, qui est quant à lui partie à la Convention de 1958 et la Convention de 1982. Etant donné que la Convention de Genève est toujours applicable, l'Etat A pourra se tourner contre l'Etat B sur le fondement juridique d'une obligation de démantèlement...totale.

Quant aux obligations juridiques des Etats qui ne sont parties à aucune des Conventions, la Convention de Montego Bay ne donne aucune indication là-dessus. L'article 34 de la Convention de Vienne précise que « un traité ne crée ni obligations ni droits pour un Etat tiers sans son consentement », principe que l'on connaît aussi sous la phrase *pacta tertiis*

nec nocent nec prosunt. L'article 35 précise d'autant plus que « une obligation naît pour un Etat tiers d'une disposition d'un traité si les parties à ce traité entendent créer l'obligation au moyen de cette disposition et si l'Etat tiers accepte expressément par écrit cette obligation ».

Ainsi, ces Etats ne sont liés ni par la Convention de Genève, ni par la Convention de Montego Bay. Mais le droit international coutumier empêche les Etats de laisser leurs plates-formes abandonnées et *pipelines* « *in situ* », selon le principe que ces Etats ne doivent pas agir de manière à aller à l'encontre des droits qui ont été convenus aux autres Etats par le droit international⁴⁷. Mais les Etats non signataires ne sont liés par aucune obligation concernant les moyens de démantèlement.

Il en ressort ainsi que face à des Conventions contradictoires, quant aux moyens de démantèlement, mais également sur la définition du plateau continental lui-même, entre autres, il apparaît nécessaire de rechercher une conciliation entre ces deux traités.

Le professeur GAO (Z.) est favorable à l'abandon de la Convention de Genève. Pour cela, selon lui, le meilleur moyen reste d'organiser une nouvelle conférence entre toutes les parties de la Convention de 1958, annonçant officiellement la terminaison de la Convention. La terminaison peut être dirigée par un Etat ou un groupe d'Etat devant le Bureau des Nations Unies sur le Droit de la Mer⁴⁸. Ainsi, la Convention de Montego Bay, ainsi que les recommandations de l'OMI adoptées en 1989, tel que nous le verrons, constitueront les seules normes pour le démantèlement.

Le Professeur AYOADE est d'avis avec le professeur GAO, mais il ajoute une autre possibilité qui nous paraît plus efficace. Il s'agirait d'amender la Convention de 1982. On pourrait ainsi inclure une disposition qui dupliquerait l'obligation de démantèlement totale que l'on trouve dans la Convention de 1958, ou bien une version amendée des normes établies par l'OMI en 1989, qui définit strictement les conditions où un démantèlement partiel est envisageable. Ainsi, cela permettrait de préciser les dispositions critiquées dans la Convention de 1982 qui permettent implicitement le démantèlement partiel sans donner plus de détails quant aux conditions⁴⁹.

⁴⁷ ROBERTS (A.E.), *Traditional and Modern Approaches to Customary International Law : a Reconciliation*, American Journal of International Law, Volume 95, 757-791, 2001

⁴⁸ GAO (Z.) *Current Issues of International Law on Offshore Abandonment*, Centre for Petroleum and Mineral Law and Policy, CPLMP Discussion Paper No. DP 14, p 28, 1997

⁴⁹ AYOADE (M.A.), *Disused Offshore Installations and Pipelines – Towards « Sustainable Decommissioning »*, International Energy and Resources Law and Policy Series, Kluwer Law International, p 57, 2001

Il existe toujours la possibilité de réunir une nouvelle Conférence des Nations Unies pour négocier une convention spécifiquement sur le démantèlement, mais compte tenu des débats houleux et de la difficulté à arriver à un compromis lors des précédentes conférences, il paraît peu probable que cela ne puisse, en l'état actuel des choses, aboutir facilement à un compromis qui améliorerait la situation d'aujourd'hui.

La Convention de Montego Bay a ainsi implicitement ouvert la voie à la possibilité du démantèlement partiel, mais elle n'ajoute aucune précision quant aux moyens et conditions de cette pratique, ce qui constitue une lacune importante. La Convention constitue donc un cadre général qui nécessite d'être précisé.

Le démantèlement total, quant à lui, est toujours de vigueur et constitue un principe, même si dans la Convention de Montego Bay elle n'est plus spécifiquement envisagée. Les interprétations divergent donc.

C'est pourquoi il est apparu nécessaire de préciser ces lacunes, dans un souci d'harmonisation. L'Organisation Maritime Internationale est intervenue à ce titre lorsqu'elle a adopté en 1989 les recommandations et normes concernant le démantèlement des plates-formes *offshore* : les « *Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and the Exclusive Economic Zone* » (les *Guidelines*).

SECTION 2 – LA TENTATIVE DE COMPROMIS APPORTEE PAR L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

L'OMI, telle qu'elle a y a été invitée par la Convention de Montego Bay, a adopté des normes précisant les conditions et moyens pour l'élimination des installations et structures *offshore* en 1989⁵⁰. L'article 60 § 3 de la Convention prévoit bien que « 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 ».

⁵⁰ « *Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and the Exclusive Economic Zone* », Résolution de l'OMI A.672(16) adoptée le 19 octobre 1989

L'OMI a toujours été particulièrement attentive au principe de liberté de la navigation, et elle s'est intéressée tout particulièrement au problème posé par le démantèlement des plates-formes *offshore* dans un dessein de protection de ce principe, parfois en délaissant d'autres principes comme la protection de l'environnement ou de la pêche.

Les Conventions existantes sur la question comme nous l'avons vu précédemment sont en contradiction quant à leurs dispositions sur le choix à faire entre démantèlement total ou partiel. C'est pourquoi la nécessité de précisions en la matière devenaient de plus en plus pressante, compte tenu de l'arrivée en fin de vie d'un nombre important de plates-formes et que le régime qui leur est applicable restait encore relativement obscur. L'OMI a tenté d'arriver à un compromis, en précisant les conditions pour le démantèlement total puis partiel (§ 1). Néanmoins, l'outil utilisé par l'OMI pour instituer ces normes n'a des effets que très limités, dépendant de la volonté des Etats (§ 2).

§ 1 / DES NEGOCIATIONS LABORIEUSES EN VUE DE L'ADOPTION DE NORMES TECHNIQUES PLUS PRECISES, OU LE DEMANTELEMENT PARTIEL RESTERA L'EXCEPTION

Le processus entamé par l'OMI a été long et laborieux, qui pose notamment la question si l'Organisation constituait bien l'organe compétent prévu dans la Convention de Montego Bay (A). Une fois la Résolution adoptée, il conviendra de voir la position de l'OMI quant au type de démantèlement, partiel ou total, précisant ainsi les Conventions précédentes (B).

A / La compétence de l'OMI en matière de plates-formes offshore

Lors des négociations en vue de l'adoption de la Convention d'Oslo pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion du 29 décembre 1972, la Commission de cette Convention a entamé des discussions concernant l'abandon des plates-

formes lors de sa 10^{ème} réunion en Juin 1984⁵¹. Elle a estimé que bien que la Convention d'Oslo n'ait pas explicitement inclus l'immersion des plates-formes dans sa définition du « *dumping* » (immersion, en anglais), les dispositions de l'Annexe II sur l'immersion des déchets encombrants tendaient à conclure que la Commission était compétente pour déterminer le contrôle de l'immersion des plates-formes dans la mer⁵².

Lors de sa 12^{ème} réunion, la Commission s'est cependant demandée s'il convenait qu'elle soit l'organe le mieux à même de discuter sur la question du démantèlement et de l'enlèvement des plates-formes *offshore*⁵³. Elle a décidé que l'« organisation internationale la plus compétente » visée par l'article 60 § 3 de la Convention de Montego Bay devait être l'OMI, en vertu de ses compétences en matière de sécurité maritime, et que c'est pour cela même que les problèmes concernant l'élimination de ces plates-formes devraient être étudiés par cette organisation. La Commission d'Oslo a ainsi abandonné les discussions sur le sujet.

Le Comité de la Sécurité Maritime (CSM) s'est alors saisi de la question, en étant d'avis avec la Commission d'Oslo qu'elle était bien l'« organisation internationale la plus compétente » visée par la Convention de Montego Bay⁵⁴. Elle a relégué la question à un de ses organes subsidiaires, le Sous-comité de la Sécurité de la Navigation⁵⁵.

Il convient d'étudier en quoi le CSM est légalement compétent pour se saisir de l'affaire concernant les plates-formes *offshore*, mais aussi de voir si l'OMI constitue bien l'« organisation internationale la plus compétente » pour développer de telles normes.

L'OMI est compétente pour traiter de problèmes relatifs aux navires, tel que cela est précisé dans la Convention de l'OMI de 1948⁵⁶. L'article 1 (d) de la Convention de l'OMI amendée détermine en effet les objectifs de l'organisation, dont celui « d'examiner toutes questions relatives à la navigation maritime et à ses effets sur le milieu marin dont elle pourra être saisie par tout organisme ou toute institution spécialisée des Nations Unies ».

⁵¹ Neuvième Rapport Annuel sur les activités de la Commission d'Oslo, paragraphes 5 à 9, 1984

⁵² KASOULIDES (G.C), *Removal of Offshore Platforms and Development of International Standards*, Marine Policy, p 250, Juillet 1989

⁵³ Onzième Rapport Annuel sur les activités de la Commission d'Oslo, paragraphes 14 à 19, 1986

⁵⁴ Maritime Security Committee 52/26/5

⁵⁵ MSC 52/20, p. 69

⁵⁶ Convention de l'OMI, adoptée le 6 mars 1948, en vigueur depuis le 17 mars 1958

L'élimination des plates-formes *offshore* peut porter atteinte à la sécurité de la navigation, mais elle est également susceptible d'avoir des effets sur d'autres usages de la mer, comme la pêche, qui n'intéressent pas l'OMI.

L'article 63 de la Convention de l'OMI ajoute enfin que « sous réserve d'approbation par l'Assemblée, à la majorité des deux tiers des voix, l'Organisation est autorisée à reprendre de toutes autres organisations internationales, gouvernementales ou non, les attributions, les ressources et les obligations de sa compétence qui lui seraient transférées en vertu d'accords internationaux ou ententes mutuellement satisfaisantes, conclu par les autorités compétentes des organisations intéressées. L'Organisation pourra également assumer toutes les fonctions administratives de sa compétence, qui ont été confiées à un Gouvernement en vertu d'un instrument international ».

Ainsi, l'OMI a étendu l'application de ses conventions et recommandations afin de couvrir les risques encourus par l'écoulement ou le déversement provenant des plates-formes, des installations mobiles, des zones de sécurité entourant ces installations, lorsqu'on peut constater l'absence de toute autre mesure prise par d'autres organes internationaux lorsque ces activités ont commencé⁵⁷. Cependant, comme l'a avancé le Professeur KASOULIDES, il aurait été préférable que l'OMI, en vertu de l'article 60 de la Convention sur l'OMI, devienne le seul compétent pour édicter des normes en la matière, ou bien qu'elle agisse conjointement avec d'autres organisations internationales spécialisées dans la pêche, ce que l'OMI n'est pas, telles que la FAO, et en accord avec la Convention de Londres sur le Dumping de 1972 et les Conventions régionales pour la protection des mers du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)⁵⁸.

Enfin, il s'agissait ici de la première fois que l'OMI se saisissait du problème d'interprétation d'un article de la Convention de Montego Bay, sur la question du démantèlement partiel.

⁵⁷ KASOULIDES (G.C), *Removal of Offshore Platforms and the Development of International Standards*, Marine Policy, p 251-252, Juillet 1989

⁵⁸ *ibid*

B / L'interprétation de l'OMI de la Convention de Montego Bay sur le type de démantèlement admis

L'OMI a donné plus de précisions que les Convention précédentes quant aux moyens et conditions de démantèlement. Elle incorpore également la possibilité du démantèlement partiel, introduit par la Convention de Montego Bay, qui a fait l'objet de controverses. Alors que cette possibilité n'était pas encore tout à fait acceptée ni établie par la Communauté Internationale, certains pays, comme le Royaume Uni et la Norvège, qui étaient les plus concernés car cette pratique constituait l'une des plus adaptée pour les plates-formes désaffectées de Mer du Nord en raison du climat extrême de cette région notamment, avaient déjà légiféré en sa faveur entre 1986 et 1987⁵⁹.

Le démantèlement total des installations et structures *offshore* sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive reste le principe, mais le démantèlement partiel voire même le non démantèlement sont admis sous réserve que cela soit conforme avec les règles développées dans les *Guidelines*⁶⁰. Ainsi, l'OMI prévoit une étude au cas par cas afin d'établir quelles sont les conditions acceptables pour permettre le démantèlement partiel ou le non démantèlement. C'est dans la partie intitulée « *STANDARDS* » que l'on trouvera ces éléments :

- Toutes les installations ou structures abandonnées ou désaffectées qui sont construites sous moins de 75 mètres d'eau et pesant moins de 4 000 tonnes à la surface doivent être complètement démantelées⁶¹ ;
- Toutes les installations ou structures abandonnées ou désaffectées qui sont situées sur le fond marin depuis ou après le 1^{er} janvier 1998, construites sous moins de 100 mètres d'eau et pesant moins de 4 000 tonnes à la surface, doivent également être complètement démantelées⁶²

⁵⁹ UK Petroleum Act, 1987, *Petroleum Act 1988* norvégien

⁶⁰ « *Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and the Exclusive Economic Zone* », Résolution de l'OMI A.672(16) adoptée le 19 octobre 1989, article 1.1

⁶¹ *Guidelines*, **article 3.1**

⁶² *Guidelines*, **article 3.2**

En revanche, concernant les dispositions sur le démantèlement partiel ou le non démantèlement, les *Guidelines* précisent que l'Etat côtier peut déterminer si une installation ou une structure peut être laissée entièrement ou partiellement *in situ* notamment lorsque :

- l'installation ou la structure servira à un nouvel usage (par exemple pour l'amélioration des ressources vivantes)⁶³ ;
- lorsque le démantèlement total n'est pas techniquement faisable ou engendrerait des coûts excessivement onéreux, ou bien un risque inacceptable au personnel ou à l'environnement marin⁶⁴.

Dans le cas d'un démantèlement partiel ou d'un non démantèlement, la sécurité de la navigation doit être préservée. Ainsi, il convient de laisser une colonne d'eau dégagée au-dessus de l'installation ou de la structure, mais qui ne doit pas être inférieure à 55 mètres, lorsque ladite installation ou structure ne se trouve pas au dessus de la surface de l'eau⁶⁵.

Par ailleurs, les Etats côtiers doivent s'assurer que la responsabilité juridique et financière en cas de dommage ou préjudice futur causé par le démantèlement est garantie⁶⁶.

Enfin, les *Guidelines* prévoient aussi des normes pour le démantèlement des plates-formes plus récentes. Si une installation ou structure a été construite sur le plateau continental ou la zone économique exclusive après le 1^{er} janvier 1998, elles doivent avoir été conçues de manière à ce que le démantèlement total soit faisable.

Par conséquent, les *Guidelines* prévoient la possibilité d'un démantèlement partiel avec un certain pragmatisme, en tenant compte de certains facteurs : l'effet potentiel sur la sécurité de la navigation sous-marine ou en surface, la faisabilité technique du démantèlement, les risques qui pèsent sur les entrepreneurs qui démantèlent la structure⁶⁷.

Cette prise de position satisfera les prétendants à un démantèlement partiel, comme le Royaume Uni ou la Norvège, dont les plates-formes en Mer du Nord sont telles qu'elles ne

⁶³ *Guidelines*, **article 3.4.1**

⁶⁴ *Guidelines*, **article 3.5**

⁶⁵ *Guidelines*, **article 3.6**

⁶⁶ *Guidelines*, **article 3.11**

⁶⁷ *Guidelines*, **article 2.1**

peuvent être entièrement enlevées. Cependant, ceci posera notamment des problèmes concernant le sort des installations laissées *in situ*, à savoir par exemple l'immersion ou le *dumping*, comme cela a été par ailleurs le cas avec l'épisode du Brent Spar en 1995.

Mais il reste encore à déterminer si ces normes auront un effet suffisamment important sur les Etats parties.

**§ 2 / UN TEXTE AUX EFFETS LIMITES ET NON CONTRAIGNANTS MAIS CONSTITUANT LE
SOFT LAW EN MATIERE DE DEMANTELEMENT**

Ces *Guidelines* constituent donc un pas en avant vers un compromis entre les Etats. Mais le texte lui même n'est pas contraignant et laisse une grande liberté d'appréciation aux Etats (A), ouvrant ainsi la voie à des discussions quant au statut juridique des ces *Guidelines*, qui ont toutefois des effets influents, constituant ainsi de la *soft law*, ou du droit mou (B).

***A / Des normes minimales laissant un pouvoir d'appréciation
important aux Etats***

Lorsqu'on lit les *Guidelines* dans sa langue d'origine, en anglais, on ne peut s'empêcher de remarquer un paradoxe : bien que le texte énonce des règles très précises et assez strictes sur le démantèlement des plates-formes *offshore*, le vocabulaire, quant à lui, l'est beaucoup moins. En effet, l'emploi du mot « *should* » est préféré à celui de « *must* », ce dernier ayant pu imposer des obligations juridiques claires aux Etats côtiers. Cela indique ainsi la volonté des rédacteurs à ne pas imposer de règles contraignantes aux Etats parties à la Convention.

Cela peut se confirmer lorsqu'on regarde les lacunes qui ressortent des *Guidelines* en matière d'environnement. L'article 3.3 stipule en effet que l'enlèvement des structures et installations doit être effectué de telle sorte à ce qu'il ne cause aucun « effet nocif significatif » (« *significant adverse effect* ») sur la navigation, mais aussi sur l'environnement marin. Les moyens employés pour le démantèlement partiel ou total ne doivent ainsi pas

causer d' « effet nocif significatif » sur les ressources vivantes de l'environnement marin, et surtout les espèces menacées ou en voie de disparition.

Connaissant le souci principal de l'OMI qui est celui d'assurer la liberté de la navigation, il s'agit ici d'une grande amélioration du point de vue de la protection de l'environnement marin, par rapport aux travaux précédents de l'Organisation avant l'adoption de ces *Guidelines*. Des organisations environnementales telles que la FOEI (*Friends of the Earth International*) avaient néanmoins critiqué le projet des *Guidelines* en avançant que l'un des défauts majeurs résidait dans le fait qu'il n'y avait aucune directive concernant les méthodes à employer pour le démantèlement total, notamment concernant l'usage des explosifs⁶⁸. Ce manque de précision laisse ainsi une grande place à l'appréciation de Etats qui détermineront eux-mêmes les moyens et techniques à employer, et ce qui constitue un « effet nocif significatif ».

Mais le Professeur AYOADE est sur ce point d'avis que la terminologie du texte en son article 2.3 peut constituer un indice important. Cet article stipule en effet que la détermination de tout effet potentiel sur l'environnement marin devrait être basée sur des preuves scientifiques prenant en compte : les effets sur la qualité de l'eau, les caractéristiques géologiques et hydrographiques, la présence d'espèces menacées ou en voie de disparition, l'existence de types d'habitat, les ressources locales de pêche, et la potentialité d'une pollution ou d'une contamination du site par des produits résiduels provenant de l'installation ou structure *offshore*, ou de leur détérioration⁶⁹. Cette contamination par les produits résiduels peut par exemple provenir des déblais de forage (les « *drill cuttings* ») et des pièces détachées. Selon le Professeur, ceci démontrerait une certaine forme d'exigence de protection de l'environnement importante lors du démantèlement, indiquant que l'usage des explosifs ne doit pas avoir un impact significatif sur l'environnement. Mais encore une fois, cette notion d'impact significatif sur l'environnement est laissée à l'appréciation des Etats.

⁶⁸ KASOULIDES (G.C.), *Removal of Offshore Platforms and the Development of International Standards*, Marine Policy, p 259, Juillet 1989

⁶⁹ traduction personnelle de l'article 2.3 des *Guidelines* : “*The determination of any potential effect on the marine environment should be based upon scientific evidence taking into account : the effect on water quality; geological and hydrographic characteristics; the presence of endangered or threatened species; existing habitat types; local fishery resources; and the potential for pollution or contamination of the site by residual products from, or deterioration of, the offshore installation or structure*”

Les articles 2.1.2 et 2.1.3 stipulent quant à eux que si l'Etat souhaite ne procéder qu'au démantèlement partiel de ses plates-formes, il doit prendre en considération la vitesse de détérioration des matériaux et ses effets actuels, futurs et potentiels sur l'environnement marin. L'article 2.4 précise enfin que dans ce cas là, il est demandé à ce qu'une autorisation spéciale soit délivrée. Par ailleurs, il convient d'élaborer un plan spécifique, adopté par l'Etat d'accueil, afin de surveiller l'état de détérioration et d'érosion du matériel abandonné sur place. Un signalement doit être mis en place pour les usagers de la mer, ainsi qu'aux services hydrographiques afin qu'ils puissent modifier les graphiques nautiques. Cependant, les conditions et moyens pour tout cela ne sont pas précisés, et sont ainsi laissés à l'appréciation des Etats.

Les *Guidelines* donnent ainsi beaucoup de détails quant au démantèlement partiel ou le non démantèlement, bien qu'elles considèrent que le démantèlement total reste de principe. Mais il est étonnant qu'elles ne s'attachent pas à donner plus de précisions quant aux moyens et méthodes de ce type de démantèlement, se concentrant essentiellement sur le démantèlement partiel. Il faut ainsi en conclure que ceci est laissé à l'appréciation des Etats côtiers.

Le fait que tant est laissé à l'appréciation des Etats nous pousse nécessairement à nous intéresser au statut juridique de ces *Guidelines* et à l'impact qu'elles pourraient avoir.

B / Des Guidelines non contraignantes mais constituant néanmoins un guide référentiel influent

L'OMI dispose d'instruments législatifs que l'on peut diviser en deux catégories : les instruments formels et contraignants, et ceux qui sont moins formels, plus flexibles. Les Conventions constituent ces instruments contraignants, les autres ne sont que des recommandations. Les *Guidelines* font partie de cette dernière catégorie.

L'article 15 (j) de la Convention de l'OMI énonce les fonctions de l'Assemblée, dont celui de « recommander aux Membres l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution des mers par les navires, à la lutte contre cette pollution et à d'autres questions concernant les effets de la navigation maritime sur le milieu marin assignées à l'Organisation aux termes ou en vertu d'instruments internationaux, ou l'adoption d'amendements à ces règles et directives qui lui ont été soumis ».

Les *Guidelines* font partie de la catégorie des recommandations. Lors des discussions, les Etats et organisations qui cherchaient à adopter un texte aux effets limités seulement ont voulu restreindre ces négociations au sein du CSM, et non pas devant l'Assemblée, ni même devant le Comité Juridique de l'OMI dans la crainte que ce dernier n'accorde une signification juridique plus importante à ces règles, ce qui leur donnerait ainsi un statut juridique plus contraignant en droit international⁷⁰.

La procédure d'adoption d'une recommandation de l'OMI est comme suit : une proposition est présentée par un Etat-membre, un groupe d'Etats ou une organisation internationale ou non gouvernementale qui dispose d'un statut consultatif devant l'OMI. Une fois la proposition acceptée, elle est renvoyée à l'organe compétent en fonction de la matière sur laquelle porte la proposition. Une fois le texte finalisé par le comité pertinent, il est présenté à l'Assemblée en vue de la faire adopter en tant que recommandation, sous la forme d'une résolution. Ces recommandations peuvent ainsi être retrouvées sous plusieurs noms : directives, *guidelines*, codes et procédures etc.

Bien que non contraignantes, ces recommandations, dont les *Guidelines* font donc partie, constituent néanmoins une source non négligeable de droit international, de la *soft law* qui sans poser d'obligation juridiquement sanctionnée, se contente de conseiller les Etats visés.

Selon le professeur HENRY, « *the non-treaty instruments of IMO may be equally or even more effective in assisting the peaceful conduct of international activities than conventions. A recommendation or code may lead to more positive and significant results*

⁷⁰ KASOULIDES (G.C), *Removal of Offshore Platforms and the Development of International Standards*, Marine Policy, p 261, Juillet 1989

than a treaty which is not ratified and applied or ratified and applied by only a few states »⁷¹. Ainsi, une recommandation même non contraignante, sur un sujet aussi délicat tel que le démantèlement des plates-formes *offshore* sur lequel l'unanimité est pour le moment quasi impossible, sera toujours préférable qu'un traité qui nécessite une signature et une ratification qui ne sera pas toujours obtenue. Ainsi, en optant pour une recommandation, on retrouve bien l'esprit de compromis de l'OMI, après les échecs de la Convention de Genève de 1958 et la Convention de Montego Bay de 1982.

On peut notamment trouver une illustration de cette meilleure efficacité des recommandations en s'intéressant au Code maritime international des marchandises dangereuses (*International Maritime Dangerous Goods Code, IMDG*). Bien que s'agissant d'une simple recommandation, ce texte a été adopté et incorporé en droit interne par plus de 45 pays, y compris par les plus grandes puissances maritimes, avant que le code ne devienne contraignant à partir du 1^{er} janvier 2004 par un amendement au Chapitre VII de la Convention *Safety of Life at Sea* (SOLAS) adopté en mai 2002. Le même sort pourrait être réservé aux *Guidelines*, si la plupart des Etats incorporaient les normes en droit interne. Jusqu'ici, ces recommandations ont été positivement acceptées par des pays tels que les Etats Unis ou le Royaume Uni.

Les conventions internationales de Genève de 1958 et de Montego Bay sont donc insuffisantes en matière de démantèlement. Des confusions ressortent du fait qu'elles peuvent être interprétée comme incompatibles, même si nous avons vu qu'elles pouvaient également être conciliables. Le sort des plates-formes désaffecté est problème qui presse la rédaction de normes plus précises, et c'est que le l'OMI a cherché à faire, mais ses recommandations ne sont cependant pas suffisamment contraignantes. Mais la lacune la plus importante de ces textes, dont les derniers prévoient la possibilité d'un démantèlement partiel, est qu'ils n'ont pas cherché à préciser un élément important : les moyens et méthodes à employer pour effectuer ce démantèlement. Autoriser le démantèlement partiel peut avoir de graves conséquences si on n'encadre pas ses moyens. C'est pourquoi d'autres conventions, internationales mais aussi régionales, ont tenté de remédier à ce problème. Il faudra également

⁷¹ HENRY (C.H.), *The Carriage of Dangerous Goods by Sea : The Role of the International Maritime Organization in International Legislation*, Frances Pinter, Londres, p 82, 1985 ; cité par KASOULIDES (G.C.) supra note 72

relever une autre lacune : l'absence de textes spécifiques en matière de démantèlement des *pipelines*.

<p>CHAPITRE 2 – DES PRECISIONS RENDUES NECESSAIRES CONCERNANT LES DECHETS ISSUS DU DEMANTELEMENT : L'ENLEVEMENT ET L'ELIMINATION</p>

Après le démantèlement, les pièces des structures et installations de la plate-forme doivent être enlevées (en anglais, on parle de « *disposal* »), puis éliminées.

Le démantèlement total reste de principe, mais si l'on tient compte du démantèlement partiel, il faut pallier à la tentative des Etats et des sociétés pétrolières de tout simplement saborder les installations dans la mer.

Les règles instituées par les Conventions internationales et par la recommandation de l'OMI restent évasives, voire même inexistantes, sur ce point. Des textes spécialisés sur l'immersion ont dû être établis à cet effet (*Section 1*).

Dans le cas où l'option pour l'immersion n'a pas été retenue, ou que la plate-forme n'a pas été totalement démantelée ou partiellement, il faut déterminer ce qu'il devra être faits des restes de la plate-forme, ou de la plate-forme en elle même. Il faudra ainsi étudier le cas du transfert des déchets vers les sites de traitement et d'élimination, ou encore la pratique du *rigs-to-reef* (*Section 2*).

**SECTION 1 – LE DEVELOPPEMENT D’UN REGIME REGIONAL DE COOPERATION SUR
L’IMMERSION DES INSTALLATIONS PETROLIERES**

Les Conventions internationales ne posent qu’un cadre général du démantèlement. De nombreux traités, multilatéraux (§ 1) et régionaux (§ 2), ont été adoptés afin de pallier à cette lacune, et préciser les conditions pour l’immersion.

**§ 1 / UNE LEGISLATION INTERNATIONALE PLUS SPECIALISEE SUR LA QUESTION DE
L’IMMERSION**

***A / La Convention de Londres de 1972 : la mise en place d’un
système de permis***

La Convention de Montego Bay a certes elle-même soulevé la question de l’immersion survenue notamment après le démantèlement d’une plate-forme, la définissant comme étant « tout déversement délibéré de déchets ou autres matières, à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer » et « tout sabordage en mer de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages »⁷². Le terme immersion ne vise cependant pas « le dépôt de matières à des fins autres que leur simple élimination, sous réserve que ce dépôt n’aille pas à l’encontre des buts de la Convention »⁷³. Mais il ne s’agit que d’une obligation générale exhortant les Etats côtiers à ne pas polluer l’environnement *offshore*. Des précisions quant aux moyens sont nécessaires, ce qu’avait apporté précédemment la Convention sur la Prévention de la Pollution des Mers résultant de l’Immersion des Déchets, connue sous le nom de Convention de Londres de 1972⁷⁴.

La Convention de Londres de 1972 définit l’immersion comme étant notamment « tout sabordage en mer de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en

⁷² Convention de Montego Bay 1982, article 1 § 1 alinéa 5, a) i) et ii)

⁷³ Convention de Montego Bay, article 1 § 1 alinéa 5, b)

⁷⁴ Convention sur la Prévention de la Pollution des Mers résultant de l’Immersion des Déchets, adoptée le 13 novembre 1972 (Convention de Londres 1972), entrée en vigueur à l’égard de la France le 3 mars 1977

mer »⁷⁵. Elle s'applique à toute immersion en mer, qui selon le texte, s' « entend de toutes les eaux marines à l'exception des eaux intérieures des Etats »⁷⁶.

La Convention est entrée en vigueur le 30 août 1975, et en France le 5 mars 1977.

La Convention de Londres pose une originalité en ce qu'elle met en place un système de permis et fait la distinction entre les matériaux qui peuvent faire l'objet d'une immersion et ceux qui y sont interdits. Elle propose deux types de permis, le « permis spécifique » et le « permis général ».

La première Annexe de la Convention de Londres fait une liste des produits les plus dangereux. Elle proscrit les matières toxiques telles que le « pétrole brut, le fuel, le carburant diesel lourd » ainsi que les « déchets fortement radioactifs »⁷⁷. Quant à l'Annexe II, elle énonce les substances et matières « dont l'immersion nécessite des précautions spéciales », tels que l'arsenic, le plomb, les conteneurs, déchets métalliques et autres déchets volumineux⁷⁸. Pour effectuer une immersion de ces produits, il faut obtenir un permis délivré par les Etats côtiers en consultation avec les autres membres de la Convention⁷⁹.

L'Annexe III établit les critères régissant la délivrance de permis pour l'immersion de matières. Il faut tenir compte des caractéristiques et composition de la matière, du lieu d'immersion et de la méthode de dépôt, ainsi que de certaines considérations et circonstances générales comme les effets sur la faune et flore marine, et sur les autres utilisations de la mer (notamment sur la pêche)⁸⁰. Enfin, la Convention privilégie les autres méthodes par rapport à l'immersion, dans la mesure où elles sont possibles, telles que « les possibilités pratiques de recourir sur la terre ferme à d'autres méthodes de traitement, de rejet ou d'élimination, ou à des traitements réduisant la nocivité des matières avant leur immersion en mer »⁸¹.

Les demandeurs d'un tel permis doivent au préalable soumettre une évaluation de l'impact environnemental, en tenant compte de la possibilité de recourir à des solutions *onshore*. La Onzième Réunion Consultative de la Convention de Londres a à cet effet estimé

⁷⁵ Convention de Londres 1972, article III § 1, a) ii)

⁷⁶ Convention de Londres 1972, article III § 3

⁷⁷ Convention de Londres 1972, Annexe I § 5 et § 6

⁷⁸ Convention de Londres 1972, Annexe II § A et B

⁷⁹ Convention de Londres 1972, Article IV

⁸⁰ Convention de Londres 1972, Annexe III

⁸¹ Convention de Londres 1972, Annexe III, B. § 4

qu'il fallait prendre en considération les possibilités alternatives en faisant une analyse comparative des coûts environnementaux, des risques possibles pour la santé, les coûts sur l'énergie, et l'utilisation future des sites qui auront servi à l'élimination de la plateforme⁸².

Ainsi, la Convention de Londres de 1972 semble être applicable pour l'immersion de toutes installations pétrolières laissées *in situ*, sabordées ou partiellement démantelées. Celles-ci nécessiteront donc l'obtention d'un permis. L'Etat concerné devra ainsi délivrer un permis spécial pour tout type d'immersion en mer, à l'exception des eaux profondes. L'autorité compétente désignée par cet Etat devra délivrer ce permis pour les matières destinées à l'immersion chargées sur son territoire⁸³. Mais la Convention précise également que ce permis doit être délivré pour les matières chargées par un navire ou un aéronef enregistré sur son territoire ou battant son pavillon, lorsque ce chargement a lieu sur le territoire d'un Etat non Partie à la Convention⁸⁴. Or, la Convention, dans sa définition du navire⁸⁵ n'inclut pas les plates-formes fixes. Elle ne donne pas non plus la définition de ce qu'est une plate-forme, comme tous les autres textes qui ont été jusqu'ici étudiés. La Convention reste par ailleurs silencieuse sur le sort réservé aux *pipelines* désaffectés.

Une étude au cas par cas est ainsi privilégiée. Le problème de la définition de la plate-forme n'est toujours pas résolu, mais un texte additionnel va tenter de résoudre ce problème.

B / Le Protocole de la Convention de Londres de 1996

Le Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets a été adopté (Protocole de 1996) et signée à Londres le 7 novembre 1996, ayant un effet complet sur la Convention de 1972 dès son entrée en vigueur.

⁸² AYOADE (M.A.), *Disused Offshore Installations and Pipeline – Towards « Sustainable Decommissioning »*, International Energy and Resources Law and Policy Series, Kluwer Law International, p 64-65, note 76, 2001

⁸³ Convention de Londres 1972, Article VI § 2 a)

⁸⁴ Convention de Londres 1972, Article VI § 2 b)

⁸⁵ Convention de Londres 1972, Article III § 2

Le Protocole apporte des éléments de précisions importants, et principalement des définitions. Il révisé totalement la Convention de Londres de 1972, et est représentatif des évolutions technologiques et des réalités depuis l'époque de la Convention. Il s'est ainsi attaché à renforcer les dispositions de la Convention en opérant des modifications sur les définitions, les concepts environnementaux contemporains et les textes sur l'immersion.

Dans sa définition de la « mer », le Protocole désigne celui-ci comme toutes les eaux marines « autres que les eaux intérieures des Etats, ainsi que les fonds marins et leur sous-sol » et « ce terme ne comprend pas les dépôts dans le sous-sol marin auxquels on accède uniquement à partir de la terre »⁸⁶. Les fonds marins et leurs sous-sols n'étaient en effet pas visés dans la Convention de 1972, ce qui était une lacune majeure. Ainsi, les plates-formes désaffectées laissées dans les fonds marins sont visées par le Protocole, et donc la Convention.

Le Protocole apporte également de nouveaux éléments dans la définition de l'immersion, qui consiste en « tout abandon ou sabordage sur place de plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer, dans le seul but de leur élimination délibérée »⁸⁷. Par conséquent, certaines situations où la possibilité est accordée par la Convention de 1972 de saborder en mer ces structures ne s'appliqueront plus. Saborder la plate-forme ou la laisser *in situ* sera considéré comme une immersion.

Le système d'obtention de permis a par ailleurs été modifié. La Convention de Londres de 1972 avait élaboré trois listes, que le Protocole a fusionné en une seule en faisant une énumération détaillée des déchets et autres matières qui peuvent être immergées⁸⁸, dont notamment les « navires et plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer ». Mais le Protocole précise que l'immersion de ces déchets et matières « peut être envisagée à condition que les matériaux risquant de produire des débris flottants ou de contribuer d'une autre manière à la pollution du milieu marin aient été retirés dans la mesure du possible, et à condition que les matériaux immergés en mer ne constituent pas un sérieux obstacle à la pêche ou à la navigation »⁸⁹. Les préoccupations de l'OMI ont ici été prises en compte.

⁸⁶ Protocole de 1996, article 1 § 7

⁸⁷ Protocole de 1996, article 1 § 4. 1. 4

⁸⁸ Protocole de 1996, Annexe I « *Déchets ou autres matières dont l'immersion peut être envisagée* »

⁸⁹ Protocole de 1996, Annexe I § 2

Par ailleurs, l'Annexe II offre une évaluation plus sophistiquée des déchets ou autres matières dont l'immersion peut être envisagée.

Le Protocole va encore plus loin en définissant enfin la « pollution », qui jusque là n'avait toujours pas été clairement déterminée. La pollution désigne ainsi « l'introduction, résultant directement ou indirectement d'activités humaines, de déchets, ou autres matières dans la mer, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que des dommages aux ressources biologiques et aux écosystèmes marins, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités marines, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité d'utilisation de l'eau de mer et dégradation des valeurs d'agrément »⁹⁰. On ne trouvait aucune définition de la pollution dans la Convention de Londres de 1972.

Le Protocole incorpore le concept du « pollueur payeur », suivant la logique du principe de précaution, concernant les situations où l'immersion est autorisée. L'article 3 du Protocole stipule en effet que « compte tenu de l'approche selon laquelle le pollueur devrait, en principe, assumer le coût de la pollution, chaque Partie contractante s'efforce d'encourager des pratiques selon lesquelles les personnes qu'elle autorise à se livrer à l'immersion ou à l'incinération en mer assument les coûts liés au respect des prescriptions relatives à la prévention et à la maîtrise de la pollution imposées pour les activités ainsi autorisées, compte dûment tenu de l'intérêt public ». Il en résulte ainsi que l'opérateur, qui devra assumer le coût de la pollution, se retrouve dans l'obligation d'empêcher toute immersion des structures et installations qui pourraient causer des dommages. En revanche, il peut paraître regrettable que le Protocole n'exhorte les Etats qu'à « encourager », et non pas imposer, à ce qu'on applique cette disposition.

Le Protocole introduit enfin la surveillance, qui a pour but de vérifier que les conditions en vue de l'obtention du permis sont bien satisfaites. Il introduit également le contrôle de conformité dans l'hypothèse où l'option de l'immersion a été adoptée, par rapport au permis et à la sélection du site. Les mesures prises doivent être correctes et suffisantes pour protéger l'environnement et la santé de l'homme.⁹¹

⁹⁰ Protocole de 1996, article 1 § 10

⁹¹ Protocole de 1996, Annexe II article 16

Le Protocole est entré en vigueur le 24 mars 2006, avec actuellement 38 Etats parties, dont la France, le Royaume-Uni, le Danemark, la Norvège. Il manque les Etats Unis, grand pays exploitateur de pétrole *offshore*, qui était pourtant partie à la Convention de 1972. Il a ainsi un effet complet sur la Convention de 1972 à compter de son entrée en vigueur.

En parallèle de la Convention de Londres et de son protocole, certains Etats se sont regroupés par régions pour adopter des conventions plus adaptées aux problèmes qu'ils peuvent rencontrer.

§ 2 / DES CONVENTIONS REGIONALES PLUS CONSCIENTES DES NECESSITES PRATIQUES, MAIS TOUJOURS TROP DISPARATES

L'affaire du *Brent Spar* aura éveillé les consciences de certaines régions, dont la plus concernée, composée de pays riverains de la Mer du Nord, dont les réglementations apparaîtront comme une référence à ne pas négliger, pouvant inspirer ainsi d'autres régions (A). Il ne convient tout de même pas d'omettre de citer d'autres conventions, adoptées pour beaucoup sous la pulsion du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), qui traitent de sujets peu étudiés partout ailleurs comme le sort des *pipelines* (B).

A / La Convention de la région de Mer du Nord : un texte de référence tendant vers l'interdiction de l'immersion des plates-formes

Lorsqu'elle a entamé ses opérations en Mer du Nord, l'industrie pétrolière avait fait la promesse que chaque infrastructure, une fois arrivée en fin de vie, serait enlevée⁹². Cependant, l'affaire du Brent Spar contredit cette prise de position, et a relancé la question de l'élimination des installations pétrolières *offshore*. La société Shell avait décidé, non sans l'autorisation du gouvernement britannique, de saborder dans une zone profonde de l'Atlantique Nord, leur station de stockage de pétrole. L'opinion publique a fortement critiqué

⁹² SIMKINS (G.), *Platform decommissioning – What to do with an old oil Platform*, ENDS Report, Vendredi 30 juillet 2010

cette décision, en raison notamment de l'atteinte portée à l'environnement marin. Suite au boycott par les consommateurs des produits Shell dans de nombreux Etats membres, la société a renoncé à son projet et a pris la décision de démanteler la structure de la station. Cependant, cette solution ne constitue toujours pas la règle, laissant toujours sans réponse la question du sort qui sera réservé aux quelques 600 autres installations en Europe, principalement situées en Norvège et en Royaume Uni.

En 1972, un texte avait pourtant été adopté : la Convention d'Oslo⁹³, qui donne une définition de l'immersion :

« *“Dumping“ means any deliberate disposal of substances and materials into the sea by or from ships or aircraft. (...) “Ships and aircraft“ means seagoing vessels and air-borne craft, floating craft whether self-propelled or not, and fixed or floating platforms* »⁹⁴.

Néanmoins, les dispositions de ce texte sont insuffisantes, car elles ne concernent que l'immersion de substances ou matériaux provenant des installations *offshore*, et non de l'immersion des installations en elles-mêmes.

Lors de sa Dix Septième réunion, la Commission de la Convention Oslo (OSCOM) a adopté, à titre d'essai, des orientations pour l'élimination des installations en mer, les « *Guidelines for the Disposal of Offshore Installations at Sea* » (« *OSCOM Guidelines* ») en 1991. Ces *Guidelines* comportent deux parties. La Partie A reprend le principe qu'un permis spécial doit être obtenu pour l'élimination des installations et structures *offshore*, et précise que les critères techniques doivent être déterminés au cas par cas. Quant à la Partie B, elle énonce la procédure des opérations de surveillance marine. Ces *Guidelines* reconnaissent par ailleurs le démantèlement partiel⁹⁵.

Ces *Guidelines* peuvent être considérées comme étant complémentaires à la Convention de Montego Bay de 1982 et des *Guidelines* de l'OMI de 1989, et ne traitent ainsi pas spécifiquement du démantèlement des *pipelines*.

En 1992, la Commission d'Oslo et de Paris a adopté la Convention de Paris pour la protection du milieu marin de l'Atlantique Nord Est (Convention OSPAR), le 22 novembre

⁹³ Convention d'Oslo pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion, du 29 décembre 1972

⁹⁴ Convention d'Oslo 1972, article 19 § 1 et § 2

⁹⁵ GAO (Z.), *Current Issues of International Law on Offshore Abandonment*, Centre for Petroleum and Mineral Law Policy, CPLMP Discussion Paper no. DP 14, p 9, 1997

1992. Ce texte est entré en vigueur le 25 mars 1998, remplaçant la Convention d'Oslo de 1972. La Convention OSPAR reprend l'idée du permis d'immersion lorsque l'installation désaffectée ou le *pipeline* contient des substances qui peuvent porter un risque à la santé de l'homme, à l'écosystème marin et aux usagers de la mer⁹⁶.

Dès juin 1995, un moratoire a été décidé par la Commission OSPAR concernant l'élimination en mer des installations et structures pétrolières, dans l'attente d'une décision définitive. Les Britanniques et Norvégiens ont cependant mis à mal la possibilité d'un accord, arguant qu'un démantèlement et l'élimination des installations entraîneraient pour eux des coûts faramineux. En effet, à eux deux, ils disposaient d'environ 290 installations pétrolières, par rapport aux 160 que partageaient les autres pays comme la Belgique, le Danemark, la Suède ou encore l'Espagne.⁹⁷

A la même période de l'affaire du Brent Spar se déroulait la conférence de la Mer du Nord. Dans une déclaration ministérielle y faisant suite, la plupart des ministres à l'exception des ministres norvégiens et britanniques, se sont prononcés en faveur d'une interdiction totale de l'élimination en mer des installations *offshore*⁹⁸. Il apparaît donc que la majorité des pays européens étaient pour le démantèlement total, mais la pratique et les législations nationales britanniques et norvégiennes y mettront un frein, alors qu'ils sont les deux pays principalement concernés par le démantèlement des installations et structures désaffectées⁹⁹.

La première réunion ministérielle de la Convention OSPAR a eu lieu à Sintra, au Portugal, débouchant sur la Décision 98/3. Celle-ci est entrée en vigueur le 9 février 1999. Elle apporte une plus grande précision en terme de définition, notamment de ce qui est considéré comme une « installation offshore désaffectée »¹⁰⁰. Par ailleurs, elle va dans le sens

⁹⁶ Convention de Paris pour la protection du milieu marin de l'Atlantique Nord Est (Convention OSPAR) 22 novembre 1992, Annexe III, article 5.

⁹⁷ AYOADE (M.A.), *Disused Offshore Installations and Pipelines – Towards « Sustainable Decommissioning »*, International Energy and Resources Law and Policy Series, Kluwer Law International, p 69, 2001

⁹⁸ *Démontage et élimination des installations pétrolières et gazières offshore désaffectées*, Site EUROPA (dernière modification le 1^{er} septembre 2006), (site internet)

⁹⁹ voir *supra*

¹⁰⁰ Décision OSPAR 98/3 sur l'élimination des installations offshore désaffectées de juillet 1998, article 1 :

« l'expression "installation offshore désaffectée" désigne une installation offshore qui n'est utilisée

a. ni aux fins des activités en offshore pour lesquelles elle a été initialement implantée dans la zone maritime,

b. ni à d'autres fins légitimes dans la zone maritime, telles qu'autorisées ou réglementées par l'autorité compétente de la Partie contractante concernée ;

d'une interdiction totale de l'élimination des installations en mer, et donc en faveur du démantèlement total, lorsqu'elle stipule dans son article 2 : « l'immersion, et le maintien en place, en totalité ou en partie, des installations offshore désaffectées sont interdits dans la zone maritime ». Ce principe général peut en revanche faire l'objet d'une dérogation, suivant l'esprit des textes précédents, si après une évaluation conforme aux dispositions de la Décision, « l'autorité compétente de la partie contractante est convaincue (...) qu'il existe des raisons sérieuses pour lesquelles une autre option d'élimination (...), est préférable à la réutilisation, au recyclage ou à l'élimination finale à terre ». Par exemple, les installations de la plateforme *Piper Alpha* qui avait explosé en 1988, tuant 167 personnes, ont pu être sabordées en mer, une bouée ayant été installée pour signaler l'épave.

La Décision 98/3 fait une distinction entre les installations en béton et les structures en acier. Une étude faite à la demande de la Commission en 1996 en était arrivée aux conclusions suivantes. Pour les grandes installations en béton, il n'était pas nécessaire de les éliminer totalement d'un point de vue environnemental. En revanche, pour ce qui est des autres installations, en acier, l'élimination totale est techniquement réalisable, et se justifie sur le plan économique. Cette élimination peut être effectuée en toute sécurité, afin de réduire les résidus des substances toxiques ou dangereuses. Enfin, l'acier peut faire l'objet d'un recyclage à terre. La Communication de la Commission au Conseil et au Parlement Européen sur le démontage et l'élimination des installations pétrolières et gazières *offshore* désaffectées¹⁰¹ est parvenue à la conclusion que les coûts liés au démontage ainsi qu'à l'élimination sont à la charge des propriétaires des installations, à savoir les compagnies pétrolières. Il est prévu qu'une partie de ces dépenses soit par ailleurs déductible d'impôts. Le coût global du remorquage¹⁰² des plates-formes en vue d'être recyclées a été estimé à « 2 milliards d'écus » (*sic*) sur une période de 25 ans¹⁰³.

La Convention OSPAR ainsi que la Décision 98/3 de la Commission constituent des textes de référence en matière d'immersion et d'élimination des installations et structures

tout en ne désignant cependant pas :

c. *l'une quelconque des parties d'une installation offshore qui serait implantée dans le sous-sol marin, ou*
d. *une quelconque embase d'ancrage en béton associée à une installation flottante, embase ne suscitant aucune gêne des autres utilisations légitimes de la mer et ne risquant pas d'en provoquer une. »*

¹⁰¹ COM(98) 49, 18 février 1998, non publié au Journal Officiel

¹⁰² Sur le remorquage, voir ROSTAIN (G.), *Le déplacement des engins de forage*, Thèse Paris I, 1985

¹⁰³ *ibid.* note 104

offshore. En Asie du Sud Est, par exemple, où de tels mécanismes et régimes n'existent pas, malgré la présence importante d'installations *offshore*, certains auteurs comme B.A. Hamzah de Malaisie n'hésitent pas à se référer à l'expérience européenne¹⁰⁴. Le « *Second Annual Decommissioning & Abandonment Summit for the Asia Pacific* » se tiendra par ailleurs du 13 au 14 octobre 2010 à Singapour, démontrant une plus grande prise de conscience dans la région face à ce problème.

Il a été décidé que les dispositions de l'OSPAR seraient régulièrement réétudiées. La dernière révision a eu lieu en 2008, et il n'était pas évident à ce moment là de déterminer s'il y avait eu depuis des avancées technologiques suffisantes pour l'enlèvement des structures¹⁰⁵. Les ministres devraient à nouveau se réunir en 2013 pour réviser l'amendement d'OSPAR. Cependant, il ne semblerait pas que les Etats soient impatients d'apporter des changements, bien qu'il soit apparemment plausible que l'amendement puisse prendre plus en considération les moyens économiques et les gaz à effet de serre, selon le représentant de British Petroleum, Richard Grant¹⁰⁶

B / Le PNUE, un organe moteur de conventions régionales plus spécialisées mais trop disparates

Le PNUE est l'organe de coordination des activités des Nations Unies dans le domaine de l'environnement, dont le siège se trouve à Nairobi au Kenya. Il était déjà intervenu dans les négociations pour les *Guidelines* de l'OMI mais avait été complètement ignoré, compte tenu du désintéret que portait le sous-Comité compétent sur les questions environnementales qui a préféré se concentrer essentiellement sur la liberté de la navigation¹⁰⁷.

¹⁰⁴ HAMZAH (B.A.), *International Rules on Decommissioning of Offshore Installations : Some Observations*, Marine Policy volume 27, p 339 à 348, 2003

¹⁰⁵ STANCICH (R.), *OSPAR : Exceptions to Sintra agreement in coming years*, Decomworld, 2 juillet 2010

¹⁰⁶ SIMKINS (G.), *Platform decommissioning – What to do with an oil platform*, ENDS Report, 30 juillet 2010.

¹⁰⁷ Voir les commentaires du PNUE lors des négociations pour les *Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone*, CSM Doc. 57/16/4 du 22 mars 1997

Le programme des Mers Régionales du PNUE a été lancé en 1974. Sous son impulsion, un grand nombre de Convention régionales et de protocoles ont été adoptés dans le but d'instaurer un cadre juridique pour la protection de l'environnement marin, notamment venant des conséquences du démantèlement des plates-formes *offshore*. Quant aux Conventions qui ont été développées en dehors du programme, telles que la Convention d'Oslo de 1972 et OSPAR de 1992, elles gardent cependant un certain lien avec le PNUE. Les programmes de mers régionales qui ne sont pas couverts par le programme¹⁰⁸ participent aux réunions des Mers Régionales (*Regional Seas*) afin de faire partager leurs expériences et de leur conseiller sur des questions réglementaires.

Les programmes administrés par le PNUE sont partagés entre six régions : les Caraïbes, l'Asie de l'Est, l'Afrique de l'Est, la Méditerranée, le Pacifique Nord-Ouest et l'Afrique de l'Ouest.

Certaines Conventions méritent d'être mentionnées. Dans la région de la Méditerranée, la Convention de Barcelone sur la protection de la Mer Méditerranée contre la pollution a été signée en 1976. L'article 20 § 1 du 5^{ème} Protocole à la Convention de Barcelone adopte les *Guidelines* de l'OMI, selon lequel : « *the operator shall be required by the competent state to remove any installation which is abandoned or disused in order to ensure safety of navigation, taking into account the guidelines and standards adopted by the competent international organisation* ».

Le Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et l'exploitation du Plateau continental et des fonds marins prend notamment en considération le sort des *pipelines*¹⁰⁹. Un autre texte, la Convention Régionale du Koweït pour la coopération sur la Protection de l'Environnement Marin contre la pollution de 1978, prend également en compte le problème des *pipelines*. Cependant, les intérêts environnementaux de cette Convention et de ses protocoles n'occupent pas, comme dans les autres conventions, une place aussi importante que les autres intérêts tels que la liberté de navigation et la pêche.

¹⁰⁸ La région arctique, antarctique, baltique, caspienne, Nord Est atlantique (<http://www.unep.org/regionalseas/programmes/independent/default.asp> au 30 août 2010)

¹⁰⁹ Convention de Barcelone 1976, article 1, f) et article 20 § 1

Chacune des Conventions développées dans le cadre du PNUE auront intégré un cadre juridique prévoyant le démantèlement et l'élimination des installations *offshore*. La convention de Barcelone et du Koweït autorise l'enlèvement partiel et total sous conditions, avec des degrés différents de contrôle¹¹⁰.

Dans l'hypothèse où l'option de l'immersion n'aurait pas été choisie, ou que la plate-forme ne serait pas démantelée, ou seulement partiellement, il faut prendre alors en compte le sort des restes installations qui devront être transportées pour être éliminées, ou encore le sort de la plate-forme si elle a été laissée *in situ*.

SECTION 2 – LES ALTERNATIVES A L'IMMERSION DES PLATES-FORMES OFFSHORE

Lors du démantèlement partiel, ou lorsque les opérateurs pétroliers n'ont pas pu avoir les permis requis auprès des autorités nationales compétentes, il convient de prévoir ce qu'il sera fait des pièces des installations, que les textes internationaux considèrent comme des déchets (§ 1). Cependant, une autre pratique, bien que peu répandue encore, est envisageable : la transformation de la plate-forme pétrolière en récifs artificiels (§ 2).

§ 1 / LE TRANSFERT TRANSNATIONAL DES DECHETS

Les déchets provenant du démantèlement partiel ou total des plates-formes font l'objet d'une réglementation internationale qui suit un système de permis similaire à celui

¹¹⁰ AYOADE (M.A.), *Disused Offshore Installations and Pipelines – Towards « Sustainable Decommissioning »*, International Energy and Resources Law and Policy Series, Kluwer Law International, p 73, 2001

pour l'immersion des installations et structures *offshore* (A). En Europe, un système de surveillance et de contrôle a par ailleurs été établi pour tout mouvement des déchets (B).

A / Un système de permis, de surveillance et de contrôle établi par les textes internationaux

Le transport international des restes du démantèlement des plates-formes est réglementé par des règles complexes portant sur le mouvement des déchets. De la même manière qu'avec l'immersion des installations et structures *offshore* et des déchets, le transport de déchets est régi par une convention internationale, la Convention de Bâle de 1989¹¹¹, ainsi que par des conventions spécialisées régionales, en Amérique du Nord, en Méditerranée, dans le Golfe Persique et en Europe. Nous nous concentrerons principalement sur les normes minimums, établies par la Convention de 1989.

Il est considéré comme mouvement transfrontière « tout mouvement de déchets dangereux ou d'autres déchets en provenance d'une zone relevant de la compétence nationale d'un Etat et à destination d'une zone relevant de la compétence nationale d'un autre Etat, ou en transit par cette zone, pour autant que deux Etats au moins soient concernés par le mouvement ». ¹¹²

La Convention de Bâle rappelle dans son Préambule que « tout Etat possède le droit souverain d'interdire l'entrée ou l'élimination de déchets dangereux et d'autres déchets d'origine étrangère sur son territoire ». Elle se base sur le principe de proximité, considérant, toujours dans son Préambule, que « les déchets dangereux et d'autres déchets devraient, dans toute la mesure où cela est compatible avec une gestion écologiquement rationnelle et efficace, être éliminés dans l'Etat où ils ont été produits ». Ainsi, il ne sera autorisé d'effectuer de mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets que si « l'Etat d'exportation ne dispose pas de moyens techniques et des installations nécessaires ou des sites d'élimination voulus pour éliminer les déchets en question selon des méthodes écologiquement rationnelles et efficaces [ou encore] si les déchets en question constituent une

¹¹¹ Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination, adoptée le 22 mars 1989, en vigueur depuis le 5 mai 1992, ratifiée par plus de 140 Etats, et par l'Union Européenne depuis le 7 février 1984

¹¹² Convention de Bâle 1989, article 2 § 3

matière brute nécessaire pour les industries de recyclage ou de récupération de l'Etat d'importation»¹¹³.

Avant de pouvoir procéder au transport des déchets, l'Etat d'exportation devra tout d'abord informer l'Etat concerné de tout mouvement transfrontière de déchets, ou pourra exiger du producteur ou de l'exportateur qu'il le fasse. Ainsi, à la fois le pays d'importation et transitaire devront avoir été notifiés. Quant à l'Etat d'importation, il lui est réservé le droit de refuser ou d'accepter, mais il peut également demander un complément d'information.

Cependant, le risque réside en ce que l'Etat d'importation dépende principalement des déclarations du pays d'exportation ou des producteurs ou exportateurs. Celles-ci peuvent s'avérer fausses.

La Convention établit notamment des procédures de notification aux mouvements transfrontières entre Parties et aux mouvements transfrontières en provenance d'une Partie à travers le territoire d'Etats qui ne sont pas Parties.¹¹⁴

Elle prévoit également l'obligation de réimportation des déchets dangereux si ceux-ci ont été l'objet d'un trafic illicite¹¹⁵.

Les Parties contractantes ont cherché à renforcer les dispositions de la Convention, par l'adoption en 1995 de la Décision III/A de la troisième réunion de la Conférence des Parties. Celle-ci modifie la Convention en ajoutant l'article 4A. Cet amendement prévoit l'interdiction aux Etats de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) d'exporter des déchets dangereux à des pays ne faisant pas partie de celle-ci. Il s'agissait là de freiner la pratique d'exportation des déchets dangereux vers des pays en voie de développement où la réglementation sur l'élimination des déchets est moins stricte que dans les pays de l'OCDE, encourageant ainsi l'enlèvement et l'élimination des déchets au sein des pays qui les ont produits. Malheureusement, cet amendement n'est pas entré en vigueur, faute de ratifications suffisantes.

Enfin, les Parties contractantes peuvent conclure, entre elles et avec des Parties extérieures à la Convention, des accords, des arrangements bilatéraux, multilatéraux ou

¹¹³ Convention de Bâle 1989, article 4 § 9, a) et b)

¹¹⁴ *ibid.* articles 6 et 7

¹¹⁵ *ibid.* article 9

régionaux, tout en respectant les obligations générales imposées par la Convention de 1989. C'est ainsi que l'on peut observer un nombre non négligeable de tels accords.

Certains pays comme ceux du groupe Afrique-Caraïbes-Pacifique, étaient d'avis que la Convention de Bâle demeurerait insuffisante en ce qu'elle ne protégeait pas assez les intérêts des pays en voie de développement. Avec l'UE, ces pays ont adopté la Quatrième Convention de Lomé en 1990, qui reprend les termes de la Convention de Bâle en y ajoutant l'interdiction du transport de déchets dangereux et radioactifs de l'Union Européenne vers les pays de ce groupe. Cependant, la Convention de Lomé ne s'applique pas au transport des restes du démantèlement des plates-formes entre pays de l'UE seulement, ni entre les pays de l'UE et les pays non membre du groupe Afrique-Caraïbes-Pacifique.

D'autres conventions régionales, comme la Convention de Bamako de 1991 en Afrique, le Protocole de 1996 à la Convention de Barcelone pour la Méditerranée, ou encore le *Mexico-US Hazardous Waste Agreement* de 1986, ont été adoptées, tel que cela était prévu par la Convention de Bâle.

L'UE a elle-même légiféré afin de renforcer, préciser et simplifier les dispositions de la Convention.

B / Un système de surveillance et de contrôle entre les pays de l'UE, de l'AELE et de l'OCDE et le pays tiers à la Convention de Bâle

Au sein de l'Union Européenne (UE), le transport des restes du démantèlement des plates-formes est aujourd'hui régi par le Règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets.

Par ce règlement, l'UE établit ainsi un système de surveillance et de contrôle des mouvements de déchets, à l'intérieur de ses frontières mais aussi avec les pays de l'Associations Européenne de Libre Echange (AELE), les pays de l'OCDE et les pays tiers à la Convention de Bâle. Il tente ainsi de remédier à l'absence de ratification de la Décision

III/1 de la troisième réunion de la Conférence des Parties, réduisant le risque de transferts non contrôlés.

Une décision de l'OCDE¹¹⁶ régit les mouvements transfrontières de déchets destinés à des opérations de valorisation se déroulant entre deux pays membres de l'OCDE. Elle fait la révision d'une précédente décision de l'OCDE en vue d'harmoniser les procédures et les clauses et d'éviter les doubles emplois avec la Convention de Bâle. Les dispositions de la Décision révisée de l'OCDE ont été harmonisées avec celles de la Convention de Bâle, tout particulièrement concernant la classification des déchets soumis à un contrôle. Les Décisions de l'OCDE sont juridiquement contraignantes pour les membres qui les approuvent¹¹⁷. La décision de l'OCDE est mise en œuvre dans le cadre du Règlement (CE) n° 1013/2006 depuis le 12 juillet 2007¹¹⁸.

Le Règlement s'applique à plusieurs situations : lorsque le transfert de déchets est effectué entre Etats membres à l'intérieur de la Communauté ou transitant par des pays tiers ; lorsque les déchets sont importés dans la Communauté en provenance de pays tiers ; lorsqu'ils sont exportés de la Communauté vers des pays tiers ; et enfin, lorsqu'ils transitent par la Communauté depuis ou vers un pays tiers¹¹⁹.

Le Règlement réduit le nombre de listes de déchets dont le transfert est autorisé de trois¹²⁰ à deux.

Les déchets soumis à notification et à la procédure de consentements écrits préalables figurent sous l'Annexe IV, c'est la liste « orange ». Quant aux déchets soumis uniquement à information, ils figurent sous l'Annexe III, c'est la liste verte. L'article 36 interdit l'exportation de certains déchets, dont ceux figurant sous l'Annexe V.

Ainsi, il n'existe plus trois procédures, mais deux. La procédure dite de la « liste verte » s'applique aux déchets non dangereux destinés à être valorisés. Quant à la procédure de notification, elle s'applique au transfert de tous les déchets destinés à être éliminés et aux déchets dangereux destinés à être valorisés.

¹¹⁶ Décision de l'OCDE C(2001)107/FINAL

¹¹⁷ Convention de l'OCDE 1960, article 11 § 2

¹¹⁸ Pour plus d'informations sur la Décision de l'OCDE C(2001)107/FINAL, voir le *Manuel d'application pour le contrôle des mouvements transfrontières de déchets recyclables* de l'OCDE, 2009

¹¹⁹ Règlement (CE) n° 1013/2006, article 1 § 1

¹²⁰ Sous le Règlement (CE) 259/93, il existait 3 listes : la liste rouge, la liste orange et la liste verte

Ainsi, les déchets de la liste verte ne font pas l'objet de contrôle. Mais lorsqu'il s'agit du transport d'une installation, cela peut être problématique. En effet, le démantèlement d'une installation *offshore* produira des déchets de plusieurs catégories. Le Règlement reste malheureusement muet quant à la taille et la dimension de ces déchets. Selon le Professeur AYOADE, il n'y a par ailleurs aucune obligation de valoriser la structure entièrement. Il semblerait ainsi, selon lui, que chaque cas devra être examiné selon les faits avant de pouvoir parvenir à une décision, prolongeant par conséquent la procédure¹²¹.

Lorsque la plate-forme ou une partie de la plate-forme n'a pas été démantelée et est laissée *in situ*, il est possible d'envisager la reconversion de sa fonction.

§ 2 / LA TRANSFORMATION DE LA PLATE-FORME EN UN RECIF ARTIFICIEL (RIGS-TO-REEFS)

L'utilisation des récifs artificiels se fait de plus en plus fréquemment dans les régions côtières, ce qui peut mener à se demander quelles peuvent en être les conséquences nocives et les abus. Les Parties contractantes à la Convention de Londres de 1972 et de son Protocole de 1996 ont exprimé leur inquiétude quant à l'utilisation de récifs comme un moyen de légitimer l'immersion des déchets, et dans notre cas, des installations et structures *offshore* (A). Les Etats pourront également se référer aux Conventions régionales (B).

A / Absence de cadre juridique international spécifique

Les différents pays et régions ont des définitions différentes du récif artificiel. Nous nous référerons à la définition modèle offerte par les *Guidelines* du PNUE¹²² :

¹²¹ AYOADE (M.A.), *Disused Offshore Installations and Pipelines – Towards « Sustainable Decommissioning »*, International Energy and Resources Law and Policy Series, Kluwer Law International, p 133, 2001

¹²² *London Convention & Protocol/UNEP – Guidelines for the Placement of Artificial Reefs*, UNEP Regional Seas Reports & Studies No. 197, 2009

« An artificial reef is a submerged structure deliberately constructed or placed on the seabed to emulate some functions of a natural reef such as protecting, regenerating, concentrating, and/or enhancing populations of living marine resources.

Objectives of an artificial reef may also include the protection, restoration and regeneration of aquatic habitats, and the promotion of research, recreational opportunities, and educational use of the area.

The term does not include submerged structures deliberately placed to perform functions not related to those of a natural reef – such as breakwaters, mooring, cables, pipelines, marine research devices or platforms – even if they incidentally imitate some functions of a natural reef ».

La Convention de Montego Bay offre un cadre juridique général concernant les activités de l'environnement marin. En revanche, il n'existe pas de d'instrument réglementaire international portant spécifiquement sur la question des récifs artificiels.

Une Convention internationale peut apparaître néanmoins pertinente : la Convention de Londres de 1972 et son Protocole de 1996.

Il convient de se demander si la transformation d'une plate-forme en un récif artificiel peut être considérée comme une forme d'immersion, de « *dumping* ». Dans la définition qu'en donne la Convention, ainsi que le Protocole en des termes similaires, « le dépôt de matières à des fins autres que leur simple élimination sous réserve qu'un tel dépôt n'est pas incompatible avec l'objet de la (...) Convention » n'est pas considéré comme une immersion¹²³.

Néanmoins, il subsiste un risque que la construction ou la mise en place de récifs artificiels ne soit qu'une occasion de contourner les obligations de la Convention qui interdit l'immersion des déchets, en utilisant ceux-ci pour la construction de ces récifs. Par conséquent, on redoute que cela ne devienne qu'un moyen de transformer ces déchets, souvent nocifs. Ainsi, les Parties contractantes à la Convention de 1972 ont tenu des réunions consultatives, notamment pour donner quelques orientations à ce sujet.

La mise en place des récifs artificiels ne devrait pas être simplement une excuse pour l'élimination en mer des déchets, provenant notamment des plates-formes. Elle ne devrait pas

¹²³ Convention de Londres 1972, article III § 1, b) ii) : et Protocole de 1996, article 1 § 4 .2.3

être incompatible avec l'objet de la Convention. Enfin, les matériaux utilisés doivent être analysés en accord avec les orientations qui ont été rédigées à cet effet (les *Specific Guidelines*)¹²⁴. Ces *Specific Guidelines*, adoptées par l'OMI ont été développées pour chaque catégorie de déchet. Celles qui nous intéressent sont les *Specific Guidelines for Assessment of Platforms or Other Man-Made Structures at Sea*¹²⁵. Ainsi, les parties contractantes à la Convention de Londres de 1972 et/ou au Protocole de 1996 qui envisageraient la mise en place de récifs artificiels construit à partir de matériaux provenant de déchets ou de structures et matériaux déjà utilisés, devront évaluer les propositions que leurs sont faites en tenant compte des *Specific Guidelines*.

B / Les autres instruments internationaux pertinents : les conventions régionales et leurs Guidelines

Les Conventions régionales, dont la plupart, comme nous avons pu le voir, ont été adoptées dans le cadre du programme des Mers Régionales du PNUE, ne traitent pas non plus spécifiquement de la question des récifs artificiels, mais peuvent servir de base.

Tout d'abord, lorsqu'ils sont parties à la Convention de Bâle de 1989, les Etats doivent réduire les quantités de déchets à transporter dans d'autres Etats, en cherchant à les traiter et à les éliminer, selon le principe de proximité, le plus près possible de l'endroit où ils ont été produits. Dans le cadre de cette Convention, les Parties contractantes ont également adopté un texte d'orientation, les *Technical guidelines for the environmentally sound management of the full and partial dismantling of ships* en 2002. Ces *Guidelines* ne concernent cependant que le démantèlement des navires, et non pas les plates-formes *offshore*.

L'article 5 de l'Annexe II de la Convention OSPAR stipule quant à elle : « aucune matière n'est déposée dans la zone maritime dans un but autre que celui pour lequel elle a été conçue ou construite à l'origine, sans une autorisation ou une réglementation émanant de

¹²⁴ *Twenty Second Consultative Meeting of Contracting Parties to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972*, LC 22/5/Add.1, Septembre 2001

¹²⁵ Adoptés en 1997 par le Dix Neuvième Comité Consultatif des Parties Contractantes à la Convention de Londres de 1972

l'autorité compétente de la Partie contractante concernée. Cette autorisation ou cette réglementation est conforme aux critères, lignes directrices et procédures pertinents et applicables, adoptés par la Commission conformément à l'article 6 de la présente annexe. La présente disposition ne peut être interprétée comme autorisant l'immersion de déchets ou d'autres matières faisant par ailleurs l'objet d'une interdiction en vertu de la présente annexe ». Les Parties Contractantes ont ainsi adopté de la même manière un texte d'orientation, le *OSPAR Guidelines on Artificial Reefs in relation to Living Marine Resources*.

Notons également la Convention de Barcelone de 1976, amendée en 1995, notamment par le Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et l'exploitation du Plateau continental, des fonds de la mer et de ses sous sols. L'article 20 stipule que les Parties contractantes, pour l'enlèvement des plates-formes, doivent prendre en considérations les *Guidelines* adoptés par l'organisation pertinente.

En 2005, les « *Guidelines for the Placement at Sea of Matter for Purpose Other than the Mere Disposal Thereof* » ont été adoptés. Ce texte, comme celui adopté dans le cadre de OSPAR, peut être utilisé comme un guide, une référence par les Parties contractantes.

Ainsi, il n'existe pas de textes internationaux spécifiques concernant la transformation des plates-formes en récifs artificiels, mais les *Guidelines* qui ont été développés dans le cadre des différentes conventions pertinentes peuvent s'avérer être un instrument utile.

Plusieurs pays ont développé des législations nationales ou des textes d'orientation en matière de récifs artificiels.

Dans ces pays, la réglementation ne concerne pas forcément spécifiquement les récifs artificiels, mais ceux-ci peuvent être envisagés dans des textes portant sur l'immersion, la pêche, ou encore sur l'installation de structures (dont les plates-formes *offshore*) dans l'environnement marin en général. Mais il peut également y avoir des textes portant directement sur ce phénomène.

Comme nous serons amenés à le voir, l'exemple des Etats-Unis est le plus intéressant, cette pratique devenant de plus en plus courante dans le Golfe du Mexique, mais aussi en Californie.

Le démantèlement des plates-formes pétrolières fait ainsi l'objet d'une multitude de textes juridiques internationaux et régionaux. Aucun de ceux-ci n'a véritablement réussi à poser des normes claires et précises, couvrant à la fois précisément la pratique du démantèlement, de l'enlèvement et de l'élimination de plate-forme.

Ce manque de précision laisse ainsi la porte ouverte à de nouvelles questions concernant les normes à adopter pour le démantèlement.

Nous pouvons en effet reprocher au droit international ce qui lui est le plus souvent reproché : l'ouverture à une trop grande interprétation de ses normes, et sa nature bien trop décentralisée. Mais il faut se rappeler que cela ne peut en être autrement. En effet, le droit international est une question de consensus entre tous les Etats. En effet, toutes les négociations, toutes les formulations adoptées dans les conventions internationales et régionales font l'objet d'un compromis politique entre les gouvernements. Chaque Etat est différemment motivé. Il n'est pas surprenant que des pays moins concernés par le démantèlement des plates-formes comme la France, l'Allemagne, voient d'un mauvais œil le démantèlement partiel préconisé par le Royaume-Uni ou la Norvège, qui sont quant à eux au premier rang des concernés. C'est la raison pour laquelle, on aboutit en général à un texte de compromis qui garantira au moins les points sur lesquels les Etats ont réussi à trouver un accord. C'est ainsi que les *Guidelines* de l'OMI et la Convention de Montego Bay insistent surtout sur des normes minimales.

On ne pourra pas reprocher un manque d'instruments juridiques internationaux : traités, recommandations, conventions internationales et régionales sur l'immersion... Tous ces textes risquent en revanche de créer la confusion, étant donné qu'ils seront amenés dans un très proche futur à être utilisées, compte tenu du nombre important de plates-formes arrivant en fin de vie.

L'une des plus grandes lacunes des Conventions de Genève et de Montego Bay réside dans leur manque de rigueur quant aux définitions. On ne sait pas ce qu'est exactement une « installation », ni quels types de plates-formes sont visés¹²⁶. Les *pipelines* ne semblent donc pas être concernés.

La décentralisation du droit international et régional pose des difficultés quant à leur mise en application en droit interne. Tout dépendra ainsi de la volonté des Etats.

¹²⁶ Notons néanmoins que les conventions les plus récentes distinguent les différents types de plates-formes, et tendent à ne viser que le démantèlement des plates-formes fixes.

TITRE 2 – UN MANQUE D’HARMONISATION DES TEXTES INTERNATIONAUX MENANT A DES PRATIQUES NATIONALES ET DES PROBLEMES JURIDIQUES COMPLEXES

La multitude de conventions internationales et régionales, de recommandations, ont œuvré à rendre encore plus complexe un droit qui déjà ne disposait pas d’instruments juridiques clairs. Les problèmes de définition, d’encadrement des obligations : tout ceci ne fait que contribuer à la cacophonie que l’on trouve autour du démantèlement des plates-formes *offshore*.

Le cadre juridique international sert essentiellement à exhorter les Etats parties à adopter des mesures nationales adéquates. Mais, pour des raisons que nous pouvons certes comprendre, il ne réussit à imposer que des normes minimales. Les recommandations, pourtant très importantes en matière de démantèlement car plus développées et spécialisées, comme celles de l’OMI, n’ont pas de valeur coercitive, ce qui est regrettable.

C’est pourquoi on ne peut s’étonner que les Etats qui ont adopté des mesures en droit interne ne suivent pas totalement ces normes. Bien que le démantèlement total soit normalement toujours de rigueur, nous remarquerons que le démantèlement partiel a été légitimé dans le droit de certains pays comme le Royaume-Uni.

Les imprécisions du droit international se répercutent également sur certaines pratiques, comme le démantèlement des *pipelines* ou les conditions entourant la transformation des plates-formes en récifs artificiels, comme aux Etats-Unis, qui sont parties à la Convention de Bâle mais ne l’ont pas ratifié.

Les textes internationaux exhortent également les Etats à identifier clairement les propriétaires des plates-formes, de manière à ce qu’il soit possible d’identifier les personnes responsables en cas de dommage causé par le démantèlement, l’enlèvement et l’élimination

de celles-ci. Le régime de la responsabilité en matière de plates-formes pétrolières souffre également du manque d'harmonisation des règles. La détermination du propriétaire sera ainsi primordiale, et il conviendra de déterminer la durée de sa responsabilité, qui ira bien au-delà de la fin de la concession de l'exploitation du gisement.

Ainsi, nous nous concentrerons tout particulièrement sur le droit des pays dont la réglementation en matière de démantèlement de plates-formes *offshore* a été la plus développée, car c'est le droit de ces pays qui servira légitimement de modèle aux pays concernés par ce problème mais qui souffrent encore d'un manque de cadre juridique national en la matière. Par conséquent, nous observerons que les pratiques nationales diffèrent encore, ce qui est notamment dû à l'imprécision ou l'absence des normes internationales (*Chapitre I*). Le régime de la responsabilité présentera quant à lui une certaine originalité, compte de la nature particulière du droit régissant l'exploitation pétrolière *offshore* et le démantèlement des plates-formes (*Chapitre II*).

CHAPITRE I – DES PRATIQUES NATIONALES MARQUEES PAR L'IMPRECISION OU L'ABSENCE DE NORMES INTERNATIONALES

Les textes internationaux, les traités et conventions, ou encore les *Guidelines* : tout ceci n'impose que des normes minimales aux Etats signataires qui ont accepté de les ratifier. Il incombe aux Etats de les appliquer, libre à eux de légiférer ou de réglementer en appliquant des règles plus strictes. Cependant, lorsqu'on observe la pratique de certains Etats, il est difficile de ne pas remarquer que ces normes ne sont pas toujours respectées. Ainsi, alors que les textes internationaux tendent à préconiser un retour au démantèlement total des installations et structures *offshore*, certaines législations nationales peuvent l'éviter, ou sont telles qu'elles ne l'imposent pas efficacement (*Section 1*). Les lacunes des textes internationaux, voire même leur absence, auront des répercussions négatives sur certaines pratiques (*Section 2*).

SECTION 1 – L’HESITATION DEMEURE ENTRE LE DEMANTELEMENT TOTAL ET PARTIEL

Les Etats-Unis, le Royaume-Uni et la Norvège se distinguent par le développement avancé de leur politique de démantèlement. Il convient à juste titre qu’ils servent de modèle pour les autres pays qui cherchent à développer leur droit en la matière. Toutefois, les pratiques nationales dans ces pays ne sont pas nécessairement représentatives de l’esprit des textes internationaux qui privilégient le retour au démantèlement total, quand bien même ils seraient les premiers concernés. Le Royaume-Uni et la Norvège, partageant l’exploitation pétrolière *offshore* de Mer du Nord, exercent un frein à la pratique du démantèlement total (§ 1). Quant aux Etats-Unis, dont les exploitations sont partagées entre le Golfe du Mexique et la Californie, disposent d’un système juridique tel que son efficacité est nuancée par une certaine décentralisation des réglementations qui feutre l’exercice du démantèlement total (§ 2).

§ 1 / LES PRATIQUES NATIONALES EN MER DU NORD, UN FREIN AU RETOUR A UN DEMANTELEMENT TOTAL

Comme nous l’avons vu, en juin 1995, un moratoire a été décidé par la Commission OSPAR sur l’élimination en mer des installations et structures pétrolières. Les Britanniques et les Norvégiens ont cependant mis un frein à la possibilité d’un accord. Selon eux, un démantèlement et l’élimination des installations entraîneraient pour eux des coûts excessifs. C’est pourquoi ils ont adopté des législations plus flexibles.

A / La flexibilité de la réglementation britannique

Le Royaume-Uni compte parmi les pays européens les plus concernés par le démantèlement. Depuis 1988, ce pays a démantelé entre autres trois installations reposant sur

de larges structures en béton, trois reposant sur de grands *jackets* en acier et seize *pipelines*.¹²⁷ Il n'est donc pas surprenant que ce pays ait l'une des législations les plus riches en matière de démantèlement, pouvant ainsi légitimement servir d'exemple aux futures réglementations qui devront être développées dans les pays exploitants de pétrole *offshore*.

Le Royaume-Uni est membre de l'ensemble des traités et conventions précédemment étudiées, y compris la Convention OSPAR, mais à l'exception de certaines conventions régionales.

Le *Petroleum Act* de 1998¹²⁸ (PA) confère au *Secretary of State* des pouvoirs discrétionnaires en matière de réglementation du démantèlement. Ceux-ci consistent en l'élaboration de normes en matière de sécurité et d'abandon, ainsi que des lois en matière de prévention de la pollution, à l'établissement de zones de sécurité autour des restes de la plateforme démantelée, et à l'enlèvement des structures pétrolières *offshore* et les *pipelines*¹²⁹.

Avant que les propriétaires d'une installation *offshore* ou d'un *pipeline* ne procèdent à leur démantèlement, ils devront au préalable se procurer un permis¹³⁰. Par ailleurs, s'ils souhaitent effectuer l'élimination des débris dans la mer, ou sur terre, ils devront respecter les dispositions des *Food and Environmental Protection Acts* de 1985 et 1990, qui ont incorporé en droit anglais les Conventions d'Oslo et de Londres.

Dans un souci de clarification et de direction, le *Department of Trade and Industry* (DTI) a publié un *Guidance Notes*¹³¹, suivi d'un autre plus exhaustif et remis à jour, publié par le *Department of Energy and Climate Change*¹³²

Le *Secretary of State* pourra, selon le PA de 1998, en délivrant une notification écrite, exiger qu'on lui soumette un programme de démantèlement. Notons que la majorité des installations *offshore* sont détenues conjointement par une ou plusieurs compagnies. Les associés qui auront reçu la notification seront ainsi responsable *in solidum*, conjointement et

¹²⁷ MAYO (K.), Directeur du « *Offshore Decommissioning Unit* », *Regulations in the North Sea*, Conférence du *Department of Energy and Climate Change* (DECC), Conférence donnée à Kuala Lumpur, les 1^{er} et 2 octobre 2009

¹²⁸ *Petroleum Act 1998*, Partie IV, *Abandonment of Offshore Installations*

¹²⁹ PA 1988, article 39 § 2 a) à c)

¹³⁰ *Guidance Notes, Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations and Pipelines Under the Petroleum Act 1998*, DECC, Version 5, p 5, Janvier 2010

¹³¹ DTI *Guidance Notes for Industry : Decommissioning of Offshore Installations and Pipelines under the Petroleum Act 1998*, Bureau du DTI à Aberdeen, 1998 <http://www.og.dti.gov.uk>

¹³² *Guidance Notes, Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations and Pipelines Under the Petroleum Act 1998*, DECC, Version 5, Janvier 2010

solidairement, de la délivrer. Selon les *Guidance Notes* du DECC, le titulaire de la licence devra soumettre un programme de démantèlement au *Secretary of State*, contenant une estimation des coûts des mesures proposées, et elle devra spécifier le moment où de telles mesures seront effectuées. Par ailleurs, si un *pipeline* ou une installation n'est pas démantelé et est laissé sur place, ou s'il n'est que partiellement démantelé, le titulaire de la licence devra inclure dans son programme une clause pour leur entretien. La législation britannique admet ainsi la possibilité d'un démantèlement partiel, qui est généralement favorisée par les compagnies pétrolières du fait que cette pratique engendre un moindre coût par rapport au démantèlement total, compte tenu notamment de la dimension et composition des structures en Mer du Nord, et des conditions climatiques difficiles de cette région.

Lorsqu'un programme de démantèlement est approuvé par le *Secretary of State*, les personnes qui l'auront soumis seront responsables *in solidum* de sa mise en œuvre. Dans le cas où celles-ci n'auront pas procédé correctement à leurs obligations, le *Secretary of State* disposera de moyens pour reprendre les travaux. Pour cela, il pourra recouvrer les coûts en les prélevant sur les personnes qui en étaient responsables. Le régime de la responsabilité des propriétaires des installations sera néanmoins traité dans un Chapitre ultérieur.

Il importe toutefois de remarquer la motivation première de la législation britannique. Alors que la Convention OSPAR, qui instituait également un système de permis, avait pour but de limiter l'immersion des installations et structures *offshore* en mer, les autorités britanniques, dans un esprit de pragmatisme, voient dans le permis un système plus pratique par rapport aux réalités techniques. Elles ont préféré adopter une législation plus flexible, car elles considèrent que compte tenu du peu d'expérience en la matière, il n'est pas à exclure la survenance de certains imprévus, qui ne peuvent pas toujours être pris en compte par les textes, d'autant plus s'ils étaient plus stricts. Par ailleurs, une plus grande flexibilité serait plus favorable au développement d'une innovation des moyens, et à une plus grande compétitivité¹³³.

Par conséquent, le système de permis britannique ne viserait pas à limiter l'immersion des installations *offshore* et à imposer le démantèlement total, mais à offrir plus de facilités au démantèlement partiel.

¹³³ Voir dans ce sens le *Select Committee Report* de la Chambre des Lords, *Decommissioning of Oil & Gas Installations*, House of Lords paper 46, Her Majesty's Stationery Office, p 44 à 43

B / Une législation norvégienne toutefois plus rigoureuse

La Norvège est l'autre pays riverain de la Mer du Nord, producteur principal de pétrole *offshore* en Europe. Elle possède certaines des installations d'extraction les plus larges au monde, variant selon leurs tailles, profondeur et modèles. Sachant que la réglementation internationale varie précisément sur cette variation des différents types d'installations, la Norvège constitue ainsi un exemple particulièrement intéressant à étudier. Par ailleurs, les autorités norvégiennes sont connues pour imposer des normes environnementales assez élevées, ce qui fait de ce pays un exemple pour tout pays qui souhaiterait développer sa réglementation en matière de démantèlement.

La Norvège, tout comme le Royaume-Uni, est membre de l'ensemble des traités et conventions internationales. Le Parlement norvégien a notamment ratifié la Convention OSPAR, même si la Norvège avait exprimé certaines dissensions à l'égard de certaines de ses dispositions, lui accusant de ne pas assez tenir compte des réalités techniques qui rendraient impossible ou excessivement onéreuse le démantèlement de certaines de ses installations. Les caractéristiques du plateau continental norvégien sont en effet telles que le coût du démantèlement dans cette région est bien plus élevé que dans le reste du monde.

Selon un rapport du gouvernement¹³⁴, le démantèlement de toutes les installations norvégiennes était estimé en 1993 à environ \$ 7,5 milliards, à savoir 37,5% du coût global estimé du démantèlement dans le monde.

La loi sur le pétrole de 1985 s'applique en matière de démantèlement. Pour ce qui est des installations en béton, le gouvernement norvégien dispose d'un pouvoir discrétionnaire. Celles-ci pourront être démantelées partiellement ou totalement. Il dispose d'un grand pouvoir discrétionnaire également sur le démantèlement des six installations en acier les plus grandes du plateau continental norvégien : le *jacket*, cette structure métallique immergée qui supporte le pont de la plate-forme où se trouve le matériel de forage, peut être

¹³⁴ Rapport NOU 1993, p 25

laissé dans le fond marin, mais ne peut être immergé ailleurs qu'à son emplacement actuel¹³⁵. La loi norvégienne impose cependant que toutes les installations depuis le 9 février 1999 se trouvant sur son plateau continental soient techniquement conçues pour être entièrement éliminées.

Du point de vue de la procédure, elle n'est pas tellement différente de celle des britanniques. Les titulaires de la licence doivent élaborer un plan de démantèlement, examinant et évaluant les options de démantèlement. Le titulaire de la licence devra présenter son choix de démantèlement, total, ou partiel.

Le plan est ensuite soumis à l'approbation du gouvernement. Dans le même temps, il sera envoyé aux organisations de protection de l'environnement et de pêche, prenant ainsi plus en compte des considérations environnementales.

Le plan est alors étudié par le Ministre du Pétrole et de l'Energie, qui l'examinera en fonction de considérations environnementales, techniques et économiques. Une grande importance est accordée à l'opinion des organisations de protection de l'environnement et de pêche, ainsi que des obligations internationales. Le Ministre, enfin, fera une recommandation au *Stortinget*, le parlement norvégien. Cependant, ces recommandations se font strictement au cas par cas, et ne feront pas « jurisprudence »¹³⁶. Elles n'imposeront pas de normes générales.

Ce recours au Parlement rajoute une légitimité à la décision de méthode de démantèlement choisie. Elle rend la procédure plus stricte que celle prévue par le Royaume-Uni. Par ailleurs, les norvégiens se distinguent des britanniques par leur plus grande prise en compte du facteur environnemental, et non pas principalement économique. Bien qu'ayant exprimé des critiques en même temps que les britanniques, lors des négociations pour l'adoption de la Convention OSPAR, les Norvégiens acceptent certes le démantèlement partiel, mais imposent des conditions plus sévères quant à son adoption.

¹³⁵ OSMUNDSSEN (P.), TVETERAS (R.), *Decommissioning of petroleum installations – major policy issues*, Energy Policy Volum 31, p 1579 à 1581

¹³⁶ *ibid.*

**§ 2 / LE DEMANTELEMENT AUX ETATS-UNIS FEUTRE PAR UNE CERTAINE
DECENTRALISATION DE LA REGLEMENTATION**

Les Etats de Floride, d'Alabama, du Mississipi, de Louisiane et du Texas, riverains du Golfe du Mexique, possèdent le plus large nombre d'installations *offshore* des Etats-Unis. Il existe aujourd'hui plus de 5000 plates-formes dans le Golfe dans les eaux étatiques et fédérales, d'une profondeur allant de 3 mètres à 1830 mètres¹³⁷. Historiquement, cette région a été la première à devoir se confronter au problème des plates-formes en fin de vie et de leur sort. La première plate-forme a été construite en 1947 au large de la Louisiane, bien qu'elle n'était que de 5,5 mètres de profondeur¹³⁸. Les trois premiers milles dépendent des autorités étatiques, le gouvernement fédéral étant compétent dans le *Outer Continental Shelf* (OCS)¹³⁹.

Les Etats-Unis sont signataires de la Convention de Montego Bay mais ne l'ont pas ratifié. Le droit américain repose ainsi encore sur la Convention de Genève de 1958 sur le Plateau Continental.

Différents organismes gouvernementaux sont en charge du démantèlement des structures et installations *offshore*. La responsabilité de ses organes dépendra de la localisation des plates-formes.

Des agences étatiques seront responsables des structures qui sont localisées dans les eaux étatiques, alors que le *Minerals Management Service* (MMS) sera quant à lui responsable de celles qui sont dans les eaux fédérales¹⁴⁰.

Au niveau fédéral, dans l'année qui suit l'expiration de la concession ou du droit de passage des pipelines, tous les puits devront être colmatés de manière permanente et abandonnés (c'est le *Plug & Abandonment* [P&A]), toutes les plates-formes et autres installations doivent être enlevées, et le fond marin doit être dégagé de tout obstacle provenant

¹³⁷ KAISER (M.J), PULSIPHER (A.G.), *The cost of explosive severance operations in the Gulf of Mexico*, Ocean and Coastal Management, Volume 46, p 701 à 740, 2003 ;

¹³⁸ SCHROEDER (D.M.), LOVE (M.S.), *Ecological and political issues surrounding decommissioning of offshore oil facilities in the Southern California Bight*, Ocean and Coastal Management, Volume 47, p 32, 2004

¹³⁹ WILDER (R.J.), *Cooperative governance, environmental policy, and management of offshore oil and gas in the United States*, Ocean Development & International Law, Volume 24, Issue 1, p 41 à 62, Janvier 1993

¹⁴⁰ *Ibid.*

des opérations de démantèlement¹⁴¹. Typiquement, la concession expire lorsque la production cesse, mais une autorisation spéciale peut être délivrée afin de maintenir les structures sur place en obtenant une nouvelle concession, mais de non production cette fois-ci¹⁴². Le *Department of Interior* s'est prononcé ainsi sur la question du démantèlement des installations offshore : « *Upon the expiration of any lease, or the earlier termination thereof as provided in the regulations in this part, the lessee shall within a period of one year thereafter remove from the premises all structures, machinery, equipment, tools and materials other than improvements needed for producing wells or for drilling of producing other leases and other property permitted by the lessor to be maintained* »¹⁴³. Il exprime ainsi clairement l'obligation de démanteler totalement la structure et de remettre le site de production en état, dans une courte période. Le démantèlement sera cependant effectué seulement après l'expiration de la concession.

L'opérateur *offshore* devra ainsi enlever toutes les plates-formes construites à une profondeur minimale de 15 pieds¹⁴⁴ sous le fond marin¹⁴⁵. Un rapport devra être soumis au *Regional Supervisor* quant à la date estimée des opérations, à l'inspection et aux méthodes de surveillance du site.

Compte tenu de la dimension des plates-formes à démanteler situées dans le Golfe du Mexique, et des conditions climatiques de cette région (en dehors des saisons d'ouragans), les conditions de démantèlement sont extrêmement différentes par rapport à celles que l'on pourrait retrouver en Mer du Nord. C'est pourquoi le démantèlement total y est facilement réalisable, et que l'option du *rigs-to-reefs* que nous avons précédemment étudié est viable¹⁴⁶.

Le MMS peut ainsi déroger aux exigences précédemment étudiées, afin de convertir les structures d'une plate-forme en un récif artificiel. Pour cela, il faut que certaines conditions soient remplies. Tout d'abord, les structures restantes ne doivent pas entraver à l'exploration future de pétrole et de minéraux. Il faut ensuite obtenir un permis et respecter la

¹⁴¹ Federal Register, 67(96), 35398-35412. *Oil and gas and sulphur operations in the outer continental shelf – decommissioning activities*, Final rule, May 17, Department of Interior, Minerals Management Service, 30 CFR Parts 250, 256. 2002

¹⁴² KAISER (M.J.), *The Louisiana artificial reef program*, Marine Policy volume 30, p 609-610, 2006

¹⁴³ Federal Register, *Ibid.*

¹⁴⁴ Environ 5 mètres

¹⁴⁵ OCS Order No. 3

¹⁴⁶ Sur le *rigs to reef* en Mer du Nord, voir l'article ... Janvier 2010

BAINÉ (M.), *The North Sea rigs-to-reefs debate*, Short communication, ICES Journal of Marine Science, Volume 59, p S277 à S280, 2002

procédure développée dans la *National Artificial Reef Plan*. Il faut enfin qu'une agence étatique de gestion de la pêche accepte d'être juridiquement responsable de la structure restante¹⁴⁷. Chaque Etat côtier des Etats-Unis a le pouvoir d'élaborer des programmes de récif artificiel, en vertu de la *National Fishing Enactment Act* de 1984¹⁴⁸. Ainsi, sous le *Louisiana Artificial Reef Programme*, l'Etat de Louisiane peut reprendre le titre juridique de n'importe quelle plate-forme désaffectée et ses équipements. Par cette concession, il lui sera possible de recycler les plates-formes abandonnées en les transformant en récifs artificiels, tout en retirant aux opérateurs commerciaux leur responsabilité résiduelle¹⁴⁹.

Les Etats-Unis ont transposé les obligations de la Convention de Londres de 1972 (mais pas du Protocole de 1996) en adoptant le *Ocean Dumping Act* de 1972¹⁵⁰ et ses protocoles. Ces obligations sont d'autant plus renforcées par l'adoption du *Ocean Dumping Ban Act* de 1988, qui interdit l'immersion des déchets ou leur transport dans un but d'immersion.

Ainsi, le démantèlement total reste une règle générale aux Etats-Unis. Sa pratique est la plus répandue, notamment dans le Golfe du Mexique, où depuis 1999, environ 1700 plates-formes pétrolières et gazières ont été complètement démantelées¹⁵¹. Mais elle est certainement possible dû au fait que les structures ne sont pas toujours de dimensions très grandes, et que les conditions climatiques sont plus favorables.

La pratique du *rigs-to-reefs* est très développée, et c'est aux Etats-Unis qu'on peut le plus l'observer. Des études ont pu démontrer que la densité en poissons était de 20 à 50% supérieure autour des plates-formes, et notamment des *jackets* et des *pipelines*, que dans les fonds marins¹⁵². C'est pourquoi l'industrie de la pêche se montre plus favorable à la transformation des plates-formes en récifs artificiels.

¹⁴⁷ Article 30 du *Code of Federal Regulations* (C.F.R.) § 250.1703 et § 250.1730

¹⁴⁸ D'où il en résulte de l'adoption de plusieurs lois étatiques, comme la *Louisiana Fishing Enhancement Act* de 1986 qui a permis l'élaboration du *Louisiana Artificial Reef Initiative* (LARI), qui a eu pour résultat l'adoption du *Louisiana Artificial Reef Programme*.

¹⁴⁹ Sur la notion de responsabilité résiduelle, voir le développement dans le chapitre suivant

¹⁵⁰ Voir http://www.eoearth.org/article/Ocean_Dumping_Act,_United_States

¹⁵¹ DAUTERIVE (L.), *Rigs to reefs, policy, progress and perspective*, US Department of Interior, MMS, Gulf of Mexico OCS Region, p 2000 à 2073, 2000 ; cité dans SCHROEDER (D.M.), LOVE (M.S.), *Ecological and political issues surrounding decommissioning of offshore facilities in the Southern California Bight*, Ocean and Coastal Management, Volume 47, note 10, 2004

¹⁵² DIMITROFF (F.), *Survey of snapper and grouper fishermen of northwest Florida coast*, Proceedings of the Third Annual Gulf of Mexico Information Transfer Meeting, US Department of Interior, MMS, Gulf of Mexico OCS Region, p 56 à 60, 1982 ;

En revanche, le système américain est tel qu'il peut poser certaines confusions de compétence. Le partage décentralisé, entre fédéral et étatique, peut entraîner des conflits de juridiction. La loi fédérale s'appliquera lorsque la loi étatique est silencieuse ou imprécise. Ce système dual entraîne également l'intervention de nombreuses agences gouvernementales¹⁵³, le rendant d'autant plus complexe.

Les pratiques nationales, du moins dans les pays étudiés, diffèrent quant à leur choix entre le démantèlement total et partiel. Mais ce choix réside notamment dans le fait que les démantèlements dépendent des conditions où elles sont faites, notamment les conditions climatiques. Les pays ont pu faire ce choix, dans les faits, compte tenu des lacunes du droit international. Ces lacunes se ressentent ainsi également sur certaines pratiques telles que le démantèlement des *pipelines* et la prise en compte de la protection autre que celle de la navigation.

SECTION 2 – LES REPERCUSSIONS DE CETTE IMPRECISION DES NORMES SUR CERTAINES PRATIQUES

Le droit international n'a pas assez spécifiquement envisagé le sort du démantèlement des *pipelines*. Pourtant, ceux-ci relient les plates-formes et font circuler le pétrole ou le gaz extrait des fonds marins. Il est impossible d'envisager le démantèlement des plates-formes sans envisager celui des *pipelines* (§ 1). Par ailleurs, nous avons pu voir que les textes internationaux majeurs ont essentiellement pris en compte la protection du principe de la liberté de circulation. Mais en permettant le démantèlement partiel et l'immersion dans le souci de protéger cette liberté, les lacunes des textes internationaux qui ont ainsi permis à certains pays de pratiquer un démantèlement partiel et d'immerger certaines des installations, certaines industries, comme celles de la pêche, peuvent s'inquiéter (§ 2).

REGGIO (V.C.), KASPRZAK (R.), *Rigs to Reef: fuel for fisheries enhancement through cooperation*, American Fisheries Society Symposia, Volume 11, p 9 à 17, 1991

¹⁵³ Il en existe plus d'une dizaine, dont : *MMS* ; *Federal Energy Regulatory Commission* ; *National Marine Fisheries Service*.

§ 1 / LA NECESSITE DE REGLEMENTER LE DEMANTELEMENT DES PIPELINES

L'étude des conventions internationales et autres textes internationaux a relevé une lacune non négligeable : l'absence de règles spécifiques et précises concernant le démantèlement des *pipelines*. Les Etats devront ainsi se passer d'un cadre juridique international de démantèlement, mais ne pourront pas négliger les règles relatives à l'immersion. Ceux qui sont soucieux du problème posé par le sort des *pipelines* qui relient les plates-formes désaffectées sont donc contraints de développer une réglementation en la matière.

Plusieurs options sont possibles, et devront être déterminées au cas par cas :

- Les *pipelines* peuvent être démantelées puis laissées *in situ*, ce qui est acceptable lorsqu'un nombre de critères est respecté, tels que la propreté, la stabilité, et le fait que cela n'entrave pas à la sécurité des autres usagers de la mer.
- Les *pipelines* peuvent être réutilisés *in situ*, mais cela ne peut être que limité dans le temps, car ils deviendront éventuellement désaffectés.
- Certains *pipelines*, ceux qui sont encore relativement nouveaux, peuvent être également réutilisés sur d'autres sites.
- Enfin, certaines sections des *pipelines* peuvent être recyclées, à condition qu'il ne soit pas trop difficile de retirer le « *coating* » et le matériel contaminé. Le découpage et l'enlèvement des *pipelines* peut s'avérer une opération délicate et poser un risque pour l'environnement.

Certains des *pipelines* seront enterrés sous la mer, d'autres pourront avoir été laissés sans aucune protection ni balise sur le fond marin

Face à l'absence de réglementation internationale, certains Etats ont dû prendre des mesures face à cette situation, mais il est inévitable qu'elles seront, selon les pays, tantôt insuffisantes, tantôt inexistantes. Elles seront en revanche très certainement peu homogènes.

Nous reprendrons les exemples du Royaume-Uni, de la Norvège et des Etats-Unis, qui forment les pays qui ont le plus pris en compte la situation des *pipelines*.

Aux Etats-Unis, dans l'OCS, un *pipeline* peut être abandonné et laissé *in situ* tant qu'il ne constitue pas un danger à la navigation, aux opérations de pêche, ou qu'il n'interfère pas avec les autres usagers de la mer.

Environ 9000 sections de *pipelines*, constituant plus de 50 000 km de *pipelines*, tombent sous la juridiction fédérale des Etats-Unis. Ceux qui sont situés dans l'OCS doivent être nettoyés et complètement enlevés, ou démantelés sur place, à conditions qu'ils ne soient pas un obstacle au dessus de la « *mudline* »¹⁵⁴.

Les *pipelines* abandonnés doivent être vidés de tout matériau contaminé, remplis avec de l'eau de mer, découpés, bouchés, et les extrémités doivent être enterrées à au moins 1 mètre sous le « *mudline* ». Dans le Golfe du Mexique, la plupart des *pipelines* sont abandonnées *in situ* et très peu font l'objet d'un démantèlement total.

Le MMS autorise également le démantèlement temporaire des *pipelines*. Ceux-ci peuvent être désactivés pour une durée allant jusqu'à 5 ans. Ce n'est qu'après cette date que les règles sur le démantèlement permanent s'appliquent¹⁵⁵.

Mais de manière générale, comme nous l'avons précédemment vu, les règles concernant les autorisations d'exploitation et l'obtention d'une concession dans le OCS sont claires : toute propriété doit avoir été enlevée dans l'année qui suit l'expiration de la concession¹⁵⁶.

En Mer du Nord, jusqu'à 600 installations pétrolières et gazières doivent être mises hors service d'ici 20 ans, ce qui représente environ 10 000 km de *pipelines*. Selon l'organisation non gouvernementale *Oil & Gas UK*, étant donné que la législation en la matière est contrôlée par les instances nationales plutôt qu'internationales, ajoutant à cela le manque relatif d'expérience et l'évolution de la technologie, il est difficile de prédire comment le démantèlement des *pipelines* se déroulera¹⁵⁷.

¹⁵⁴ La « *mudline* », ou ligne de boue, correspond à la limite entre l'eau et la terre dans un corps d'eau ; MOUREAU (M.), BRACE (G.), *Dictionnaire du pétrole et autres sources d'énergie*, Editions Technip, 2008

¹⁵⁵ CFR 30-250.156 (b) (2) et (3), voir AYOADE (M.A.), *Disused Offshore Installations and Pipelines – Towards « Sustainable Decommissioning »*, International Energy and Resources Law and Policy Series, Kluwer Law International, p 109, 2001

¹⁵⁶ *Supra* p 65-66

¹⁵⁷ Voir le site de *Oil & Gas UK*, http://www.oilandgasuk.co.uk/knowledgecentre/technical_perspective.cfm au 31 août 2010

Au Royaume-Uni, les *pipelines* tombent sous le régime du *Petroleum Act* de 1998, sans aucune influence des conventions internationales ou régionales¹⁵⁸. Le gouvernement britannique admet que les *pipelines* peuvent être mis hors service, dû notamment à la corrosion, aux problèmes de pressurisation du réservoir, ou du fait qu'ils ont été endommagés. Le *Secretary of State* pourra alors demander la mise en place d'un programme de démantèlement, comme cela est prévu par le *Petroleum Act* de 1998. Quant aux règles de sécurité, elles sont régies par le *Pipeline Safety Regulations* de 1996.

Cependant, la mise hors service et le démantèlement des *pipelines* n'est pas toujours la méthode la plus appropriée, d'autant plus dans une région comme celle de la Mer du Nord, pour les mêmes raisons que le démantèlement des plates-formes. C'est pourquoi il est accepté que, au cas par cas, le sort des *pipelines* pourra être étudié sous un régime de démantèlement plus informel que celui des plates-formes, le programme formel étant reporté jusqu'à la fin de l'exploitation¹⁵⁹. Dans ce cas là, si des *pipelines* ont atteint la fin de leurs fonctions, alors que le champ d'exploitation n'est pas encore arrivé à son terme et que d'autres équipements sont encore utilisés, il n'est pas nécessaire de les enlever immédiatement. En revanche, il conviendra d'en notifier le *Decommissioning Unit*, afin d'en arriver à l'adoption d'un programme de surveillance du site, jusqu'à ce que toutes les autres installations et équipements restant soient eux-mêmes prêts à être démantelés¹⁶⁰.

La Norvège a quant à elle adopté un régime flexible similaire. Le *Petroleum Act* de 1998 norvégien autorise une étude au cas par cas, appréciant la possibilité d'adopter des options alternatives au démantèlement. Les *pipelines* désaffectés peuvent être laissés en position, du moment qu'ils sont nettoyés, dégagés de tout matériau toxique et contaminé, et bouché¹⁶¹.

Ainsi nous pouvons remarquer qu'en l'absence de toute réglementation internationale claire et précise en la matière, les Etats dont la législation en matière de démantèlement est la plus développée n'ont adopté que des mesures flexibles, autorisant de

¹⁵⁸ AYOADE (M.A.), *ibid.* Rappelons que les dispositions de la Convention OSPAR ne s'appliquent pas aux *pipelines*

¹⁵⁹ DTI *Guidance Notes on the Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations and Pipelines*, p 44, 2000, mis à jour en janvier 2010

¹⁶⁰ *Ibid.* p 40 et 41

¹⁶¹ AYOADE (M.A.), *Disused Offshore Installations and Pipelines – Towards « Sustainable Decommissioning »*, International Energy and Resources Law and Policy Series, Kluwer Law International, p 109, 2001

laisser en position les *pipelines* désaffectés. Alors que les Etats-Unis ont une politique de démantèlement total pour leurs installations et structures *offshore*, ils n'ont pas suivi la même approche pour les *pipelines*.

L'adoption de réglementation en matière de démantèlement des *pipelines* devient urgente. Il est étonnant qu'aucun des textes internationaux n'ait prévu de mesures à ce sujet, alors que la présence de *pipelines* est inhérente à celles des plates-formes *offshore*. Il n'est par ailleurs pas certain que le fait de prévoir le démantèlement, simplement, de « tout équipement et installations » dans les textes, comme cela est souvent le cas, suffise à en conclure que les *pipelines* en font partie, car cela laisse place à bien trop de possibilités d'interprétation.

On peut penser que les rédacteurs n'en ont pas fait une priorité étant donné que les *pipelines* se trouvent dans le fond de la mer, et ne représentent pas au même titre que les plates-formes et leurs installations, un obstacle apparent à la navigation et aux autres usagers de la mer. Or, dans des conditions climatiques houleuses comme en Mer du Nord, ces *pipelines* peuvent être déplacées par les courants, ou poser un danger pour les sous-marins. Les filets de pêche peuvent s'y accrocher, posant un risque pour l'industrie de la pêche.

§ 2 / DES CONSEQUENCES PREJUDICABLES A L'INDUSTRIE DE LA PECHE

La protection de la pêche est tout à fait reconnue au plan international, et un nombre important de textes le consolide. Mais face à une réglementation internationale, entraînant des pratiques nationales s'éloignant du démantèlement total des installations et structures *offshore*, mais également des *pipelines*, les organisations de protection de la pêche s'inquiètent.

La liberté de la navigation reste le principe moteur à être respecté, lorsqu'on étudie les options pour l'enlèvement d'une plate-forme ou d'un *pipeline*. Les Conventions internationales et régionales ont été telles qu'elles n'ont pas réussi à imposer leur démantèlement total. L'immersion est possible sous certaines conditions. Enfin, les plates-formes, comme nous l'observons principalement dans le Golfe du Mexique, sont transformées en récifs artificiels. Ainsi bien souvent pouvons-nous retrouver la présence de plates-formes

laissées en position *in situ*, ou de restes et débris des installations et structures partiellement enlevées.

Pour l'industrie de la pêche, la présence de ces restes et débris peut lui être problématique. Les conventions internationales ont certes imposé un espace dégagé de 55 mètres autour de ces installations laissées en mer, mais les organisations de protection de la pêche considèrent que cette zone balisée n'est pas suffisante pour assurer la sécurité des pêcheurs. Selon un rapport de la Chambre des Lords¹⁶², certains équipements comme le *jacket* ont pu causer des dommages, voire même entraîner la mort de certains usagers de la mer. Elle considère que la présence de ces installations peut être plus dangereuse que la présence d'épaves de navires.

Bien entendu, les techniques actuelles de signalisation et les systèmes de navigation devraient vraisemblablement aider les pêcheurs à repérer ces installations laissées en mer. Mais il faut tenir compte, particulièrement dans des zones aux conditions climatiques difficiles comme en Mer du Nord, que ces débris et restes, provenant d'installations partiellement démantelées, peuvent dériver hors des paramètres de sécurité, et ne plus être si facilement repérables. C'est pourquoi une importance particulière doit être accordée à l'entretien et à la surveillance des sites. Les *pipelines* aussi peuvent poser des problèmes pour la pêche, et à la sécurité de la navigation en général, si ils ne sont pas suffisamment entretenus et surveillés, une fois désaffectés. En Mer du Nord, certains segments de ces *pipelines* ont été enterrés sous le « *mudline* », mais une grande majorité repose simplement sur le fond marin.

Les organisations britanniques ont exprimé leur opposition à la pratique du *rigs-to-reefs* en Mer du Nord¹⁶³. Le Scottish Fishermen's Federation (FFF) fait partie des plus virulentes d'entre elles¹⁶⁴.

En revanche, aux Etats-Unis, l'industrie de la pêche est nettement plus favorable à la présence de restes d'installations *offshore*. En effet, comme nous avons pu l'étudier, la présence de récifs artificiels dans le Golfe du Mexique est généralement bien acceptée. Selon

¹⁶² House of Lords, *Decommissioning of Oil and Gas Installations*, HL Paper volume 46, HMSO, p 29, 1996

¹⁶³ Voir BAINE (M.), *The North Sea rigs-to-reefs debate*, Short communication, ICES Journal of Marine Science, Volume 59, p S277 à S280, 2002

¹⁶⁴ Lors d'un entretien pour le journal en ligne *Decom World*, à propos de la possibilité d'importer le *rigs to reefs* en Mer du Nord, Keith Mayo, directeur du démantèlement offshore au DECC répond : « *rigs-to-reefs ? I wouldn't think NGO's would be very happy to hear that was on the agenda. [...] Whenever I've mentioned [artificial reefs] to the SFF, they are not keen* ». *Decom World*, entretien du 29 janvier 2010. <http://social.decomworld.com/industry-insight/rigs-reefs-viable-north-sea>, au 31 août 2010

des enquêtes menées par des américains, mais jamais des enquêtes au niveau fédéral ou étatique¹⁶⁵.

Aux Etats-Unis, les récifs artificiels sont considérés comme ayant un effet bénéfique pour la pêche, attirant les poissons en leur offrant de la nourriture, un habitat et un lieu de reproduction.

Quant au démantèlement en lui-même, il peut avoir un impact considérable sur la pêche, compte tenu des méthodes employées.

Le démantèlement total peut tuer la majorité des organismes associés aux plates-formes pétrolières et gazières, qui ont pu s'installer par exemple sur les *jackets*. Tous les poissons que l'on peut trouver dans les zones adjacentes aux plates-formes ou aux colonnes peuvent être tués lors de l'utilisation d'explosifs¹⁶⁶.

¹⁶⁵ PICKERING (H.), WHITMASH (D.), *Artificial reefs and fisheries exploitation : a review of the 'attraction versus production' debate, the influence of design and its significance for policy*, Fisheries Research, Volume 31, p 39 à 59

BAINÉ (M.), *Artificial reefs : a review of their design, application, management and performance*, Ocean and Coastal Management, Volume 44, p 241 à 259

¹⁶⁶ SHROEDER (D.M.), LOVE (M.S.), *Ecological and political issues surrounding decommissioning of offshore facilities in the Southern California Bight*, Ocean & Coastal Management, Volume 47, p 39, 2004

CHAPITRE 2 – LE CHOIX D’UN REGIME DE RESPONSABILITE ORIGINAL

Le régime de la responsabilité pour les dommages causés par toutes les opérations de démantèlement des plates-formes *offshore* n’est pas fixé par le droit international, et dépendra des pratiques nationales. Mais certaines tendances pourront être remarquées dans certains pays producteurs de pétrole *offshore*.

L’Etat détient une position importante dans cette situation. Il aura pu profiter de l’exploitation des ressources se situant sur son plateau continental, c’est pourquoi les textes internationaux lui adressent directement une série d’obligations.

Le démantèlement des plates-formes *offshore* est donc une affaire d’Etat, mais aussi une affaire privée. La société exploitante demeure légitimement celle qui détient l’une des plus grandes parts de responsabilité. Ce partage de responsabilité dépendra, faute d’harmonisation en la matière, de chaque système juridique de chaque pays. Dans certains systèmes, l’Etat reprendra la propriété du site à démanteler, dans d’autres la responsabilité privée de la société exploitante demeurera.

La question de la propriété de l’exploitation est ainsi critique dans la détermination du régime de responsabilité pour les opérations de démantèlement *offshore*. Certains Etats ont adopté une législation et des clauses contractuelles spéciales, tandis que d’autres laissent la question sans cadre spécifique. Pour ces derniers, il ne sera possible que de se référer au droit général de l’environnement, ce qui n’est pas forcément toujours adéquat vu les spécificités des opérations de démantèlement.

Le démantèlement des plates-formes *offshore* peut poser des risques, déclenchant dans l’éventualité la responsabilité des propriétaires des installations. Mais le problème réside en ce que les effets à court terme sont certes plus facilement identifiables, mais à long terme, ils restent encore relativement très peu connus. Le démantèlement, les déchets, les restes, les installations laissées en mer, tout ceci peut causer des dommages à la navigation, aux usagers de la mer comme les pêcheurs. Les matériaux utilisés dans les installations et *pipelines* comme l’acier au carbone, l’aluminium, le zinc et les restes de pétrole, peuvent avoir un impact sur l’environnement marin. L’impact dans le futur n’est pas à exclure, c’est pourquoi la responsabilité résiduelle du propriétaire est retenue.

La question de la détermination du propriétaire est nécessaire (*Section 1*) avant de pouvoir s’intéresser au régime de responsabilité à proprement parlé (*Section 2*).

SECTION 1 – LE PARTAGE ENTRE LE PRIVÉ ET LE PUBLIC

§ 1 / DES REGIMES DIFFERENTS DETERMINANT LA PART DE PROPRIETE ENTRE L'ETAT ET LES SOCIETES PRIVEES

Chaque pays producteur de pétrole *offshore* propose des systèmes différents d'exploitation de leurs ressources. Leurs relations avec les sociétés privées, contractuelles et fiscales, peuvent être plus ou moins étroites.

Il existe deux principaux régimes dans le monde : le système des concessions, et le régime de partage de production (« *production sharing agreement* » [PSA]).

Le système de concession est privilégié dans les pays développés tels que les Etats-Unis, le Canada, la Norvège ou encore le Royaume-Uni.

Dans ce système, l'Etat d'accueil est exclu de l'activité de production du pétrole et du gaz. Il n'est concerné uniquement qu'en matière de fiscalité, et c'est lui qui accorde les concessions aux sociétés exploitantes. C'est l'opérateur qui est propriétaire des installations et structures *offshore* et de leurs équipements. Il est également propriétaire du pétrole et du gaz dès qu'il sort du puits. La plupart des contrats pétroliers et des systèmes fiscaux sont effectués sous ce régime¹⁶⁷.

Ce système ne posera pas véritablement de problème en matière de responsabilité car la propriété des installations et équipements *offshore* est claire : c'est la société exploitante, l'opérateur, qui est le propriétaire. La société pétrolière privée sera ainsi totalement responsable de l'enlèvement et de l'élimination des structures *offshore*.

Mais chaque pays dispose d'un système de concession différent, dont l'originalité dépendra des différentes législations en vigueur. Par exemple, au Royaume-Uni, cette concession ne sera délivrée que lorsqu'il aura été soumis aux autorités compétentes un plan de

¹⁶⁷ AYOADE (M.A.), *Disused Offshore Installations and Pipelines – Towards « Sustainable Decommissioning »*, International Energy and Resources Law and Policy Series, Kluwer International, p 79, 2001 ; voir BORROWS (G.), *World Review Fiscal Incentives for Exploration and Exploitation in 1990-1995*, New York Borrows Company, p 1, 1995

développement *offshore* qui contiendra également une partie prévoyant des mesures pour le démantèlement¹⁶⁸.

Le régime qui peut poser des difficultés quant à la détermination du propriétaire est le PSA. Ce système a été développé en Iran et en Indonésie qui, alors qu'ils aspiraient à une plus grande souveraineté, ont estimé que le système plus « colonial » des concessions ne leur convenait pas¹⁶⁹.

Sous ce régime, la compagnie privée pétrolière travaille en tant que contractante pour le gouvernement ou une compagnie pétrolière publique nationale. Elle reçoit alors une compensation pour l'exploration et la production, qu'on appelle le « *cost oil* ». Le reste des profits, le « *profit oil* » sera partagé entre la compagnie nationale et la société contractante privée, selon une répartition prédéterminée¹⁷⁰.

Le contractant supporte cependant tous les risques d'investissement, et le pétrole ou le gaz produit appartiendra à l'Etat. Ainsi, cette relation contractuelle et commerciale entre l'Etat et la société privée aura des conséquences sur la responsabilité du démantèlement.

La relation entre la compagnie nationale et la société privée ne sera pas celle d'un partenariat, mais plus comme un agent agissant pour l'Etat et ses propriétés foncières, qui récolte le loyer. Le contractant reçoit donc une compensation. Mais s'il n'a pas touché la totalité du « *cost oil* » qu'il était sensé percevoir avant la fin de la durée utile du gisement, il pourrait se retrouver dans une situation où il ne pourrait plus avoir assez de fonds pour financer le démantèlement, même s'il s'agit là d'argent qu'on lui devait. Il n'existe pas de mécanismes dans le régime de PSA traditionnel pour assurer à ce que le contractant soit payé. Si un contractant a passé deux accords type PSA dans la même juridiction, il ne pourra pas non plus percevoir dans le « *cost oil* » de l'un pour le répercuter sur l'autre¹⁷¹.

¹⁶⁸ Guidance Notes, *Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations and Pipelines Under the Petroleum Act 1998*, Offshore Decommissioning Unit, DECC, Version 5, p 30, Janvier 2010

¹⁶⁹ AYOADE (M.A.) *ibid.*

¹⁷⁰ Pour voir sur le fonctionnement du PSA, MOMMER (B.), *Oil Prices and Fiscal Regime*, Oxford Institute for Energy Studies, Volume 24, p 22, mai 1999

¹⁷¹ PARENTE (V.), FERREIRA (D.), MOUTINHO DOS SANTOS (E.), LUCZYNSKI (E.), *Offshore decommissioning issues : Deductibility and transferability*, Energy Policy, p 1998 Volume 34, 2006

Dans le régime du PSA, beaucoup de contrats prévoient le transfert de la propriété de l'équipement et des actifs à la compagnie nationale, dès l'arrivée dans le pays¹⁷². Ainsi, s'il n'existe pas de clause d'enlèvement de la plate-forme, l'Etat en tant que propriétaire est pleinement responsable des obligations de démantèlement et des conséquences de ces opérations.

Certains Etats comme l'Indonésie ont cherché à éviter le transfert des obligations de démantèlement. En effet, ils sont d'avis, comme le Professeur GAO, que le contractant a pu utiliser ces équipements dans des opérations qui leur ont apporté un important profit¹⁷³. Néanmoins, les sociétés pétrolières privées s'en défendent au titre que cette clause de transfert est l'une des raisons pour lesquelles le PSA peut les attirer. Par ailleurs, dire qu'elles sont celles qui bénéficient un important profit dans l'utilisation de ces équipements est certes vrai, mais il faut rappeler que l'Etat génère un profit considérable en prélevant une taxe pétrolière¹⁷⁴.

La part de responsabilité supportée par les parties et la propriété dépendra cependant de ce qui a été négocié dans les contrats, que ce soit sous le régime de concession ou le régime de PSA¹⁷⁵. Les Etats-Unis, qui ont adopté le régime de concession, prévoient la possibilité de transférer la propriété et la responsabilité des installations *offshore* à l'Etat, sous conditions, à la fin de la vie du gisement.

Jusqu'à présent, la plupart des pays n'a pas fait le choix entre la responsabilité du secteur public ou du secteur privé, en matière de démantèlement.

§ 2 / LA DETERMINATION DE LA PROPRIETE ET DE LA RESPONSABILITE BROUILLEE PAR DES MECANISMES DE GARANTIE

Le propriétaire d'une structure *offshore* est responsable de tous les dommages qui peuvent survenir d'un démantèlement ou d'une opération d'élimination. Cependant, les

¹⁷² AYOADE (M.A.), *Disused Offshore Installations and Pipelines – Towards « Sustainable Decommissioning »*, International Energy and Resources Law and Policy Series, Kluwer International, p 101, 2001

¹⁷³ GAO (Z.), *International Petroleum Contracts : Current Trends and New Directions*, Graham & Trotman/Martinus Nijhoff, p 76, 1994

¹⁷⁴ PARENTE (V.), FERREIRA (D.), MOUTINHO DOS SANTOS (E.), LUCZYNSKI (E.), *ibid.*

¹⁷⁵ Pour une étude plus développée de la négociation des contrats, voir AYOADE (M.A.), *ibid.*

sociétés disposent de moyens pour se protéger, en se prévalant de mécanismes de garantie. En souscrivant à un « *Joint Operating Agreement* » (JOA), chaque membre individuel y participant bénéficiera d'une protection. Il s'agit d'un fonds mutuel d'indemnisation, qui servira lorsque l'une ou plusieurs des parties devra engager sa responsabilité pour un dommage. Chaque participant devra contribuer financièrement de manière périodique ou annuelle à un fonds, qui devra être suffisant pour couvrir les coûts du démantèlement¹⁷⁶. Des clauses modèles dans ces JOA définissent généralement la limitation de la responsabilité des sociétés membres. Le litige est très souvent renvoyé à l'arbitrage. Dans une affaire opposant Petrobras (la compagnie nationale brésilienne aujourd'hui contrôlée par le gouvernement brésilien) et Coplex Brazil, toutes deux faisant partie des quatre membres d'une coentreprise ou « *joint venture* », ces dernières développaient un champ pétrolier au large des côtes du sud du pays. Coplex reprochait à Petrobras d'être responsable des problèmes de production qu'ils rencontraient du fait que ce dernier aurait commis des actes de « *negligence* », demandant ainsi des dommages et intérêts pour pertes financières. Le JOA renvoyait le litige devant une procédure d'arbitrage, et le panel multinational a jugé que Petrobras n'avait pas commis de « *negligence* », comme défini dans le JOA¹⁷⁷. Dans un JOA, l'opérateur bénéficie généralement, selon les clauses, d'une limitation de responsabilité dans le cas où il y aurait eu « *negligence* » ou « *willfull misconduct* ». Une clause standard de JOA stipulerait :

« Article V. Operator

A. Designation and Responsibilities of Operator

_____ shall be the Operator of the Contract Area, and shall conduct and direct and have full control of all opérations on the Contract Area, and shall conduct its activities under this agreement as a reasonable prudent operator, in a good and workmanlike manner, with due diligence and dispatch, in accordance with good oilfield practice, (...) but in no event shall it have any liability as Operator to the other parties for losses sustained or liabilities incurred except such as may result from gross negligence or willfull misconduct ».¹⁷⁸

¹⁷⁶ Pour plus de renseignements sur le JOA, voir MOSBURG (L.G.), *International Joint Operating Agreements*, Internet Oil and Gas Primer, Internet Oil and Gas Newsletter, 1996 ; http://www.mosburgoil-gas.com/html/mosburg_primer_ijoal_11_96_2a.html au 31 août 2010

¹⁷⁷ TOTH (J.M.), *Complex Multinational Agreements : Defining and Limiting Liability*, Lexis Nexis, Counsel to Counsel, p 14, Juillet 2006

¹⁷⁸ voir DETTMER (R.O.), *Limited Liability of Operators Under Joint Operating Agreements*, <http://www.fwbog.com/index.php?page=article&article=55> au 31 août 2010

Au sein d'un JOA, chaque compagnie sera individuellement responsable des coûts et obligations, proportionnellement à leur part de propriété. Ainsi, lorsqu'il s'agira de responsabilité résiduelle, comme nous le verrons dans la section suivante, le JOA sera toujours applicable même lorsque la concession aura expiré.

L'Etat détient un rôle très important dans les opérations de démantèlement. Comme aux Etats-Unis, la propriété peut être transférée à l'Etat, lorsqu'il s'agit de transformer la plate-forme en récifs artificiels.

Cette propriété est transférée, entraînant ainsi également le transfert de la responsabilité. Le transfert peut se faire directement à l'un des Etats qui a sa compétence sur la plate-forme, ou à tout autre entité, comme un gouvernement local ou une organisation non gouvernementale, ou encore à un programme fédéral de *rigs to reefs*¹⁷⁹. Ainsi, la responsabilité d'installations pétrolières *offshore* peut être transférée d'opérateurs à opérateurs, mais une fois qu'un dommage déclenche la responsabilité d'une personne, privée ou publique, celle-ci demeure et ne peut plus être transférée¹⁸⁰.

Le *UK Offshore Oil Operators Association* (UKOOA) a par ailleurs proposé que la responsabilité soit transférée au gouvernement une fois que les compagnies auront partiellement démantelée leurs installations. L'Etat serait alors indemnisé contre les demandes de réparation des tiers par l'établissement d'un fonds, qui serait financé par des contributions lors de l'opération de démantèlement. Cette proposition a reçu le soutien de la Chambre des Communes, mais le gouvernement britannique s'y est vivement opposé car la responsabilité découlant du démantèlement doit être supportée par les compagnies qui auront le plus profité de l'exploitation du gisement, et non par le contribuable.

Les opérateurs, pour se protéger, peuvent également partager la responsabilité avec l'Etat. Aux Etats-Unis, par exemple, où le démantèlement des plates-formes *offshore* est une pratique si développée que ce pays doit servir de modèle, lorsque l'option du démantèlement partiel a été choisie, la propriété de la plate-forme est transférée seulement après la fin du gisement, et après que toutes les obligations découlant de la concession ont été remplies. Le MMS et le SLC dispose ainsi de procédures réglementaires pour libérer l'opérateur de toute

¹⁷⁹ sous la direction du Dr. BERSTEIN (B.B.), *Evaluating Alternatives for Decommissioning California's Offshore Oil & Gas Platforms : A Technical Analysis to Inform State Policy*, California Ocean Science Trust, p 169, Juin 2010

¹⁸⁰ On trouve une illustration de ce principe aux Etats-Unis, par le National Resarch Council 1985, p 41

responsabilité. Cependant, il n'existe aucune autorité judiciaire pouvant exiger des opérateurs à ce qu'ils conservent une partie de la responsabilité une fois la propriété de la plate-forme transférée¹⁸¹.

Par ailleurs, l'Etat peut accorder une certaine immunité sous la forme d'un certificat de conformité. A la fin d'un programme de surveillance des plates-formes une fois démantelées (généralement partiellement), un tel certificat peut être délivré par l'Etat, faisant état du fait que l'opérateur a bien rempli toutes ses obligations contractuelles. Néanmoins, nonobstant le programme de démantèlement, la société pétrolière exploitante reste responsable vis-à-vis des tiers. Ce certificat pourra être utile lors de litiges à l'étranger, ou encore à l'égard des futurs gouvernements ou des tiers. Lors de litiges à l'étranger, la National Research Council des Etats-Unis a exprimé la nécessité que la compagnie, anciennement propriétaire d'une plate-forme désaffectée, conserve toujours une part de responsabilité¹⁸², même si elle bénéficie d'une protection légale en droit national.

Avec le consentement des Etats d'accueil, la responsabilité pourrait également être transférée à un « *Protection & Indemnity Club* » (P& I Club), de la même manière qu'en matière d'assurances maritimes. Les contributions seront alors conservées de tout risque de banqueroute de la compagnie ou de n'importe quel « *co-venturer* ». Les fonds appartiennent aux compagnies elles-mêmes, et non pas à une compagnie d'assurance ou au gouvernement. Ainsi, la contribution de chaque compagnie sera ajustée par rapport aux exigences de chacune.

Il est toujours possible pour les compagnies d'étendre leurs polices d'assurance afin de couvrir la responsabilité découlant des opérations de démantèlement, ou, comme nous le verrons, la responsabilité résiduelle. Mais cette option s'avère difficile, au regard du fait les assureurs couvrent généralement des risques sur des périodes de 1 à 5 ans. Les risques couverts devront être clairement définis, ce qui est difficile dans notre cas car les effets sur le long terme provenant du démantèlement sont encore relativement peu connus. De plus, depuis l'affaire de l'explosion du *Deepwater Horizon* dans le Golfe du Mexique pourrait rendre les

¹⁸¹ sous la direction du Dr. BERSTEIN (B.B.), *ibid.* p 189

¹⁸² National Research Council, *An Assessment of Techniques for Removing Offshore Structures*, Committee on Techniques for Removing Offshore Structures, Washington D.C., National Academy Press, p 42, 1996

négociations encore plus difficiles, les compagnies d'assurance pouvant se montrant d'autant moins enclins à couvrir des risques qui peuvent s'avérer aussi exorbitants¹⁸³.

SECTION 2 – LA RESPONSABILITÉ DÉLICTUELLE DU PROPRIÉTAIRE, NOTAMMENT POUR DES DOMMAGES FUTURS

La responsabilité contractuelle du propriétaire de la plate-forme dépendra des clauses qui auront été négociées lors de la délivrance de la concession, du régime adopté (PSA ou système de concessions), et notamment du fait si la société a souscrit à une JOA. Ce qui nous intéressera néanmoins ici, c'est le régime de responsabilité délictuelle du propriétaire, donc vis-à-vis des tiers.

Bien que l'Etat puisse être considéré comme le propriétaire dans certaines situations, la société pétrolière privée conserve cependant une part de responsabilité. C'est pourquoi nous nous attacherons à l'étude de la responsabilité délictuelle privée, et non pas de l'Etat.

Les sources de responsabilité qui suivent le démantèlement, l'enlèvement des installations et leur élimination sont multiples et peuvent être divisées en 4 catégories :

- la pollution provenant de l'écoulement et des fuites des puits abandonnés ;
- les dommages causés par toute utilisation d'une plate-forme partiellement ou non démantelée, qui a été laissée *in situ*, notamment transformée en récifs artificiels ;
- les pertes ou les dommages causés à des instruments de pêche commerciale, qui auraient pu s'emmêler avec la plate-forme partiellement ou non démantelée, ou avec les restes immergés ;
- les collisions et abordages par un navire avec une plate-forme laissée *in situ*

¹⁸³ Voir à ce propos l'article de PHIPPS (S.), *Regulation : Deepwater Horizon's impact on decommissioning*, DecomWorld, 7 juin 2010, <http://social.decomworld.com/industry-insight/regulation-deepwater-horizons-impact-decommissioning> au 31 août 2010

Dans un souci de synthèse, nous pouvons même réduire cette liste à deux catégories : la collision d'un navire avec la plate-forme et ses installations (§ 1) et les dommages et risques de pollution causés par les restes de la plate-forme démantelée (§ 2).

§ 1 / LA COLLISION DE L'ENGIN AMARRE A POSTE FIXE, L'EXCLUSION DU DROIT MARITIME

En droit français, en matière délictuelle ou quasi délictuelle, le tribunal compétent est, en vertu de l'article 5-3 du Règlement de Bruxelles I¹⁸⁴ ou de l'article 46 du Code de Procédure Civile, le lieu où le fait dommageable s'est produit. En matière de dommage causé par le démantèlement des plates-formes *offshore*, les juges français se déclareront donc incompétents lorsque le dommage s'est produit en dehors de son territoire, or la France n'est pas connue comme étant un Etat producteur de pétrole *offshore* le large de ses côtes.

Mais afin d'illustrer le droit de la responsabilité délictuelle de l'abordage de la plate-forme, il sera intéressant d'étudier la position du droit français en la matière, car il n'est pas possible d'étudier le droit privé de la responsabilité de chaque pays, mis à part celui du groupe de *Common Law*.

Avant l'entrée en vigueur de la loi de 1967, le juge français refusait d'appliquer la règle de l'abordage lorsqu'un navire entrant en collision avec un engin flottant autre qu'un navire¹⁸⁵.

Cependant, la loi de 1967 dispose aujourd'hui que « *en cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit* »¹⁸⁶.

Rappelons que les plates-formes qui font l'objet de notre étude ici sont les plates-formes fixes, en acier ou en béton, et non pas les autres types de plate-forme mobile. En effet,

¹⁸⁴ Règlement CE n° 44-2001, 22 décembre 2000

¹⁸⁵ Voir *CA Rouen, 10 juin 1954*, DMF 1954, p 537, pour un dock flottant.

¹⁸⁶ Loi n° 67-545, 7 juillet 1967, art 1

le démantèlement de ces dernières ne pose pas de problème car, de par leur nature, elles peuvent être déplacées, soit pour être affectées à un autre chantier, soit pour être démantelées sur terre. Ces plates-formes sont identifiées comme des navires au sens juridique du terme. Or, qu'en est-il des plates-formes fixes ?

Tous les engins flottants sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure. Cependant, la loi exclut de son champ d'application les engins amarrés à poste fixe¹⁸⁷. Toute collision maritime les impliquant continue donc de dépendre du droit commun de la responsabilité¹⁸⁸. La Cour d'Appel de Rouen a par ailleurs précisé dans un arrêt du 27 novembre 1997, bien qu'il ne s'agisse pas à proprement parler d'une plate-forme pétrolière :

« Un bachot même habituellement utilisé au transport d'animaux, se trouvait amarré à poste fixe au moment de l'abordage puisqu'il servait de plate-forme de travail ou de support d'échafaudage ; il doit dès lors être exclu du champ d'application de la loi du 7 juillet 1967, d'où la recevabilité de l'action contre le navire abordeur dès lors que la prescription biennale prévue par l'article 7 de la loi précitée est inapplicable ».

Sont donc exclues les plates-formes fixes pétrolières qui font l'objet de notre étude ici, car elles sont dans l'impossibilité de se déplacer.

Concernant la notion d' « amarrage à poste fixe », il s'agit d'une appréciation de fait. Les tribunaux considèrent en effet que s'il y avait une rupture de l'amarrage de l'engin à poste fixe, cela n'entraînerait pas l'application des règles de l'abordage si cet engin heurte un navire¹⁸⁹.

La responsabilité du propriétaire du navire de mer connaît un régime particulier dans l'abordage où la notion de faute est déterminante. Le principe de limitation de responsabilité joue. Mais dans notre cas, nous considérons qu'il n'est pas possible d'assimiler la plate-forme fixe à un navire de mer. Il semblerait alors que le droit commun s'applique en la matière. Les demandeurs en réparation devraient ainsi réclamer la sanction de l'article 1384 du Code Civil, contre laquelle seules sont reçues les preuves du cas fortuit ou de force majeure, de la faute ou du fait de la victime ou d'un tiers.

¹⁸⁷ RODIERE (R.), *Le navire*, Droit par Rodière, Dalloz, p10, 1980

¹⁸⁸ Voir dans ce sens, *Cass Com*, 2 novembre 1960, *Bulletin Civil* 1960, III, n°343, *DMF* 1961 p 82 ; *Cass Com* 26 février 1962, *DMF* 1962, p 341 ; *CA Rouen*, 17 décembre 1987, *DMF* 1988, p 447

¹⁸⁹ *CA Rouen*, 10 novembre 1959, *DMF* 1960, p 491

Les enjeux sont considérables. Aux dommages de navigation ou d'exploitation qui sont analogues à ceux qui pourraient être causés par un navire de mer, il faut ajouter les dommages qui pourraient être subis par les installations industrielles qui gravitent autour du site de forage ou de production. Le risque serait que les propriétaires des navires de mer, certes susceptibles de causer les mêmes dommages en entrant dans la zone de sécurité, puissent bénéficier de la limitation, à moins qu'ils ne soient fautifs¹⁹⁰.

Mais ceci pourrait être évité par exemple lorsque certaines législations imposent la mise en place d'une zone de sécurité autour de la plate-forme laissée *in situ* et de ses installations¹⁹¹, comme au Royaume-Uni. Il est souvent considéré comme un délit de pénétrer dans ces zones, ainsi le propriétaire d'un navire qui s'y trouverait et entrerait en collision avec une plate-forme ou ses installations aura fait preuve d'une faute de négligence, et ne pourra bénéficier de dommages et intérêts, et ne pourra probablement pas non plus bénéficier lui-même de limitation car il aura été fautif. Cependant, il reste possible d'entrer dans ces zones dans des circonstances particulières, en cas de mauvaises conditions climatiques, par exemple. Ainsi, la possibilité d'une demande en réparation par des tiers reste possible, mais la présence de ces zones de sécurité constituera un grand moyen de défense. Par ailleurs, les débris et restes du démantèlement peuvent parfois dériver à cause des courants maritimes, pouvant causer des dommages aux usagers de la mer.

Nous ne sommes pas non plus d'avis que la plate-forme abandonnée constitue une épave. En effet, l'industrie pétrolière n'abandonne pas ses plates-formes pétrolières comme un propriétaire de navire le pourrait : il doit le faire le plus souvent en suivant un programme d'abandon et de démantèlement, qui a été approuvé par les autorités compétentes de l'Etat d'accueil. Un arrêt de la Cour Suprême des Etats-Unis¹⁹² va dans ce sens, en rejetant l'idée qu'une épave, négligemment sabordée, puisse être abandonnée, de sorte qu'aucune responsabilité ne soit rattachée au propriétaire antérieur, au titre que :

¹⁹⁰ LIGONIE (J.), *Forage – Contrats et statut de l'engin maritime*, Éditions Technip, p163, 1981

¹⁹¹ les *DTI Guidance* précisent en effet : « *Safety zones will be established around the remains of any installations. This is to prohibit activities which may be hazardous, while allowing surface navigation. Safety zones will be marked on charts and be of sufficient aerial extent and height (measured from the seabed) to encompass the remains but not to impede surface navigation. The extent of each zone will be tailored to suit the circumstances but will not exceed 500m radius from the outer edge of any remains* », Paragraphe 5.2.1 des *Guidance Notes for Industry : Decommissioning of Offshore Installations and Pipelines Under the Petroleum Act 1998*, DTI Office 1998

¹⁹² Cour Suprême des Etats-Unis, *Wyandott Transportation Company v. US*, 1967

« *where, a fortiori, an object is intentionally abandoned at sea, liability should continue to adhere* ».

De plus, une indication non négligeable a été faite par la définition d'épave dans la Convention de Nairobi de 2007¹⁹³, qui dans sa définition de navire précise qu'il s'agit : « *a seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and floating platforms, except when such platforms are on location and engaged in exploration, exploitation or production of seabed mineral resources* ». Les plates-formes fixes ne sont donc pas incluses dans la définition, et ne peuvent être considérées comme des épaves, une fois abandonnées.

§ 2 / LA RESPONSABILITE RESIDUELLE DU PROPRIETAIRE ANTERIEUR DE LA PLATE-FORME

Dans une cinquantaine d'années, de nombreux Etats verront leurs gisements de pétrole *offshore* tarir. Beaucoup des compagnies pétrolières qui auront opéré sur les plates-formes, exploitant le pétrole et le gaz, auront cessé leur activité. Certaines auront été liquidées, d'autres auront été rachetées. Les compagnies doivent non seulement avoir payé pour le démantèlement de leurs installations et structures *offshore*, mais devront aussi répondre de leurs obligations sur le long terme : les restes des plates-formes démantelées. Si cela n'est pas assuré, il demeure le risque que l'Etat, au travers de ses contribuables, soit contraint de payer pour les responsabilités du secteur privé.

La responsabilité résiduelle est définie comme étant les obligations futures et accidentelles qui auront été occasionnées par le démantèlement et l'élimination des plates-formes, installations et *pipelines*¹⁹⁴. Les *Guidelines* de l'OMI rappellent d'ailleurs dans l'article 3 § 11 :

« *The coastal State should ensure that legal title to installations and structures which have not been entirely removed from the sea-bed is unambiguous and that responsibility for*

¹⁹³ IMO International Convention on the Removal of Wrecks, 2007

¹⁹⁴ AYOADE (M.A.), *Disused Offshore Installations and Pipeline – Towards « Sustainable Decommissioning »*, International Energy and Resources Law and Policy Series, Kluwer Law International, p 121, 2001

maintenance and the Financial ability to assume liability for future damages are clearly established ».

En effet, les dommages futurs ne sont pas à exclure. Les répercussions environnementales, provenant par exemple de la détérioration des installations laissées *in situ*, parfois immergées, des *pipelines* des fuites provenant des puits, les conséquences sur la faune marine dont on n'arrive pas encore tout à fait à évaluer. Le danger que cela pose aux sous-marins, aux navires, aux bateaux de pêche qui pourraient être endommagés par les installations, les *pipelines*. Tout ceci peut contribuer à causer des dommages des années après les opérations de démantèlement. C'est pourquoi il est absolument primordial de pouvoir identifier les propriétaires des débris, des installations et des *pipelines* abandonnés.

Au Royaume-Uni, en vertu du *Petroleum Act* de 1998, les personnes qui auront été propriétaires d'une installation ou d'un *pipeline* au moment des opérations de démantèlement resteront propriétaires des restes et résidus, « *in perpetuity* », perpétuellement. Tous matériaux restant des installations ou *pipelines* devront faire l'objet d'un programme de surveillance, tel que spécifié dans le programme de démantèlement. Ils seront aussi susceptibles de faire l'objet d'un travail d'entretien ou de mesures de remise en état sur le long terme. Les tiers pourront demander des dommages et intérêts s'ils ont subi un préjudice provenant de ces matériaux restant. Le régime de responsabilité entre les tiers et les propriétaires sera régi par le droit commun¹⁹⁵.

En Common Law, la compagnie pétrolière engagera sa responsabilité à l'encontre des tiers pour « *negligence* » (faute), « *trespass* » (atteinte aux droits de propriété) et « *nuisance* »¹⁹⁶. Ici, les tiers pourront certainement soulever une responsabilité pour faute, pour « *negligence* ». En effet, les propriétaires ont un « *duty of care* », un devoir de diligence, envers les tiers, donc envers les usagers de la mer. Le défaut au devoir de diligence engagerait sa responsabilité. Cependant, la partie lésée devra prouver que le propriétaire a failli à son devoir de diligence, et que le risque de dommage était pour lui prévisible. Si tout ceci était avéré, les tiers pourraient alors obtenir réparation.

Cependant, la compagnie pétrolière a des obligations contractuelles de signaler le site démantelé, de le surveiller et l'entretenir. Le propriétaire pourrait donc ainsi se défendre

¹⁹⁵ *Guidance Notes – Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations and Pipeline Under the Petroleum Act 1998*, DECC, Version 5, p 52, Janvier 2005

¹⁹⁶ House of Lords, *Rylands v Fletcher*, [1868] UKHL 1, (1868) LR 3 HL 330

au titre qu'il aura pris toutes les mesures qui lui étaient contractuellement demandées, et que le risque de dommage était imprévisible.

En droit Français, la matière s'inscrirait également dans le cadre général de la responsabilité civile.

Nous pouvons nous inspirer du droit minier. En effet, les recherches sous-marines ont fait l'objet d'une série de textes¹⁹⁷. La loi du 16 juillet 1976 a soumis l'exploitation des substances minérales, concessibles ou non concessibles, contenues dans les fonds marins appartenant au domaine public métropolitain, au régime des gisements appartenant à la classe des mines.

Le Code Civil a fondé la responsabilité du propriétaire dans son article 1382, et le droit à réparation sur la faute de l'auteur du dommage. L'article 1383 a ajouté la responsabilité pour imprudence ou négligence, et l'article 1384 pour le fait d'autrui ou les bâtiments. Mais ces articles, ainsi que les articles 1383 et 1386 ne faisaient qu'instituer des présomptions de faute à la charge de l'auteur du dommage, à savoir la faute dans la garde. La jurisprudence a alors, dès 1896¹⁹⁸, créé un véritable principe de responsabilité de plein droit du fait des choses par une interprétation de l'article 1384, al. 1^{er}. Ainsi il n'y aura pas besoin de caractériser une faute commise par le gardien.

L'article 2 de la loi du 30 mars 1999, complétant l'article 75-1 du Code minier par un alinéa 2, précise par ailleurs que « *cette responsabilité de l'exploitant n'est pas limitée au périmètre du titre minier, ni à la durée de validité du titre* ». Ainsi, si l'on fait un parallèle avec le démantèlement des plates-formes *offshore*, l'exploitant engage sa responsabilité pour tout dommage causé en dehors du périmètre du champ visé par la concession, par exemple tout dommage causé par la dérive des *pipelines* ou restes d'installations en dehors du périmètre de sécurité, mais aussi au delà de la validité du titre, donc après l'expiration de la concession. C'est la responsabilité résiduelle.

La détermination du lien de causalité peut ainsi s'avérer difficile. La jurisprudence et la législation tendent vers une extension de la responsabilité de l'exploitant, et de la présomption de sa responsabilité. Dans la plupart des cas, comme en droit minier, il existe un « commencement de preuve » du fait de la situation de l'immeuble lorsque celui-ci se trouve à

¹⁹⁷ Loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 sur les recherches sur le plateau continental, modifiée par les lois n° 77-485 du 11 mai 1977 et la loi de finances n° 93-1152 du 30 décembre 1993 ; lois n° 76-646 et 76-655 du 16 juillet 1976, décret n° 80-470 du 18 juin 1980, modifié par les décrets n° 84-185 du 14 mars 1984 ; décret n° 85-448 du 23 avril 1985 et décret n° 85-1289 du 3 décembre 1985.

¹⁹⁸ *Cass Civ, 14 juin 1896, D. 1897, I, p 433, affaire du remorqueur*

l'intérieur de la zone de surveillance. La détermination de cette zone n'est cependant pas forcément évidente, et demande l'intervention d'experts.

CONCLUSION

Le démantèlement des plates-formes *offshore* fait l'objet d'un droit complexe qui demande encore à être fixé. Il associe des notions de droit international public, privé, de droit maritime, minier, et enfin de droit de l'environnement. La multitude de sources qui nous sont accessibles démontre d'une certaine manière la confusion qui demeure.

Certains pays, comme les Etats-Unis, le Royaume-Uni et la Norvège, ont réussi à développer une réglementation riche, même si elle invite à certaines critiques.

Les pays les plus concernés restent finalement les pays en développement, comme le Nigéria, en Afrique, ou encore la Malaisie, l'Indonésie, en Asie du Sud-Est, mais ceux-ci doivent encore développer leur droit en matière de démantèlement. C'est pourquoi l'étude s'est concentrée sur le droit des Etats-Unis, du Royaume-Uni et de la Norvège, car nous considérons qu'ils peuvent constituer un modèle, bien que chaque pays doive prendre en compte les spécificités de ses plates-formes.

Il n'existe pas d'approche nationale uniforme du démantèlement et de l'élimination des plates-formes pétrolières. Certains Etats auront adopté des législations spéciales et élaboré des clauses contractuelles complexes, tandis que d'autres laisseront ces questions au droit général de la protection de l'environnement.

Beaucoup d'Etats d'accueil ne se sont toujours pas arrêtés sur une date butoir de démantèlement, et ils n'ont pas non plus choisi de mode de démantèlement et d'enlèvement.

Il y a un besoin urgent de définir clairement ce qu'est le démantèlement en droit international. En effet, certains textes emploient encore le terme d'« abandon ». Les installations elles-mêmes devraient être clairement définies. Laisser trop de place à l'interprétation peut s'avérer être un exercice dangereux. Le cas particulier des *pipelines* en est l'une des principales illustrations. On ne saurait les considérer comme étant visé par les textes comme étant des « *installations* ».

Ainsi, l'une des plus grandes lacunes, à la fois au niveau national, régional et international, est le fait qu'aucun texte n'a réellement pris en compte le sort du démantèlement des *pipelines*. Bien que certaines législations nationales l'aient envisagé, elles n'ont cependant pas adopté de mesures assez strictes, préférant généralement le démantèlement partiel, laissant des segments de ces *pipelines* dans le fond de la mer. Les *pipelines* sont primordiaux dans l'exploitation *offshore*, et le fait de ne pas leur avoir réservé une place aussi importante que les plates-formes peut nous paraître aberrant et irresponsable. Laisser les *pipelines* dans la mer peut causer des dommages considérables, dont nous verrons certainement l'étendu dans les années à venir, faute d'avoir adopté de mesures appropriées.

Une autre lacune réside en ce qu'aucun des textes ne fait référence à la réhabilitation du site après le démantèlement. Une fois les structures *offshore* enlevées, des résidus peuvent demeurer sur place, comme les déblais de forage, ou encore certains matériaux. Ces petits débris vont devenir un véritable problème pour l'industrie du pétrole.

Laisser toutes ces questions en suspens ne peut qu'entraîner des litiges. Les risques du démantèlement sur le long terme ne peuvent être à ce jour complètement évalués, c'est pourquoi il est judicieux de retenir la responsabilité résiduelle des propriétaires des plates-formes, bien après l'expiration de leur concession.

Le coût du démantèlement est extrêmement élevé. Ceci risque d'avoir de lourdes conséquences pour ceux qui n'auront pas fait les arrangements financiers nécessaires pour couvrir les dépenses du démantèlement des plates-formes. Nous avons vu qu'on a recherché à transférer les obligations, mais aussi la responsabilité du démantèlement de la plate-forme, à l'Etat, en fin de concession, notamment sous le régime du PSA. Mais est-il raisonnable de faire peser aux Etats de pays en développement, et ainsi à leurs contribuables, le coût du démantèlement ?

Mais la confusion qui tourne autour du démantèlement des plates-formes *offshore* peut servir d'exemple. D'autres industries en plein essor, comme celle des éoliennes *offshore*, doivent éviter ces difficultés, en prenant dès à présent des mesures pour le démantèlement futur de leurs installations.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES JURIDIQUES SPÉCIALISÉS

- **AYOADE (M.A.)**, *Disused Offshore Installations and Pipelines – Towards « Sustainable Decommissioning »*, International Energy and Resources Law and Policy Series, Kluwer Law International, 2001.
- **LIGONIE (J.)**, *Forage – Contrats et statut de l'engin maritime*, Editions Technip, 1981.
- **BONASSIES (P.), SCAPEL (C.)**, *Traité de Droit Maritime*, L.G.D.J, 2010
- **RODIÈRE (R.)**, *Le Navire*, Droit Maritime Rodière, Dalloz, 1980.
- **SUMMERSKILL (M.)**, *Oil Rigs : Law and Insurance (Some Aspects of the Law and Insurance relating to Offshore Mobile Drilling units*, London, Stevens & Sons, 1979.

ARTICLES JURIDIQUES

- **BILLET (P.)**, *Le nouveau régime des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de l'Union Européenne*, Revue de Droit des Transports n°2, Février 2008, dossier 7
- **BOULOC (B.)**, *Rejets d'hydrocarbures : Réflexion sur la « preuve » de l'infraction et les « dommages intérêts »*, DMF, p 195-204, Mars 2005
- **GAO (Z.)**, *Current Issues of International Law on Offshore Abandonment*, Centre for Petroleum and Mineral Law Policy, CPMLP Discussion Paper No. DP 14, 1997
- **HAMZAH (B.A.)**, *International rules on decommissioning of offshore installations : some observations*, Marine Policy, Volume 27, p 339-348, 2003
- **KASOULIDES (G.C.)**, *Removal of offshore platforms and the development of international standards*, Marine Policy, p 249-265, Juillet 1989
- **LUQUIAU (A.)**, *Navire et autres bâtiments de mer – Engins « offshore » - Application de règles relatives aux événements de mer*, JurisClasseur Transport, 20 avril 2009
- **OSMUNDSEN (P.), TVETERAS (R.)**, *Decommissioning of petroleum installations – major policy issues*, Energy Policy volume 31, p 1579-1588, 2003

- **PARENTE (V.), FERREIRA (D.), DOS SANTOS (E.M.), LUCZYNSKI (E.),** *Offshore decommissioning issues : Deductibility and Transferability*, Energy Policy Volume 34, p 1992-2001, 2006
- **PERSONNAZ (J.), VERRIER (F.),** *Mines et Carrières – Relations de droit privé*, JurisClasseur Civil, 1^{er} juillet 2000
- **PERSONNAZ (J.), VERRIER (F.), JALLADE (P.),** *Droit des mines – Régime des recherches minières*, JurisClasseur Civil, 25 février 2004
- **REMOND-GOUILLOUD (M.),** *Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer*, DMF, p 675 – 690, 1977
- **SCHROEDER (D.M.), LOVE (M.S.),** *Ecological and political issues surrounding decommissioning of offshore oil facilities in the Southern California Bight*, Ocean & Coastal Management, Volume 47, p 21-48, 2004

ARTICLES TECHNIQUES ET SCIENTIFIQUES

- **BAINE (M.),** *The North Sea rigs-to-reefs debate*, Short Communication, ICES Journal of Marine Science, Volume 59, p S277-S280, 2002
- **EKINS (P.), VANNER (R.), FIREBRACE (J.),** *Decommissioning of offshore oil and gas facilities : A comparative assessment of different scenarios*, Journal of Environmental Management, Volume 79, p 420-438, 2006
- **KAISER (M.J.),** *The Louisiana artificial reef program*, Marine Policy, Volume 30, p 605-623, 2006
- **KAISER (M.J.),** *Modeling regulatory policies associated with offshore structure removal requirements in the Gulf of Mexico*, Energy Volume 33, p 1038-1054, 2008
- **SIMKINS (G.),** *Platform Decommissioning – What to do with an old oil Platform*, ENDS Report, Juillet 2010
- **TWOMEY (B.J.),** *Study assesses Asia-Pacific offshore decommissioning costs*, Oil & Gas Journal, Volume 108, Issue 10, 15 mars 2010

RAPPORTS JURIDIQUES ET TECHNIQUES

- *Evaluating Alternatives for Decommissioning California's Offshore Oil and Gas Platforms – A technical Analysis to Inform State Policy*, **California Ocean Science Trust**, Juillet 2010
- *Guidance Notes – Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations and Pipelines Under the Petroleum Act 1998*, **Offshore Decommissioning Unit, DECC**, Version 5, Janvier 2010
- *London Convention & Protocol/UNEP - Guidelines for the Placement of Artificial Reefs*, **UNEP Regional Seas Reports & Studies No. 187**, 2009

COLLOQUE

- Intervention de **MAYO (K.)**, Conférence du 1 et 2 Octobre 2009 à Kuala Lumpur, *Regulations in the North Sea*

PRESSE GÉNÉRALE ET SPÉCIALISÉE

- American Journal of International Law
- Decomworld
- Droit Maritime Français
- Le Monde
- Le Monde Diplomatique
- Le Monde, Dossiers et Documents
- L'Express
- Lloyd's Law Report
- Questions internationales, Documentation Française
- Recueil Dalloz
- Revue Générale de Droit International Public
- The Herald Tribune

ANNEXE 1

Offshore Installations - guidelines

RESOLUTION A.672(16)

Adopted on 19 October 1989

GUIDELINES AND STANDARDS FOR THE REMOVAL OF OFFSHORE INSTALLATIONS AND STRUCTURES ON THE CONTINENTAL SHELF AND IN THE EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention and control of marine pollution,

BEARING IN MIND article 60 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, which prescribes that any installations or structures which are abandoned or disused shall be removed to ensure safety of navigation, taking into account any generally accepted international standards established in this regard by the competent International organization, and that such removal shall also have due regard to fishing, protection of the marine environment and the rights and duties of other States,

BEARING IN MIND ALSO that the International Maritime Organization is the competent Organization to deal with this subject,

HAVING CONSIDERED the draft guidelines and standards approved by the Maritime Safety Committee at its fifty-seventh session which were developed in co-operation with the Marine Environment Protection Committee,

1 . ADOPTS the Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zone set out in the Annex to the present resolution;

2. RECOMMENDS that Member Governments take into account the aforesaid Guidelines and Standards when making decisions regarding the removal of abandoned or dis-used installations or structures.

ANNEX

**GUIDELINES AND STANDARDS FOR THE REMOVAL OF OFFSHORE
INSTALLATIONS AND STRUCTURES ON THE CONTINENTAL
SHELF AND IN THE EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE**

1 GENERAL REMOVAL REQUIREMENT

1.1 Abandoned or disused offshore installations or structures on any continental shelf or in any exclusive economic zone are required to be removed, except where non-removal or partial removal is consistent with the following guidelines and standards.

1.2 The coastal State having jurisdiction over the installation or structure should ensure that it is removed in whole or in part in conformity with these guidelines and standards once it is no longer serving the primary purpose for which it was originally designed and installed, or serving a subsequent new use, or where no other reasonable justification cited in these guidelines and standards exists for allowing the installation or structure or parts thereof to remain on the sea-bed. Such removal should be performed as soon as reasonably practicable after abandonment or permanent disuse of such installation or structure.

1.3 Notification of such non-removal or partial removal should be forwarded to the Organization.

1.4 Nothing in these guidelines and standards is intended to preclude a coastal State from imposing more stringent removal requirements for existing or future installations or structures on Its continental shelf or In its exclusive economic zone.

× **GUIDELINES**

2.1 The decision to allow an offshore installation, structure, or parts thereof, to remain on the sea-bed should be based, in particular, on a case-by-case evaluation, by the coastal State with jurisdiction over the installation or structure, of the following matters:

- .1 any potential effect on the safety of surface or subsurface navigation, or of other uses of the sea;
- .2 the rate of deterioration of the material and its present and possible future effect on the marine environment;
- .3 the potential effect on the marine environment, including living resources;

- .4 the risk that the material will shift from its position at some future time;
- .5 the costs, technical feasibility, and risks of injury to personnel associated with removal of the installation or structure, and
- .6 the determination of a new use or other reasonable Justification for allowing the installation or structure or parts thereof to remain on the sea-bed.

2.2 The determination of any potential effect on safety of surface or subsurface navigation or of other uses of the sea should be based on: the number, type and draught of vessels expected to transit the area in the foreseeable future; the cargoes being carried in the area; the tide, current, general hydrographic conditions and potentially extreme climatic conditions; the proximity of designated or customary sea lanes and port access routes" the aids to navigation in the vicinity; the location of commercial fishing areas; the width of the available navigable fairway; and whether the area is an approach to or In straits used for international navigation or routes used for international navigation through archipelagic waters.

2.3 The determination of any potential effect on the marine environment should be based upon scientific evidence taking into account: the effect on water quality; geological and hydrographic characteristics; the presence of endangered or threatened species; existing habitat types; local fishery resources; and the potential for pollution or contamination of the site by residual products from, or deterioration of, the offshore installation or structure.

2.4 The process for allowing an offshore installation or structure, or parts thereof, to remain on the sea-bed should also include the following actions by the coastal State with ific official authorization identifying the

jurisdiction over the installation or structure: special

conditions under which an Installation or structure, or parts thereof, will be allowed to remain on the sea-bed; the drawing up of a specific plan, adopted by the coastal State, to monitor the accumulation and deterioration of material left on the sea-bed to ensure there is no subsequent adverse impact on navigation, other uses of the sea or the marine environment; advance notice to mariners as to the specific position, dimensions, surveyed depth and markings of any installations or structures not entirely removed from the sea-bed. and advance notice to appropriate hydrographic services to allow for timely revision of n@autical charts.

3 STANDARDS

The following standards should be taken into account when a decision is made regarding the removal of an offshore installation or structure.

3.1 All abandoned or disused installations or structures standing in less than 75 m of water and weighing less than 4,000 tonnes in air, excluding the deck and superstructure, should be entirely removed.

3.2 All abandoned or disused installations or structures emplaced on the sea-bed on or after 1 January 1998, standing in less than 1 00 m of water and weighing less than 4,000 tonnes in air, excluding the deck and

superstructure, should be entirely removed.

3.3 Removal should be performed in such a way as to cause no significant adverse effects upon navigation or the marine environment. Installations should continue to be marked in accordance with IALA recommendations prior to the completion of any partial or complete removal that may be required. Details of the position and dimensions of any installations remaining after the removal operations should be promptly passed to the relevant national authorities and to one of the world charting hydrographic authorities. The means of removal or partial removal should not cause a significant adverse effect on living resources of the marine environment, especially threatened and endangered species.

3.4 The coastal State may determine that the installation or structure may be left wholly or partially in place where:

- .1 an existing installation or structure, including one referred to in paragraphs 3.1 or 3.2, or a part thereof, will serve a new use if permitted to remain wholly or partially in place on the sea-bed (such as enhancement of a living resource); or
- .2 an existing installation or structure, other than one referred to in paragraphs 3.1 and 3.2, or part thereof, can be left there without causing unjustifiable interference with other uses of the sea.

3.5 Notwithstanding the requirements of paragraphs 3.1 and 3.2, where entire removal is not technically feasible or would involve extreme cost, or an unacceptable risk to personnel or the marine environment, the coastal State may determine that it need not be entirely removed.

3.6 Any abandoned or disused installation or structure, or part thereof, which projects above the surface of the sea should be adequately maintained to prevent structural failure. In cases of partial removal referred to in paragraphs 3.4, 2 or 3.5, an unobstructed water column sufficient to ensure safety of navigation, but not less than 55 m, should be provided above any partially removed installation or structure which does not project above the surface of the sea.

3.7 Installations or structures which no longer serve the primary purpose for which they were originally designed or installed and are located in approaches to or in straits used for international navigation or routes used for international navigation through archipelagic waters, in customary deep-draught sea lanes, or in, or immediately adjacent to, routing systems which have been adopted by the Organization should be entirely removed and should not be subject to any exceptions.

3.8 The coastal State should ensure that the position, surveyed depth and dimensions of material from any installation or structure which has not been entirely removed from the sea-bed are indicated on nautical charts and that any remains are, where necessary, properly marked with aids to navigation. The coastal State should also ensure that advance notice of at least 120 days is issued to advise mariners and appropriate hydrographic services of the change in the status of the installation or structure.

3.9 Prior to giving consent to the partial removal of any installation or structure, the coastal State should satisfy itself that any remaining materials will remain on location on the sea-bed and not move under the influence of

waves, tides, currents, storms or other foreseeable natural causes so as to cause a hazard to navigation.

3.1 0 The coastal State should identify the party responsible* for maintaining the aids to

if they are deemed necessary to mark the position of any obstruction to navigation, and for monitoring the condition of remaining material. The coastal State should also ensure that the responsible party* conducts periodic monitoring, as necessary, to ensure continued compliance with these guidelines and standards.

3.11 The coastal State should ensure that legal title to installations and structures which have not been entirely removed from the sea-bed is unambiguous and that responsibility for maintenance and the financial ability to assume liability for future damages are clearly established.

3.12 Where living resources can be enhanced by the placement on the sea-bed of material from removed installations or structures (e.g. to create an artificial reef), such material should be located well away from customary traffic lanes, taking into account these guidelines and standards and other relevant standards for the maintenance of marl-time safety.

3.13 On or after 1 January 1998, no Installation or structure should be placed on any con-tinental shelf or In any exclusive economic zone unless the design and construction of the Installation or structure is such that entire removal upon abandonment or permanent dis-use would be feasible.

3.14 Unless otherwise stated, these standards should be applied to existing as well as future installations or structures.

- **The phrase "party responsible" refers to any juridical or physical person identified by the coastal State for a purpose mentioned in the above paragraph 3.10.**

ANNEXE 2

CONVENTION ON THE PREVENTION OF MARINE POLLUTION BY DUMPING OF WASTES AND OTHER MATTER

Article III

For the purposes of this Convention:

- 1 (a) "Dumping" means:
 - (i) any deliberate disposal at sea of wastes or other matter from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea;
 - (ii) any deliberate disposal at sea of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea.
 - (b) "Dumping" does not include:
 - (i) the disposal at sea of wastes or other matter incidental to, or derived from the normal operations of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea and their equipment, other than wastes or other matter transported by or to vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea, operating for the purpose of disposal of such matter or derived from the treatment of such wastes or other matter on such vessels, aircraft, platforms or structures;
 - (ii) placement of matter for a purpose other than the mere disposal thereof, provided that such placement is not contrary to the aims of this Convention.
 - (c) The disposal of wastes or other matter directly arising from, or related to the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources will not be covered by the provisions of this Convention.
-
- 2 "Vessels and aircraft" means waterborne or airborne craft of any type whatsoever. This expression includes air cushioned craft and floating craft, whether self-propelled or not.
 - 3 "Sea" means all marine waters other than the internal waters of States.³
 - 4 "Wastes or other matter" means material and substance of any kind, form or description.
 - 5 "Special permit" means permission granted specifically on application in advance and in accordance with Annex II and Annex III.
 - 6 "General permit" means permission granted in advance and in accordance with Annex

ANNEXE 3

Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets

Aux fins du présent Protocole :

1. "Convention" désigne la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, telle que modifiée.
2. "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale.
3. "Secrétaire général" désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

4.1 "Immersion" désigne :

4.1.1 toute élimination délibérée dans la mer de déchets ou autres matières à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer;

4.1.2 tout sabordage en mer de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer;

4.1.3 tout entreposage de déchets ou autres matières sur le fond des mers, ainsi que dans leur sous-sol, à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer; et

4.1.4 tout abandon ou renversement sur place de plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer, dans le seul but de leur élimination délibérée.

4.2 Le terme "immersion" ne vise pas :

4.2.1 l'élimination dans la mer de déchets ou autres matières résultant ou provenant de l'exploitation normale de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer ainsi que leur équipement, à l'exception des déchets ou autres matières transportés par ou transbordés sur des navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer qui sont utilisés pour l'élimination de ces matières, ou provenant du traitement de tels déchets ou autres matières à bord desdits navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels;

4.2.2 le dépôt de matières à des fins autres que leur simple élimination sous réserve qu'un tel dépôt ne soit pas incompatible avec l'objet du présent Protocole; et

4.2.3 nonobstant les dispositions du paragraphe 4.1.4, l'abandon dans la mer de matières (par exemple des câbles, des pipelines ou des appareils de recherche marine) déposées à des fins autres que leur simple élimination.

4.3 L'élimination ou l'entreposage de déchets ou autres matières résultant directement ou indirectement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement offshore des ressources minérales du fond des mers ne relève pas des dispositions du présent Protocole.

5.1 "Incinération en mer" désigne la combustion à bord d'un navire, d'une plate-forme ou autre ouvrage artificiel en mer de déchets ou autres matières aux fins de leur élimination délibérée par destruction thermique.

5.2 L'expression "incinération en mer" ne vise pas l'incinération de déchets ou autres matières à bord d'un navire, d'une plate-forme ou autre ouvrage artificiel en mer si de tels déchets ou autres matières résultent de l'exploitation normale de ce navire, de cette plate-forme ou autre ouvrage artificiel en mer.

6. "Navires et aéronefs" désigne les véhicules circulant sur l'eau, dans l'eau ou dans les airs, quel qu'en soit le type. Cette expression englobe les véhicules sur coussin d'air et les engins flottants, qu'ils soient autopropulsés ou non.

7. "Mer" désigne toutes les eaux marines autres que les eaux intérieures des Etats, ainsi que les fonds marins et leur sous-sol; ce terme ne comprend pas les dépôts dans le sous-sol marin auxquels on accède uniquement à partir de la terre.

8. "Déchets ou autres matières" désigne les matériaux et substances de tout type, de toute forme et de toute nature.

9. "Permis" désigne l'autorisation accordée préalablement et conformément aux mesures pertinentes adoptées en application de l'article 4.1.2 ou de l'article 8.2.

10. "Pollution" désigne l'introduction, résultant directement ou indirectement d'activités humaines, de déchets ou autres matières dans la mer, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et aux écosystèmes marins, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y

compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité d'utilisation de l'eau de mer et dégradation des valeurs d'agrément.

Article 3 - Obligations générales

1. Dans la mise en oeuvre du présent Protocole, les Parties contractantes appliquent une approche de précaution en matière de protection de l'environnement contre l'immersion de déchets ou autres matières, cette approche consistant à prendre les mesures préventives appropriées lorsqu'il y a des raisons de penser que des déchets ou autres matières introduits dans le milieu marin risquent de causer un préjudice, et ce, même en l'absence de preuves concluantes de l'existence d'un lien causal entre les apports et leurs effets.
2. Compte tenu de l'approche selon laquelle le pollueur devrait, en principe, assumer le coût de la pollution, chaque Partie contractante s'efforce d'encourager des pratiques selon lesquelles les personnes qu'elle autorise à se livrer à l'immersion ou à l'incinération en mer assument les coûts liés au respect des prescriptions relatives à la prévention et à la maîtrise de la pollution imposées pour les activités ainsi autorisées, compte dûment tenu de l'intérêt public.
3. Lorsqu'elles appliquent les dispositions du présent Protocole, les Parties contractantes agissent de manière à ne pas déplacer, directement ou indirectement, les dommages ou la probabilité de dommages d'un secteur de l'environnement à un autre et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre.
4. Aucune des dispositions du présent Protocole ne doit être interprétée comme empêchant les Parties contractantes de prendre, individuellement ou conjointement, des mesures plus strictes conformes au droit international pour ce qui est de prévenir, de réduire et, lorsque cela est possible dans la pratique, d'éliminer la pollution.