

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

RISQUES ET RESPONSABILITE CIVILE EN
MATIERE D'INSTALLATION PETROLIERE
OFFSHORE

Mémoire pour l'obtention du
Master II Droit maritime

par

Julie TROUSSIER

sous la direction de Monsieur Christian SCAPEL

Année universitaire 2015-2016



Plateforme pétrolière chinoise

Risques et responsabilité civile en matière d'installation pétrolière offshore

Julie TROUSSIER

REMERCIEMENTS

Ce travail représente à mes yeux, au-delà d'un simple travail de recherche dans le cadre de ma dernière année d'étude, l'aboutissement d'un parcours scolaire atypique.

Il fait également la preuve que la ténacité, la patience et la volonté permettent d'atteindre des objectifs que je n'avais pas même envisagés lors de la reprise de mes études.

Je remercie mes parents qui ont veillé à ce que je puisse me consacrer sereinement à mes études et sans lesquels rien n'aurait été possible.

Suivre les enseignements des Professeurs Pierre Bonassies et Cyril Bloch, de Maître Christian Scapel ainsi que de tous les intervenants du Master II Droit Maritime au sein de la Faculté de Droit d'Aix en Provence a été pour moi un réel honneur.

Je remercie également Monsieur Loïc Roulette pour sa disponibilité, son aide et ses éclairages précieux.

Enfin, je tiens à exprimer ma gratitude à mes relecteurs et correctrices, ainsi qu'à tous les Professeurs et les proches dont le soutien et les encouragements m'ont aidée à surmonter chaque difficulté et à comprendre que *« ce n'est pas parce que les choses sont difficiles que nous n'osons pas, c'est parce que nous n'osons pas qu'elles sont difficiles »*¹.

¹ Sénèque.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS.....	3
SOMMAIRE	4
TABLE DES ABREVIATIONS.....	5
INTRODUCTION	7
PREMIERE PARTIE : L'EXPLOITATION PETROLIERE <i>OFFSHORE</i> , UNE ACTIVITE RISQUEE APPELANT DES MESURES DE PREVENTION ADAPTEES.....	13
Titre I : La nature particulière des plateformes pétrolières <i>offshore</i>	14
Chapitre I : La diversité des plateformes pétrolières existantes	14
Chapitre II : La typologie des risques encourus par les plateformes	23
Titre II : L'appréhension en droit international des dommages causés par les plateformes pétrolières	34
Chapitre I : Les spécificités juridiques des notions en présence	34
Chapitre II : La prévention internationale des dommages de pollution causés par les plateformes pétrolières	51
SECONDE PARTIE : L'APPREHENSION PAR LE DROIT INTERNATIONAL DE LA RESPONSABILITE CIVILE EN MATIERE D'INSTALLATION PETROLIERE <i>OFFSHORE</i>	72
Titre I : Les carences du droit international en matière de responsabilité civile.....	72
Chapitre I : Présentation de la responsabilité civile à l'échelle internationale.....	73
Chapitre II : Les conséquences de l'absence d'uniformisation du régime de responsabilité civile à l'échelle internationale.....	93
Titre II : Droit prospectif en matière de responsabilité civile pour les dommages causés par une installation pétrolière offshore.....	108
Chapitre I : Les propositions pour la mise en place d'un système de responsabilité civile spécifique à l'activité <i>offshore</i>	108
Chapitre II : Réflexion sur la nécessité et le contenu d'un accord international.....	117
CONCLUSION	129
BIBLIOGRAPHIE	132
TABLE DES ANNEXES.....	138
ANNEXE I.....	139
ANNEXE II.....	141
ANNEXE III	142
TABLE DES MATIERES.....	148

TABLE DES ABREVIATIONS

C.D.I.	.....	Comité de Droit International
C.I.J.	.....	Cour Internationale de Justice
C.M.I.	.....	Comité Maritime International
CERCLA		<i>Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act</i>
C.E.S.E.	.....	Conseil Economique Social et Environnemental
C.L.C.	.....	<i>Civil Liability Convention</i>
C.N.U.D.M.	.....	Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer
D.M.F.	.....	Droit Maritime Français
D.S.O.M.	.....	Directive sur la Sécurité des Opérations en Mer
D.T.S.	.....	Droits de Tirages Spéciaux
F.I.P.O.L.	.....	Fonds d'indemnisation des pollutions maritimes
F.P.S.O.	.....	<i>Floating Production Storage and Offloading</i>
F.P.U.	.....	<i>Floating Production Unit</i>
F.S.O.	.....	<i>Floating Storage and Offloading</i>
I.F.R.E.M.E.R.	.....	Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer
KM	.....	Kilomètre
L.G.D.J.	.....	Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence
L.L.M.C.	.....	<i>Limitation of Liability for Maritime Claims</i>
MAR.POL.	.....	<i>Marine Pollution</i>
M.O.D.U.	.....	<i>Module Offshore Drilling Units</i>
O.M.I.	.....	Organisation Maritime Internationale

O.N.U.	Organisation des Nations unies
O.P.A.	<i>Oil Pollution Act</i>
O.P.O.L.	<i>Offshore Pollution Liability</i>
P.N.U.E.	Programme des Nations unies pour l'Environnement
S.P.A.R.	<i>Single Point Anchor Reservoir</i>
T.L.P.	<i>Tensioned Leg Platform</i>
U.S.C.	<i>United State Constitution</i>
Z.E.E.	Zone Economique Exclusive

INTRODUCTION

« Notre pouvoir désormais infiniment mortifère sur la vie nous rend totalement responsables de la vie (...) ; la prise de conscience de notre responsabilité de la vie nous fait surgir cette finalité primordiale : défendre, protéger et même sauver la vie »².

Une plateforme pétrolière de 17 000 tonnes du groupe *Transocean*, la plateforme *Transocean Winner*, s'est échouée le 9 août 2016 sur les côtes de l'île écossaise de Lewis avec 280 tonnes de carburant à son bord après que la remorque qui la déplaçait a cédé au large. Fort heureusement, nous sommes loin des catastrophes de *Montara* en 2009 au large des côtes australiennes et de *Deepwater Horizon* en 2010 dans le Golfe du Mexique.

L'accident de la plateforme *Deepwater Horizon* a fait grand bruit et figure parmi les plus importantes pollutions maritimes jamais connues, bien loin devant les naufrages des pétroliers tels que *l'Atlantic Empress* en 1979, *l'Exxon Valdez* en 1989 ou encore *l'Erika* en 1999. Il a eu le mérite, s'il est possible de parler de mérite ici, de remettre à l'ordre du jour les questions quant aux risques engendrés par de tels engins et la nécessité d'un encadrement juridique international adapté en matière de prévention mais également en matière de responsabilité civile.

Il convient de délimiter le sujet de notre étude et de le replacer dans son contexte historique mais également économique avant d'en démontrer l'intérêt.

² E. Morin, *La Méthode 2, La vie de la vie*, Seuil, 1980, p. 430.

Délimitation du sujet

Pourquoi traiter de *l'offshore* pétrolier dans le contexte actuel de développement d'énergies dites « du futur » ? Certainement parce que le pétrole reste encore, à l'heure actuelle, « le nerf de la guerre » et que l'économie mondiale est loin d'être sevrée.

Les problématiques de prévention des risques et de responsabilité civile en matière d'*offshore* pétrolier sont particulières et restent des questions sans réponse à l'échelle internationale. Il ne sera donc pas question ici de traiter de la construction ou de l'exploitation des plateformes pétrolières mais seulement de s'intéresser à leur nature juridique, aux risques qu'elles engendrent, à la responsabilité civile qui en découle et à la manière dont le droit international aborde ces questions.

La responsabilité pénale en matière de dommages causés par une plateforme pétrolière ne sera pas non plus abordée dans le cadre de cette étude.

Contexte historique

La recherche de pétrole en mer s'est développée dès la fin du XIX^{ème} siècle en Californie « à partir d'appontements de bois reliés au rivage »³. Le puits ainsi foré est situé à quelques centaines de mètres des côtes et mesure 10 mètres de

³ J-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°750.11.

profondeur⁴.

Dans les années 1920, les premiers gisements de pétrole en mer sont découverts à Maracaibo au Venezuela. L'Union Soviétique débute l'exploration pétrolière *offshore* en 1925 en Mer Caspienne mais c'est en 1933 que le premier forage sera réalisé dans le Golfe du Mexique. Une première plateforme pétrolière est installée au large de la Louisiane en 1947 et la « première plateforme de forage auto-élevatrice porteuse d'un chevalement non fixé à terre »⁵ sera construite en 1956. Jusqu'alors, les groupes pétroliers se contentaient d'adapter les connaissances terrestres qu'ils possédaient mais en 1960, la « première technologie océanique particulière »⁶ permet le forage d'un puits par 30 mètres de profondeur d'eau au large du Texas.

L'économie a joué le rôle de facteur de progrès en 1973 après le choc pétrolier. En effet, les Etats consommateurs de pétrole ont réalisé à quel point ils étaient dépendants des Etats producteurs des pays du Golfe persique⁷. Dès lors, les forages « au large des côtes », plus couramment appelés forages *offshore*, ont connu un développement fulgurant notamment dans le Golfe du Mexique mais également en Mer du Nord. Les forages sous quelques dizaines de mètres d'eau se sont désormais transformés en forages dans des eaux dites « ultra profondes »⁸ ; la technique ayant si rapidement évolué qu'en avril 2016, les entreprises Total et Exxon Mobil se sont lancées

⁴ J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.5.

⁵ J-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°750.11.

⁶ J-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°750.11.

⁷ « L'exploitation pétrolière *offshore* : enjeux maritimes », Institut Supérieur d'Economie Maritime, Nantes - Saint Nazaire, Note de synthèse n°125, Mai 2010, p.1.

⁸ Soit au-delà de 1500 mètres de profondeur d'eau.

conjointement dans un forage exploratoire à 250 miles nautiques⁹ des côtes uruguayennes par plus de 3 400 mètres de fond¹⁰.

Dans les années 1960, la part de la production marine dans la production totale de pétrole représentait 11 % avec 110 millions de tonnes extraites. En 1980, 7 ans après le choc pétrolier, cette part est portée à 21 % avec 365 millions de tonnes. En 2010 elle représente 35% de la production de pétrole avec 1 500 millions de tonnes extraites¹¹.

Contexte économique

Le choc pétrolier de 1973, véritable tournant dans l'extraction pétrolière, a fait de l'exploration et l'exploitation pétrolières *offshore* un véritable facteur économique. En effet, si les pays du Moyen-Orient détiennent la majorité des réserves terrestres exploitables de pétrole, il s'avère que « *tous les continents recèlent des gisements sous-marins* »¹² et que la plupart des pays producteurs de pétrole ne font pas partie de l'Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole.

Cette organisation non gouvernementale, créée en 1960 à l'initiative du Ministre du développement vénézuélien, « *visait à rééquilibrer les relations entre les pays producteurs et les compagnies pétrolières occidentales qui régissent le marché depuis sa création à la fin du XIXe siècle* »¹³. A une époque relativement récente, l'organisation assurait une production équilibrée et proportionnelle de la demande de pétrole. Cependant, depuis quelques années le nombre de pays producteurs de pétrole non membres de l'OPEP augmente et toutes les

⁹ 1 mile nautique équivaut à environ 1,852 kilomètre.

¹⁰ « Opération sur le forage le plus profond du monde », sur www.bourbonoffshore.com

¹¹ J-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°750.11-1.

¹² J-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°750.11-1.

¹³ Sur www.connaissancedesenergies.org.

réerves de pétrole découvertes dans des eaux d'une profondeur de 1 500 mètres ou plus le sont en dehors de son égide¹⁴. Cette nouvelle répartition des ressources de pétrole¹⁵ a un impact stratégique et géopolitique non négligeables.

Il faut également prendre en compte le coût économique inhérent à l'exploitation pétrolière *offshore* : si celui-ci a été réduit par trois en 30 ans, il n'en reste pas moins conséquent et supérieur à celui de l'extraction pétrolière à terre. Dans ce contexte, son développement dépend pour beaucoup des cours du pétrole, cours qui est principalement fonction des relations entre pays producteurs de pétrole membres ou non de l'OPEP et de leurs situations économiques et politiques.

Malgré un cours du pétrole relativement bas, on constate que le développement de l'activité pétrolière *offshore* n'a pas été interrompu. En effet, les projets sont nombreux notamment au large du Brésil et en Afrique de l'Ouest. La dépendance de l'économie mondiale au pétrole pousse les Etats et les compagnies pétrolières à continuer leurs recherches et à exploiter les champs découverts qu'ils se trouvent en mer ou à terre.

Intérêt juridique du sujet

L'activité pétrolière en mer revêt un caractère fortement internationalisé. Les acteurs sont d'origines diverses et leur zone d'activité, la mer, est commune à l'humanité entière. Les mers et océans disposent d'ailleurs d'un régime juridique déterminé par le droit international public.

¹⁴ J-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°750.11-1.

¹⁵ Sans tenir compte du développement de l'extraction de pétrole de schiste ces dernières années.

Nul doute que les activités ayant lieu en son sein doivent faire l'objet d'une approche juridique internationale prenant en compte les spécificités de cet environnement commun et hostile à l'Homme.

L'*offshore* pétrolier n'est pas un phénomène nouveau mais il semble pourtant que son encadrement par le droit international soit lacunaire. Il est toutefois difficilement envisageable de traiter à l'échelle nationale des questions internationales par essence. C'est également un domaine spécifique, distinct du monde maritime traditionnel qui mérite une analyse juridique et des règles propres.

La prévention des risques et la responsabilité civile sont des domaines juridiques distincts en ce qu'ils interviennent respectivement avant et après la réalisation d'un dommage. Mais ils sont liés par le même objectif : éviter que les dommages ne surviennent ou en limiter les conséquences autant que possible. Ce sera le sujet de ce mémoire.

Notre étude tentera de démontrer d'une part que l'activité pétrolière *offshore* est une activité particulière et risquée appelant des mesures de préventions adaptées à l'échelle internationale (**Première partie**). Il sera donc question ici de décrire les différents types de plateformes pétrolières ainsi que leur nature juridique et de dresser un état des lieux des approches existantes en matière de prévention.

Dans un second temps, nous nous attacherons à constater les lacunes du droit international en matière de responsabilité civile concernant les dommages causés par le pétrolier *offshore*, les progrès en cours et à proposer une solution internationale (**Seconde partie**).

PREMIERE PARTIE : L'EXPLOITATION PETROLIERE OFFSHORE, UNE ACTIVITE RISQUEE APPELANT DES MESURES DE PREVENTION ADAPTEES

La recherche de pétrole, en vue de pourvoir aux besoins d'une économie désormais mondialisée et dépendante, a amené l'Homme bien loin de son milieu naturel. Certes, l'Homme possède en lui la faculté d'innover et de se surpasser afin de découvrir et d'exploiter le monde qui l'entoure mais ce désir permanent de progrès s'accompagne de risques de plus en plus grands auxquels il lui est parfois difficile de faire face.

Ce constat s'avère particulièrement vrai en matière d'exploitation pétrolière en mer. Les prouesses techniques réalisées depuis les années 1950 en matière d'engins conçus pour l'exploitation pétrolière en mer sont spectaculaires mais suscitent, au regard du droit, des questions quant à leur nature (**Titre I**).

Ces progrès n'ont d'égal que l'accroissement des risques encourus dans ce domaine que les Etats et les différents groupes pétroliers tentent de minimiser au travers d'accords et de normes de prévention (**Titre II**).

Il paraît en effet nécessaire de qualifier juridiquement les différents types de plateformes pétrolières existantes ainsi que les risques qui en découlent pour pouvoir déterminer quel régime de responsabilité sera appliqué en cas de dommage causé lors de leur exploitation.

Titre I : La nature particulière des plateformes pétrolières offshore

Les plateformes pétrolières ne sont pas, contrairement à ce que l'on pourrait penser de prime abord, toutes identiques. Certaines d'entre elles servent à forer¹⁶ les fonds sous-marins afin d'y découvrir des gisements pétrolifères tandis que d'autres servent à l'exploitation de ceux-ci afin d'en extraire le précieux « or noir ».

La présentation technique des différents types de plateformes (**Chapitre I**) est nécessaire pour appréhender ensuite leur nature juridique (**Chapitre II**).

Chapitre I : La diversité des plateformes pétrolières existantes

Les plateformes se distinguent selon qu'elles servent soit d'unité de forage en mer¹⁷ (phase exploratoire) soit d'unité de production¹⁸ (phase d'exploitation). La nécessité d'innover en matière de plateforme est due aux progrès techniques réalisés pour exploiter des gisements de pétrole situés sous des profondeurs d'eau de plus en plus importantes.

Ainsi on peut distinguer selon que la plateforme est destinée à l'exploration ou à l'exploitation de pétrole dans des eaux d'une profondeur inférieure à 1500 mètres (**Section I**) ou dans des eaux d'une profondeur supérieure (**Section II**).

¹⁶ « On appelle forage l'ensemble des opérations permettant le creusement de trous généralement verticaux », sur www.universalis.fr

¹⁷ Ou *Module Offshore Drilling Units* (MODU) dans le jargon technique de l'*offshore*.

¹⁸ Ou *Production Platforms* dans le jargon technique de l'*offshore*.

Section I : Les engins destinés à l'exploration et à l'exploitation de pétrole en eau peu profonde et profonde

La structure des plateformes a beaucoup évolué au fil des années pour pouvoir découvrir et exploiter du pétrole de plus en plus profondément enfoui sous les eaux. Les premières plateformes furent fixées au fond marin (I) mais rapidement d'autres plateformes flottantes et mobiles sont apparues (II).

I. Les plateformes pétrolières fixes

Ces plateformes sont des engins construits pour reposer sur les fonds marins. Les plateformes fixes de type métallique (A) et les plateformes à embase poids (B) possèdent des dimensions parfois démesurées ; à tel point qu'elles sont construites en plusieurs éléments sur des sites adaptés à terre, éléments qui sont ensuite acheminés séparément grâce à des barges ou docks flottants sur le lieu de forage pour y être assemblés. Ces plateformes permettent des forages en eau peu profonde¹⁹ mais dans des conditions parfois extrêmement difficiles d'où la nécessité de la création de plateformes dites souples (C).

A. Les plateformes à structure métallique

Ces plateformes destinées au forage sont composées de « *structures en acier constituées de membrures tubulaires et fixées au sol par des piles en acier* »²⁰ et sont appelées *jacket deck* dans le langage technique. La structure métallique reposant sur le fond marin est amenée sur place dans un premier temps, mise en place puis fixée de manière définitive. Le *topside*, « *partie utile située en*

¹⁹ Profondeur inférieure à 300 mètres.

²⁰ « Plateformes pétrolières », sur www.connaissancesdesenergies.org

*surface et constituée de modules préfabriqués »*²¹, est installé dans un second temps sur la structure métallique et permet le stockage du matériel nécessaire au forage mais peut également permettre le logement du personnel travaillant à son bord.

Une fois fixées, ces plateformes ne peuvent être déplacées qu'à la condition d'être démontées.

B. Les plateformes à embase poids

Elles sont également appelées *gravitrary platforms*. Ces plateformes ont pour particularité d'assurer leur stabilité grâce à leur propre poids et sont donc résistantes à l'effet de houle ainsi qu'à des conditions climatiques difficiles.

A titre d'exemple, la plateforme pétrolière Hibernia, située au large de Terre-Neuve au Canada, est composée d'une structure en béton de plus de 1,2 million de tonnes et a été conçue pour résister à des icebergs de plus de 800 000 tonnes en déplacement à une vitesse de 3 km/h ainsi qu'à des vagues de plus de 30 mètres de haut²².

Ces plateformes sont utilisées dans des eaux n'excédant pas 200 mètres de profondeur car leur coût deviendrait dès lors prohibitif mais présentent l'avantage de pouvoir être ballastées afin d'être déplacées sur un autre gisement.

²¹ « Plateformes pétrolières », sur www.connaissancedesenergies.org

²² « Hibernia, une plate-forme pétrolière », sur www.canal-u.tv.

Le centre de la structure bétonnée est creux afin de pouvoir stocker du pétrole²³ ou de l'eau permettant par la même occasion de renforcer la stabilité de la structure.

C. Les plateformes dites « souples »

Appelées *compliant tower*²⁴ ou « plateformes articulées »²⁵, ce type de plateforme permet d'exploiter les fonds marins jusqu'à une profondeur d'eau d'environ 1 000 mètres dans des conditions difficiles.

Il a été nécessaire de revoir ce système car la construction de plateformes fixes à structure métallique d'une telle hauteur représenterait un coût prohibitif et les matériaux utilisés pourraient connaître une usure prématurée de par la force de la houle et des pressions exercées.

Ainsi, les ponts flottants sont arrimés au fond grâce à une articulation mécanique²⁶, un ensemble de tuyaux sous tension permanente ou encore par des haubans ancrés au fond marin²⁷.

²³ A titre d'exemple, la plateforme Hibernia peut stocker 1,3 millions de barils de pétrole brut.

²⁴ *Glossary of onshore and offshore pipelines*, Technip, Omnium Technique des Transports par Pipeline, 1979, p. 80.

²⁵ V. Larue, S. Persand, B. Schmitt et C.-C. Seierstad, *L'exploitation offshore des hydrocarbures*, INSA Toulouse, Département de Génie civil, mémoire de 3^{ème} année, p. 36.

²⁶ J.-B. Charles, *Le régime juridique des dommages en matière de services maritimes à l'offshore pétrolier*, Université Aix-Marseille III, mémoire master II, 2007, p. 18.

²⁷ *Guyed towers* dans le jargon technique de l'*offshore*.

II. Les plateformes pétrolières mobiles

Ces plateformes se caractérisent par la possibilité qui leur est offerte d'être déplacées en fonction des gisements à exploiter. Il existe les plateformes auto-élévatrices (A) et les plateformes semi-submersibles (B).

A. Les plateformes auto-élévatrices

Ces plateformes sont construites pour des exploitations de pétrole en eau peu profonde (environ 100 mètres de profondeur).

Elles sont constituées de piliers qui prennent appui sur le fond marin et d'une coque pouvant être élevée ou abaissée par flottaison en fonction des besoins du site sur lequel elles se trouvent.

Ces plateformes servent principalement d'engin de forage ou d'exploration autour de plateformes non équipées d'engin de forage. Elles peuvent également servir de lieu de vie pour les travailleurs en mer.

B. Les plateformes semi-submersibles

Ces plateformes pétrolières permettent des forages et une exploitation pétrolière à une profondeur pouvant atteindre 1 000 mètres environ.

Ces plateformes peuvent être de différents types :

- Elles peuvent être « supportées par des piles carénées reposant sur des flotteurs de forte dimension »²⁸.

²⁸ J-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°750.12.

- La société Technip a mis au point un type de plateforme semi-submersible composé d'un ponton submergé et d'un *topside* pouvant parfois peser jusqu'à 40 000 tonnes²⁹.

Ce type d'engin peut être remorqué ou autopropulsé grâce à des pods orientables.

Une fois sur leur lieu d'exploitation, elles sont reliées au fond marin grâce à des ancrages ou des câbles puis ballastées afin de les immerger sous une vingtaine de mètres d'eau. Un *topside* hors de l'eau en assure l'exploitation. Ce type de plateforme permet ainsi de minimiser les mouvements de houle et par conséquent s'adapte plus aisément aux mers difficiles.

Les différentes plateformes pétrolières évoquées ci-dessus ne permettent pas une exploitation en eau ultra profonde mais restent tout de même très utilisées puisque l'exploitation des gisements en eau peu profonde (découverts en premier de par les technologies développées à l'époque) peut se poursuivre durant plusieurs décennies³⁰.

Section II : Les engins destinés au forage ou à l'exploitation en eau ultra profonde

La course au pétrole a poussé les grandes compagnies pétrolières à investir des sommes colossales³¹ pour explorer et exploiter des gisements pétrolifères dans des eaux d'une profondeur pouvant dépasser les 1 500 mètres. Un

²⁹ « Plateformes flottantes » sur www.technip.com

³⁰ Le champ pétrolier d'Ekofisk au large des côtes norvégiennes a été découvert en 1969 et est estimé exploitable jusqu'en 2050.

³¹ « En 2004, les investissements de développement des gisements en mer profonde des dix Majeures ont atteint 10 milliards de dollars » J.-P. Beurrier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°750.12.

forage en eau ultra profonde³² nécessite des innovations telles que certaines d'entre elles proviennent de l'exploration... spatiale³³ !

Ainsi, il existe quatre principaux types de plateformes permettant de découvrir et d'exploiter le pétrole enfoui à des profondeurs dignes du célèbre Nautilus³⁴ de Jules Verne : les navires de forage (I), les plateformes à lignes tendues (II), les plateformes à un seul point d'ancrage (III) ou encore les unités flottantes de production, stockage et transfert (IV).

I. Les navires de forage

Ces navires, appelés *drill ships* dans le langage technique, sont conçus pour forer les fonds marins et ce, même dans des mers difficiles. Ils sont donc aptes à se déplacer jusqu'à ce qu'ils réalisent l'objectif pour lequel ils sont conçus. Dès lors ils peuvent être maintenus en position grâce à des câbles ou par positionnement dynamique³⁵ qui permet au navire de se repositionner à la verticale au-dessus du puits grâce à des repères matérialisés par des balises acoustiques placées à proximité du puits de forage.

A titre d'exemple, le *Maersk Viking* livré en février 2014 est capable de forer des puits jusqu'à 12 000 mètres sous une profondeur d'eau de 3 600 mètres³⁶.

³² Plus de 1 500 mètres de profondeur.

³³ V. Lepetit, « L'offshore profond repousse ses limites », L'Usine Nouvelle, 2007, n°3037.

³⁴ Le sous-marin fictif inventé par Jules Vernes pour son ouvrage « Vingt-mille lieues sous les mers » pouvait descendre à une profondeur de 16 000 pieds soit environ 4 876 mètres.

³⁵ « *Le positionnement dynamique est un système automatique de contrôle de cap et de position* », « Positionnement dynamique : une philosophie d'opération » sur www.bourbonoffshore.com.

³⁶ « Maersk réceptionne son premier navire de forage ultra-profond » sur www.meretmarine.com.

II. Les plateformes à lignes tendues

Sous le nom anglais de *tensioned leg platform*, ce type de plateforme flottante permet des forages à plus de 1 500 mètres de profondeur. Elle est reliée au fond marin grâce à des câbles fixés à une embase et peut se déplacer horizontalement suivant les courants. Cette plateforme, d'un coût raisonnable, peut intégrer des systèmes de forage.

III. Les plateformes à un seul point d'ancrage

Ces plateformes, appelées *Single Point Anchor Reservoir* ou SPAR, sont des engins conçus pour le forage et la production de pétrole. Elles reposent sur un flotteur cylindrique ancré au fond marin et peuvent exploiter des puits se trouvant sous plus de 2 000 mètres d'eau. Elles sont adaptées aux régions difficiles ainsi qu'aux mers à icebergs. Il existe différents types de plateformes SPAR :

- La forme classique évoquée ci-dessus ;
- La *truss SPAR* : elle est plus légère et plus économique car une partie du cylindre immergé est réalisé en treillis³⁷,
- Enfin la *cell SPAR* : elle comporte plusieurs coques cylindriques de plus faible diamètre que la forme classique.

IV. Les unités flottantes de production, stockage et transfert

Ces engins sont plus couramment désignés sous le nom de *floating production storage and offloading* ou FPSO mais correspondraient parfaitement à la qualification de « *monstrueux mécanos* »³⁸.

³⁷ La *SPAR Perdido*, construite par le groupe d'origine française Technip, peut exploiter des puits sous 2 450 mètres d'eau.

Ces engins sont conçus pour opérer au-delà de 1 200 mètres de profondeur et ont des fonctions multiples : l'exploitation des gisements, le stockage du pétrole et son transfert à bord de navires pétroliers.

L'atout d'un tel engin est qu'il permet de s'affranchir de *pipelines* et peut être redéployé sur d'autres gisements. Il permet donc d'exploiter des gisements dans des régions du monde « *ne bénéficiant pas ou peu d'infrastructures d'export sous-marines comme c'est le cas en Afrique de l'ouest ou au large du Canada à Terre-Neuve* »³⁹.

Ils sont construits à partir de la coque d'un *tanker*⁴⁰ modifié ou encore réalisés spécialement pour cet usage⁴¹.

Il existe également des unités de stockage et de transfert de pétrole appelées *floating storage and offloading* (FSO) et des unités flottantes de production (*floating production unit* ou FPU) destinées au traitement du pétrole avant de le transférer à un FSO ou à un *pipeline*.

Ces différents engins, à la fois navire et plateforme, sont maintenus en position grâce à des ancrages au fond marin ou grâce au système du positionnement dynamique.

Les temps modernes sont donc propices à l'innovation dans le domaine *offshore* ; la technicité des descriptions évoquées ci-dessus invite à s'inspirer d'une citation vieille de plus de 2 500 ans du célèbre philosophe chinois

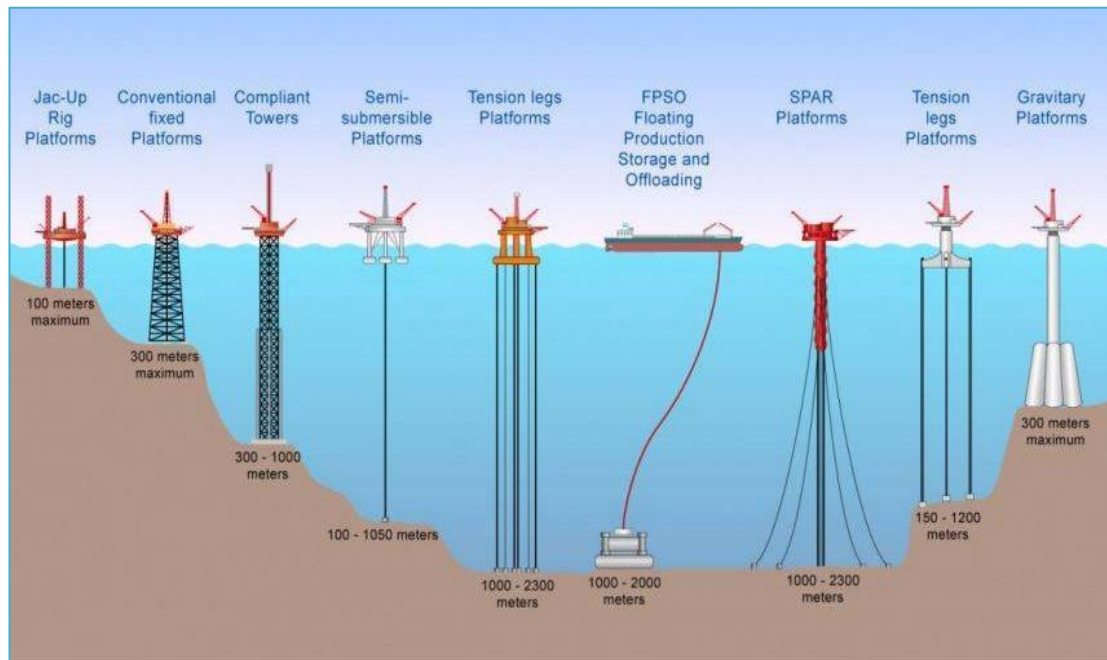
³⁸ M. Rémond-Gouilloud, « Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer », *Droit Maritime Français*, 1977, p. 675.

³⁹ « Plates-formes flottantes » sur www.technip.com.

⁴⁰ Navire pétrolier.

⁴¹ Exemple du contrat de 3,3 milliards de dollars passé en 2013 entre la Société Samsung Heavy Industries et la filiale nigériane du groupe Total pour la construction d'un FPSO, « Samsung va construire un FPSO géant pour Total au Nigéria » sur www.meretmarine.com.

Confucius, « *une image vaut mille mots* », propice pour donner au lecteur un schéma reprenant les principales installations objets de ce développement.



Il ne faudrait toutefois pas se laisser aller à penser que de tels « monstres marins » sont invincibles comme on disait que le Titanic, en son temps, était insubmersible !

Une typologie de ces risques semble nécessaire pour pouvoir définir les mesures de prévention adéquates à des engins spécifiques ne ressemblant à aucun autre.

Chapitre II : La typologie des risques encourus par les plateformes

Les progrès réalisés ces dernières décennies suscitent l'admiration mais l'exploitation de pétrole en mer demeure une aventure périlleuse donc à

risques. Le risque se définit notamment comme un « *danger éventuel, plus ou moins prévisible, inhérent à une situation ou à une activité* »⁴². En matière d'activité *offshore*, non seulement les risques découlant de l'activité *offshore* sont multiples (**Section I**) mais ils sont également particuliers au regard du droit maritime (**Section II**).

Section I : La nature des risques découlant de l'activité pétrolière offshore

Entreprendre d'explorer les fonds marins pour permettre l'exploitation du pétrole n'était pas un défi facile à relever dans les années 30 mais il ne l'est pas plus à l'heure actuelle. Force est également de constater que la nature des risques s'est diversifiée avec l'éloignement des installations des rivages. L'exploitation d'une plateforme pétrolière génère des risques de par son activité (**I**) mais également de par l'environnement naturellement dangereux dans lequel elle se trouve (**II**).

I. Les risques encourus par les plateformes pétrolières

Les plateformes encourent de nombreux risques tels que les explosions (**A**), l'instabilité des fonds marins (**B**) ou encore les naufrages (**C**).

A. Les risques d'explosion

L'exemple de l'explosion de la plateforme pétrolière *Deepwater Horizon* survenue le 20 avril 2010 semble parfait pour illustrer notre propos. En effet, cette plateforme semi-submersible était la propriété de la société spécialisée

⁴² Selon la définition du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, sur www.cnrtl.fr.

dans le forage Transocean et avait été louée par le groupe pétrolier britannique BP afin de forer dans les eaux du Golfe du Mexique à environ 400 km des côtes américaines par plus de 1 200 mètres de profondeur d'eau.

Le 20 avril 2010, la plateforme a subi un incendie suivi d'une série d'explosions ayant entraîné son naufrage deux jours plus tard. Le rapport rendu par les Autorités fédérales américaines le 14 septembre 2011 sur les causes de l'accident a pointé du doigt un « *défaut du coffrage en ciment du puits qui aurait dû empêcher le pétrole et le gaz de remonter* »⁴³. Le rapport accuse également la société BP d'avoir voulu gagner du temps et réduire les coûts⁴⁴. Cet accident a causé la mort de 11 personnes travaillant sur la plateforme et un déversement de 780 millions de litres de pétrole brut⁴⁵ sur les côtes américaines.

B. Les risques liés à la fragilité des fonds marins

Au-delà des risques d'explosion⁴⁶, il est également important de prendre en compte les risques de fragilisation des fonds marins dus aux nombreux forages d'exploration afin de découvrir du pétrole. Les fonds marins contiennent une grande quantité d'hydrate de méthane, « *composé solide, résultat de la cristallisation d'un mélange d'eau et de méthane sous certaines conditions de température et de pression* »⁴⁷. Selon une étude réalisée par l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer, « *la fragilisation*

⁴³ « Deepwater Horizon : un rapport accuse BP et des sous-traitants » sur www.lemonde.fr.

⁴⁴ En effet, la plateforme souffrait d'un retard de mise en exploitation qui coûtait environ 1 million de dollars par jour à la société BP.

⁴⁵ « Marée noire : 780 millions de litres se sont échappés du puits » sur www.leparisien.fr. Cependant, plus d'une centaine de millions de litres ont été récupérés par la Société BP.

⁴⁶ La plateforme pétrolière Piper Alpha située en Mer du Nord a également explosé le 6 juillet 1988 sous les yeux des personnes travaillant sur deux plateformes voisines. L'explosion a coûté la vie à 167 personnes.

⁴⁷ « Hydrates de méthane » sur www.connaissancesdesenergies.org.

des fonds, suite à une déstabilisation thermique des hydrates, est susceptible d'entraîner des glissements de terrain et constitue donc un danger pour les installations pétrolières de forage, de production ou de transport (pipes, gazoducs, ...). Par ailleurs, la formation spontanée d'hydrate de gaz dans les installations pétrolières crée un risque, l'obstruction des conduites »⁴⁸. On peut également relever la possibilité de déformation des puits. En effet, il peut arriver que les puits s'ovalisent sous l'effet de la pression⁴⁹.

Il est également opportun de relever que les conditions, parfois extrêmes, d'exploitation des plateformes, mettent les structures à rude épreuve. Une usure prématurée des matériaux est envisageable tel fut le cas d'un puits exploité par la plateforme *Elgin* en Mer du Nord : *« la production était arrêtée depuis le 25 mars 2012, lorsqu'une fuite de gaz causée par la combinaison de plusieurs éléments sans précédents s'est produite sur le puits G4 qui avait été fermé plusieurs mois auparavant. L'enquête approfondie menée par Total a démontré que la fuite avait été provoquée par un phénomène de corrosion spécifique au puits G4 et était alimentée par une couche crayeuse non productive jusqu'alors, située environ 1 000 mètres au-dessus du réservoir exploité »⁵⁰.*

C. Le risque de naufrage

La mer est un environnement fascinant pour l'Homme, un territoire à explorer représentant plus de 70% de la surface de la Terre. Mais elle est également un environnement redoutable, source de multiples dangers. Il semble que la plateforme pétrolière semi-submersible *Ocean Ranger* pourtant réputée insubmersible en ait fait la tragique expérience le 15 février 1982.

⁴⁸ « Les hydrates de gaz naturel » sur www.ifremer.fr.

⁴⁹ « Risques : Les pétroliers face au défi de la sûreté en mer » sur www.usinenouvelle.com.

⁵⁰ « Redémarrage de la production de la zone d'Elgin/Franklin » sur <http://www.elgin.total.com/>.

Cette plateforme, située au large de Terre-Neuve au Canada, n'a pas résisté à une violente tempête et a fait naufrage en emportant 84 personnes⁵¹.

II. Le risque de pollution découlant de l'exploitation pétrolière

Le risque de pollution n'est pas un risque encouru par les plateformes pétrolières mais bel et bien un risque découlant de leur exploitation à l'encontre de tiers. Et ce risque n'est pas minime puisqu'on constate, entre 1990 et 1999, que 9 % de la pollution du milieu marin à l'échelle mondiale est due à l'exploitation offshore⁵². Par ailleurs, il n'est pas nécessaire que la plateforme subisse un quelconque danger pour qu'un tel risque existe.

En effet, le risque de pollution peut résulter de rejets accidentels mais également de rejets opérationnels. Le rejet accidentel est fort heureusement rare mais il est souvent de grande ampleur, difficile à maîtriser⁵³ et avec des conséquences désastreuses.

Les rejets dits « opérationnels » sont « *une pollution due au fonctionnement même des installations pétrolières en mer* »⁵⁴. Ces rejets ne sont pas volontaires mais inhérents à l'exploitation elle-même. Au sein de ce type de rejets, il est fréquent de retrouver ce qu'il est possible de qualifier d'ordures (déchets de nature solide créés par l'exploitation, le traitement, l'hébergement du

⁵¹ « Ocean Ranger, la plate-forme engloutie » sur <http://archives.radio-canada.ca/>.

⁵² S. Kloff et C. Wicks, *Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier*, Document d'information à l'attention des parties prenantes de l'écorégion marine ouest africaine, Octobre 2004, p. 22.

⁵³ Cf. l'explosion de Deepwater Horizon suscitée.

⁵⁴ I. Perruchon et M. Santiquet, « Le droit de l'exploitation en mer ».

personnel entre autres)⁵⁵. Ces rejets peuvent également être les eaux usées domestiques mais surtout et le plus souvent ils sont constitués par les fluides et déblais de forage ainsi que par les eaux de production.

Les fluides et déblais de forage sont appelés « boues » et jouent un rôle essentiel dans l'exploitation pétrolière. En effet, ils permettent, outre le nettoyage du trou, « *le refroidissement et la lubrification de l'outil de forage et du train de tiges*⁵⁶, *la stabilisation des parois du puits et, notamment, la prévention du cavage et des resserrements*⁵⁷, *l'équilibre hydrostatique des formations traversées*⁵⁸ et *la prévention des venues d'eau, de gaz ou d'huile en déposant au droit des formations perméables un dépôt de boue ou mud-cake, le maintien en suspension, lors des arrêts de forage, des déblais (ou cuttings) provenant de la désagrégation des différentes couches géologiques traversées, afin d'éviter leur sédimentation sur le fond, à l'origine des coincements d'outil ou de trains de tiges. Elles assurent en outre la remontée en surface desdits déblais (...)* »⁵⁹. Il existe plusieurs types de boues contenant des produits différents en fonction de la nature géologique du puits mais les deux grandes catégories sont « *les fluides de forage à base aqueuse* » et « *les fluides de forage à base huileuse* »⁶⁰. La nature « aqueuse » ou « huileuse » de ces boues n'est pas pour autant synonyme de leur absence de

⁵⁵ J. Sironneau, J.-M. Massin, R. Dufau, P. Jannot, C. London, P. Hili, *Le Lamy environnement – L'eau*, Wolters Kluwer, Lamy, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°548-1.

⁵⁶ Un train de tiges est une suite de tiges de 9 mètres de longueur chacune vissées les unes après les autres au fur et à mesure que le forage progresse dans le sous-sol.

⁵⁷ Voir C. Garcia et P. Parigot, « Les boues de forage », Insitut Français du Pétrole et Editions Technip, 1968, p. 13.

⁵⁸ La pression exercée par la boue doit contrebalancer la pression exercée par les fluides et gaz rencontrés lors du forage.

⁵⁹ J. Sironneau, J.-M. Massin, R. Dufau, P. Jannot, C. London, P. Hili, *Le Lamy environnement – L'eau*, Wolters Kluwer, Lamy, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°550-1.

⁶⁰ J. Sironneau, J.-M. Massin, R. Dufau, P. Jannot, C. London, P. Hili, *Le Lamy environnement – L'eau*, Wolters Kluwer, Lamy, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°548-1.

toxicité : en effet, elles recèlent nombre d'agents chimiques, de lubrifiants ainsi que des traces de métaux lourds⁶¹.

Les eaux de production, eaux issues des réservoirs de pétrole, représentent les écoulements les plus importants avec des rejets pouvant aller jusqu'à 40 000 m³ par jour pour un seul gisement. Elles contiennent notamment des hydrocarbures, des métaux lourds mais peuvent également contenir des matériaux radioactifs⁶².

On peut également relever que l'activité pétrolière *offshore* engendre une pollution atmosphérique due à la propulsion des structures mobiles mais également au brûlage des résidus d'hydrocarbures⁶³.

L'activité pétrolière *offshore* est donc soumise à des risques importants de manière continue au cours de son exploitation mais également lors de la survenance d'un accident. Ces risques se produisent dans un environnement à part, la mer, et ils entraînent donc plusieurs spécificités au regard du droit maritime⁶⁴.

⁶¹ S. Kloff et C. Wicks, *Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier*, Document d'information à l'attention des parties prenantes de l'écorégion marine ouest africaine, Octobre 2004, p. 28.

⁶² S. Kloff et C. Wicks, *Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier*, Document d'information à l'attention des parties prenantes de l'écorégion marine ouest africaine, Octobre 2004, p. 29.

⁶³ J. Sironneau, J.-M. Massin, R. Dufau, P. Jannot, C. London, P. Hili, *Le Lamy environnement – L'eau*, Wolters Kluwer, Lamy, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°550-2.

⁶⁴ M. Rémond-Gouilloud, « Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer », *DMF*, 1977, p. 679.

Section II : Particularités des risques *offshore* au regard du droit maritime

Comme nous l'avons évoqué ci-dessus, la majeure partie de la planète est composée de mers et océans. Cependant, l'environnement maritime n'est pas le milieu naturel de l'Homme et les règles qui s'y appliquent ne constituent pas le droit commun mais plutôt un ensemble de règles dérogatoires de celui-ci, tenant compte des spécificités d'un environnement où l'Homme ne règne pas en maître.

L'activité *offshore* est donc une activité particulière dans un environnement particulier. Ainsi, les risques qui découlent de l'activité pétrolière en mer sont eux-mêmes spécifiques au regard des règles de droit maritime dérogatoires du droit commun, d'une part au regard des victimes touchées (I) mais également vis-à-vis de l'Etat riverain de la plateforme (II).

I. La qualité des victimes

La survenance d'un accident sur une plateforme pétrolière peut avoir des conséquences dramatiques. En effet, l'exploitation *offshore* n'est pas confinée et ne peut que rarement être circonscrite à un périmètre restreint.

Tout d'abord, l'accident cause des pertes au sein même de la plateforme, des pertes matérielles mais également, et cela est dramatique, des pertes humaines. Toutefois, ces pertes ont la caractéristique d'être prévisibles et « mesurables »⁶⁵ et d'intervenir dans le cadre d'une activité maritime au sens de la définition donnée ci-dessus. Ainsi, elles permettent aux participants de

⁶⁵ M. Rémond-Gouilloud, « Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer », *DMF*, 1977, p.679.

l'exploitation de prévenir le risque grâce à l'assurance à défaut de pouvoir l'empêcher.

Cependant ce n'est pas le cas de toutes les victimes touchées par la réalisation d'un risque sur une plateforme pétrolière. En effet, les victimes sont tout d'abord étrangères à l'exploitation pétrolière et donc aux relations contractuelles qui permettent son exploitation mais plus encore, elles sont étrangères au monde maritime. Ces victimes, puisqu'étrangères à l'exploitation, sont démunies lors de la survenance d'une pollution car elles ne connaissent ni les risques ni leur probabilité de survenance. De plus, elles sont étrangères au monde maritime et donc ignorantes des règles qui s'y appliquent et notamment des éventuelles limitations de responsabilité⁶⁶ applicables à un créancier. Madame Rémond-Gouilloud écrit à ce sujet que « *le système ne peut fonctionner qu'en vase clos. On ne peut attendre d'un créancier qu'il souffre de la limitation que si lui-même est conscient d'en bénéficier, le jour où il devient débiteur* ».

Ainsi, les victimes (pêcheurs, hôteliers, communes, etc.) ne peuvent pas prévoir une pollution et encore moins la prévenir en recourant au système assurantiel puisque pour s'assurer il faut pouvoir prévoir et quantifier le risque.

II. Le rôle de l'Etat riverain

Le droit de la mer qui « *définit les compétences respectives des Etats et de la communauté internationale sur les espaces maritimes* »⁶⁷ est doté d'une

⁶⁶ Le terme exact serait « plafonnement de la réparation » selon le R. Rodière, *Traité général de droit maritime*, Dalloz, 1976, n°480 et suivants et n°512.

⁶⁷ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J., 3^{ème} Edition, 2016, n°1.

convention internationale : la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer également appelée Convention de Montego Bay⁶⁸ signée le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Elle définit, entre autres, les zones maritimes sous souveraineté étatique (reprenant et renforçant les dispositions de la Conférence de Genève sur le droit de la mer datant de 1958).

La Convention de Montego Bay permet à un Etat d'explorer et d'exploiter les fonds marins ainsi que les ressources contenues par lui jusqu'à la limite extérieure du plateau continental⁶⁹ sans pouvoir excéder 350 milles marins ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base⁷⁰ si la marge continentale disparaît avant cette distance ou encore « *jusqu'à 100 milles marins de l'isobathe*⁷¹ des 2 500 mètres »⁷². Ainsi un Etat peut donc exploiter les fonds marins jusqu'à une distance de 648 kilomètres au large. Au-delà de cette distance, marquant la limite de ses droits souverains⁷³, les fonds marins et leurs sous-sols, appelés la « zone »⁷⁴, sont sous le contrôle de l'Autorité

⁶⁸ Du nom de la ville de sa signature : Montego Bay en Jamaïque.

⁶⁹ L'article 76 § 3 de la Convention de Montego Bay définit la marge continentale comme « *le prolongement immergé de la masse terrestre de l'Etat côtier ; elle est constituée par les fonds marins correspondant au plateau, au talus et au glacis ainsi que leur sous-sol. Elle ne comprend ni les grands fonds des océans, avec leurs dorsales océaniques, ni leur sous-sol* ».

⁷⁰ Les lignes de base sont définies par l'article 7 de la Convention de Montego Bay. Ces lignes permettent de définir une ligne droite en lieu et place de la géographie naturelle des côtes rendant ainsi le calcul des distances pour la délimitation d'autres zones maritimes plus aisé. Les eaux à l'intérieur de cette ligne de base sont considérées comme des eaux intérieures.

⁷¹ L'isobathe est une courbe de niveau joignant, sur une carte bathymétrique, les points d'égale profondeur du fond des mers et des océans.

⁷² J. Beall, A. Feretti, « De la gestion préventive des risques environnementaux : la sécurité des plateformes pétrolières en mer », Les Editions des Journaux Officiels, Les Avis du Conseil économique social et environnemental, Mars 2012, p. 16.

⁷³ A distinguer de la « souveraineté » car « *l'Etat ne dispose sur son plateau continental que d'une juridiction partielle qui est finalisée par la limite que constituent l'exploration et l'exploitation de pétrole marin. (...) L'Etat riverain de la ressource ne dispose pas d'une compétence plénière comme l'aurait sous entendue l'utilisation du terme « souveraineté* » ». Voir I. Perruchon et M. Santiquet, « Le droit de l'exploitation en mer », p. 10 et 11.

⁷⁴ Article premier 1.1) de la Convention de Montego Bay.

Internationale des Fonds Marins qui est compétente pour y organiser, mener et contrôler les activités⁷⁵.

La plupart des Etats n'exploitent pas eux-mêmes les fonds marins⁷⁶ mais autorisent des sociétés privées à procéder à l'exploitation grâce à la passation de contrats dans lesquels ils sont intéressés financièrement. Ils peuvent donc être considérés comme responsables en cas de survenance d'une pollution. Mais les Etats sont également des victimes en cas de pollution des eaux et par voie de conséquences des côtes. Les Etats sont donc à la fois partiellement instigateurs des risques encourus mais également victimes en cas de pollution.

En conséquence, les Etats prennent des mesures nationales pour prévenir ce type de risques et des mesures à l'échelle internationale afin de généraliser la prévention.

⁷⁵ Article 153 de la Convention de Montego Bay.

⁷⁶ L'article 81 de la Convention de Montego Bay précise que « *L'Etat côtier a le droit exclusif d'autoriser et de réglementer les forages sur le plateau continental, quelles qu'en soient les fins* ».

Titre II : L'appréhension en droit international des dommages causés par les plateformes pétrolières

L'exploration et l'exploitation des fonds marins sont des activités risquées qui peuvent causer des dommages d'une importance considérable. Un cadre juridique complet existe d'ores et déjà en matière de prévention des dommages, notamment des dommages de pollution, causés par les navires.

Cependant, il n'est pas aisé de considérer les plateformes pétrolières comme des navires et les dommages causés par elles ne revêtent pas la même ampleur que ceux causés par un navire, de si grande taille soit-il. Il est donc nécessaire d'étudier les spécificités de ces deux notions (**Chapitre I**) avant de pouvoir déterminer quelles seront les règles internationales applicables en matière de prévention des dommages causés par les plateformes pétrolières (**Chapitre II**).

Chapitre I : Les spécificités juridiques des notions en présence

Les particularités inhérentes aux plateformes pétrolières et les dommages spécifiques qu'elles causent méritent notre attention. En effet, les règles conçues par les juristes doivent être empreintes de pragmatisme pour être efficaces. Tenir compte des spécificités juridiques inhérentes aux plateformes pétrolières (**Section I**) et aux dommages causés par elles (**Section II**) permettra alors de mettre en lumière la nécessité d'un cadre international adapté.

Section I : La difficile assimilation des plateformes pétrolières à la catégorie juridique des navires

Le droit maritime, dérogatoire du droit commun, s'applique aux navires. Cependant, les plateformes pétrolières sont difficilement assimilables à la catégorie juridique des navires dans leur conception historique (I) et aucune définition internationale du navire n'existe permettant ainsi de connaître le régime juridique des plateformes pétrolières (II). Toutefois, le Comité Maritime International, organisation internationale non gouvernementale, se penche actuellement sur la question (III).

I. Particularités des plateformes pétrolières au regard du concept historique de navire

Les plateformes pétrolières explorent et exploitent les fonds marins (A) et sont immobiles lors de ces opérations (B).

A. L'exploration et l'exploitation des fonds marins, raison d'être des plateformes pétrolières

Les premières galeries sous la mer furent creusées dans le prolongement d'installations minières à terre afin « *de suivre les filons de charbon* »⁷⁷. Des années plus tard, les puits ne sont plus situés sur terre mais en mer, forés puis exploités par d'immenses engins, les plateformes pétrolières.

Leur objet principal est spécifique : forer puis exploiter les fonds marins. Il n'est nullement question ici de transporter des marchandises ou des

⁷⁷ J.-P. Beurrier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°750.

personnes ; leur but est d'extraire une matière première qui sera ensuite transportée par voie maritime ou terrestre afin d'alimenter l'économie mondiale⁷⁸.

A ce titre, la conception historique que nous avons du navire ne correspond pas à l'objectif assigné à la plateforme. La plateforme pétrolière s'apparente donc davantage à une installation terrestre qu'à un navire. Par ailleurs, lors des opérations, la plateforme pétrolière est immobile en mer.

B. Un engin immobile en mer

La plateforme se caractérise, pour le temps de la réalisation de son objectif (le forage ou l'exploitation des fonds marins), par son immobilisme. En effet, celle-ci, à la différence du navire, opère une action statique en mer, elle fore ou exploite le fond marin. Les plateformes fixes sont « *destinées à reposer sur le fond de la mer, les constructions métalliques sans mobilité ne peuvent être déplacées sans être au préalable démontées. Les plates-formes en béton présentent, quant à elles, une certaine mobilité puisqu'elles peuvent être ballastées, cependant le but de leur construction n'est pas le déplacement de chantier en chantier, mais leur mise en service à poste fixe pour un seul chantier* »⁷⁹. Leur immobilité est étudiée pour résister à des conditions météorologiques difficiles dans des mers parfois parcourues d'*icebergs* ou de courants puissants. Au-delà de la capacité attendue des navires d'affronter « *les risques de la mer* » selon la jurisprudence

⁷⁸ 35 % de la production mondiale de pétrole provient de l'exploitation *offshore*.

⁷⁹ J.-P. Beurrier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°751.12.

française⁸⁰, elles doivent être à même de vaincre le péril pour que l'exploitation puisse perdurer.

L'immobilisme des plateformes pétrolières semi-submersibles, flottantes et des unités flottantes de production est bien moins marqué que pour leurs consœurs fixes ; ici, « *leur nature mobilière ne fait aucun doute* »⁸¹. Cependant, si elles sont mobiles ou déplaçables en dehors de leurs activités, l'immobilisme est requis pendant les phases d'exploration et d'exploitation.

La vraie difficulté concerne les navires de forage. Au-delà de leur nom comportant le terme « navire », ces engins ne sont que rarement reliés aux fonds marins grâce à la mise en place du positionnement dynamique. Leur seule attache au fond consistera en un « *train de tiges et la conduite de remontée de la production (le riser)* »⁸². Ici, le critère mobilier ou immobilier ne peut jouer et une définition harmonisée du navire pourrait apporter une réponse quant au régime juridique applicable à ce type d'engin.

II. L'absence de définition harmonisée du navire

« *On n'a jamais creusé la notion de navire en soi, on a vécu sur des idées transmises et généralement obscures, on avait plutôt le sentiment, l'impression de ce qu'était un navire et cela suffisait* »⁸³

Cette citation du Doyen Rodière trouve écho à l'échelle internationale. En effet, « *en l'état actuel du droit international il n'existe pas une définition générale*

⁸⁰ Arrêt de la Chambre commerciale de la Cour de cassation, 18 novembre 1980, n°77-13205, navire *Melissa*.

⁸¹ J.-P. Beurrier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°751.13.

⁸² J.-P. Beurrier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°751.14.

⁸³ R. Rodière, « Faut-il réviser la définition classique du navire ? », *Juris Classeur Périodique édition Générale*, 1978, I, 2880.

du navire, mais plusieurs définitions particulières »⁸⁴. Cette carence du droit international fait apparaître la diversité des définitions légales et jurisprudentielles nationales.

La jurisprudence et la doctrine française ont dégagé des critères cumulatifs pour définir le navire comme « *un bâtiment ou engin de nature mobilière (article 531 CC), flottant, apte à effectuer une navigation maritime qui l'expose habituellement aux risques de la mer* »⁸⁵. Depuis 2010, la France s'est dotée d'un Code des transports qui donne désormais une définition légale du navire : « *tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci* »⁸⁶.

La jurisprudence allemande considère quant à elle le navire comme « *un corps creux de taille non insignifiante qui est apte et destiné à être bougé dans l'eau ou sous l'eau* »⁸⁷.

La définition américaine légale du navire est âgée de 200 ans et figure à l'article 1 U.S.C. § 3 : « *toute motomarine de n'importe quelle nature ou autre engin artificiel qui est utilisé ou bien est capable d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau* (every description of watercraft or other artificial contrivance used, or capable of being used, as a means of transportation on water) »⁸⁸. L'arrêt *Lozman v. City of Riviera Beach* rendu par la Cour Suprême des Etats-Unis le

⁸⁴ N. Aloupi, *Le rattachement des engins à l'Etat en droit international public*, Université de Panthéon-Assas, Ecole doctorale de droit international, droit européen, relations internationales et droit comparé, Thèse de doctorat en Droit international soutenue le 27 avril 2011, p. 5.

⁸⁵ S. Miribel, « Evolution de la notion de navire en droit français », *DMF*, Décembre 2015, n°775.

⁸⁶ Article L.5000-2-1° du Code des transports.

⁸⁷ S. Miribel, « Evolution de la notion de navire en droit français », *DMF*, Décembre 2015, n°775.

⁸⁸ C. Kende, « Une nouvelle définition de la notion de navire en droit américain », *DMF*, Décembre 2015, n°775.

15 janvier 2013 a privilégié une approche pragmatique de cette définition « *en mettant l'accent sur le terme 'moyen de transport'* »⁸⁹. En effet, la conception de l'engin doit révéler une volonté d'effectuer du transport de marchandises ou de personnes sur les mers.

Au travers de ces exemples, on constate ici qu'une plateforme fixe dont l'objet principal est l'exploration ou l'exploitation des fonds marins n'entrent pas ou de manière très partielle dans les définitions proposées. A l'inverse, les législations belge, grecque ou encore chinoise retiennent des critères de taille pour définir le navire⁹⁰, critère qui pourrait permettre l'assimilation d'une plateforme pétrolière au régime juridique du navire.

En l'état actuel, l'absence d'harmonisation ne permet pas de déterminer avec précision si le droit maritime doit s'appliquer dans son ensemble ou non. Cependant, le Comité Maritime International s'est récemment intéressé au concept de navire permettant, à défaut de l'harmoniser, d'engager une réflexion sur le sujet.

III. L'approche fonctionnelle⁹¹ du Comité Maritime International

Le Comité Maritime International est une organisation internationale non gouvernementale créée en 1897 ayant pour objectif de contribuer à l'uniformisation et à l'harmonisation des différentes législations maritimes

⁸⁹ C. Kende, « Une nouvelle définition de la notion de navire en droit américain », *DMF*, Décembre 2015, n°775.

⁹⁰ S. Miribel, « Evolution de la notion de navire en droit français », *DMF*, Décembre 2015, n°775.

⁹¹ P. Delebecque, *Droit Maritime*, Dalloz, Collection Précis, 2014, n°83.

au niveau mondial. Ses membres sont les associations nationales de droit maritime de l'ensemble des pays maritimes⁹².

Le CMI s'est récemment intéressé à la question de la définition du navire à Pékin en 2012, quelques décennies après la tenue de la Conférence de Rio de Janeiro (Brésil) en 1977 et le projet avorté de Convention internationale relative aux engins *offshore* à la fin des années 70 dont il sera question plus après dans ce développement, sur proposition de l'Association de droit maritime des Etats-Unis⁹³. En effet, l'arrêt *Lozman v. City of Riviera Beach* suscité a donné lieu à des interprétations excessives ne permettant pas d'harmoniser le statut du navire aux Etats-Unis⁹⁴.

La commission *ad hoc Ship nomenclature*, spécialement constituée pour cette mission, a adressé une lettre complétée par un questionnaire au début de l'année 2016 aux différentes associations de droit maritime⁹⁵ membres du CMI. L'objectif du travail entrepris par la commission *ad hoc* est de mettre en avant les points communs et les différences des systèmes juridiques nationaux dans leurs perceptions des concepts de *vessel* et *ship*.

Le CMI propose une définition générale pour chacun des termes *vessel* et *ship*, largement inspirées de la Convention internationale sur l'assistance maritime de 1989 pour le premier et de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (entrée en vigueur le 2 octobre

⁹² Voir à ce sujet : P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J., 3^{ème} Edition, 2016, n°13 et suivants.

⁹³ Voir à ce sujet : F. Thomas, Doctorant en droit privé au Centre de Droit Maritime et Océanique, « Le statut du navire et le Comité maritime international » sur <https://humanseahypotheses.org>.

⁹⁴ Voir à ce sujet : C. Kende, « Une nouvelle définition de la notion de navire en droit américain », *DMF*, Décembre 2015, n°775.

⁹⁵ La lettre est consultable sur le site <http://comitemaritime.org/Ship-Nomenclature/0,27154,115432,00.html>

1983)⁹⁶. Le *vessel* pourrait, quant à lui, être défini comme n'importe quel bateau opérant dans l'environnement marin et incluant les bateaux rapides, les hydroglisseurs, les sous-marins, engins flottants et les plateformes flottantes⁹⁷ (*a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed floating platforms*). Le *ship* pourrait ainsi être défini comme n'importe quel navire ou engin ou structure apte à naviguer⁹⁸ (*any ship or craft or any structure capable of navigation*).

Sur la base des définitions issues de ces deux Conventions internationales, l'une sur l'assistance maritime et l'autre sur « *les questions relatives à la pollution en mer* »⁹⁹, le questionnaire est composé de neuf questions destinées à cerner la perception qu'ont les législations nationales de ces concepts en fonction des institutions juridiques sollicitées. La méthode retenue par le CMI est originale et présente l'avantage de prendre en compte la diversité des concepts de navires pour établir une nomenclature qui, à défaut de donner une réponse uniforme à tous les problèmes, permet une approche juridique pragmatique.

Toutefois, si le pragmatisme doit guider les réponses juridiques eu égard à la diversité des engins *offshore* et des situations auxquelles ils peuvent être confrontés, il faut également tenir compte de la nature particulière du dommage causé par une plateforme pétrolière.

⁹⁶ Convention MARPOL.

⁹⁷ Traduction libre.

⁹⁸ Traduction libre.

⁹⁹ F. Thomas, Doctorant en droit privé au Centre de Droit Maritime et Océanique, « Le statut du navire et le Comité maritime international » sur <https://humansea.hypotheses.org>.

Section II : La nature des dommages en matière d'exploitation pétrolière

Les dommages causés par une plateforme pétrolières sont divers(I) mais l'un d'entre eux, le dommage environnemental présente des spécificités inhérentes à l'exploitation *offshore* (II).

I. Les différents types de dommages

Les dommages peuvent être corporels (A), matériels (B) ou encore économiques (C).

A. Le dommage aux personnes

Le préjudice corporel consiste en les blessures, maladies ou la mort des personnes dont l'origine est l'atteinte à l'intégrité de la plateforme pétrolière ou encore la pollution engendrée par elle. Ce type de dommage touchera les employés de la plateforme ou encore les secours mais également les personnes qui se trouvent régulièrement au contact de la mer.

B. Le dommage aux biens

Le préjudice matériel subi par une personne physique ou morale s'entend par une atteinte physique à la propriété mobilière ou immobilière de cette personne. Le préjudice, au-delà de l'atteinte aux biens de l'exploitation pétrolière en elle-même (destruction de la plateforme pétrolière par exemple), peut consister en l'empoisonnement des poissons d'une ferme

aquacole ou encore un bateau de pêche ancré au port et englué dans le pétrole déversé¹⁰⁰.

C. La perte économique

Un troisième type de dommage peut être causé par une plateforme pétrolière : la perte économique.

1. La perte économique indirecte

Cette perte s'entend du préjudice économique découlant des deux premiers types de dommages (atteintes aux biens ou aux personnes)¹⁰¹ mais également de la perte économique pure.

2. La perte économique pure

La perte économique pure est un dommage en lui-même et non une conséquence du dommage matériel ou corporel. Les Professeurs Palmer et Bussani décrivent la perte économique pure ainsi :

« Is loss without antecedent harm to plaintiff's person or property. Here the word « pure » plays a central role, for if there is economic loss that is connected to the slightest damage to person or property of the plaintiff (provided that all other conditions of liability are met) the latter is called consequential economic loss and the whole set of damages may be recovered

¹⁰⁰ K. Salès, S. Mugdal, V. Fogleman, *Civil liability, financial security and compensation claims for offshore oil and gas activities in the European Economic Area*, Rapport final pour la Commission Européenne, Bio by Deloitte, Stevens & Bolton LLP, Août 2014, p.50.

¹⁰¹ La perte économique peut, par exemple, résulter de la perte d'emploi et donc de revenus subie par une personne atteinte d'une maladie ou d'une blessure causée par l'explosion ou le naufrage d'une plateforme pétrolière.

without question. Consequential economic loss (sometimes also termed parasitic loss) is recoverable because it presupposes the existence of physical injuries, whereas pure economic loss strikes the victim's wallet and nothing else »^{102 103}.

Le préjudice économique pur peut être analysé comme une atteinte à l'économie générant des conséquences économiques négatives¹⁰⁴.

Toutefois, une des particularités du préjudice économique pur est qu'il n'est pas reconnu dans tous les Etats contrairement aux dommages corporels et matériels. L'un des arguments contre la reconnaissance du préjudice économique pur est que les intérêts d'ordre financier ne méritent pas la même protection que l'intégrité physique ou que les biens¹⁰⁵. Par ailleurs, le Juge américain Cardozo a exprimé sa crainte d'en arriver à « *une responsabilité pour un montant indéterminé, pour un temps indéterminé et envers une catégorie indéterminée* »¹⁰⁶ en cas de prise en compte de ce type de dommage.

La prise en compte d'un autre type de dommage, récemment apparu en droit, suscite-lui aussi des difficultés car il ne touche pas des sujets de droit mais l'environnement en tant que tel.

¹⁰² Traduction libre : la perte économique pure « est une perte sans antécédent qui nuit à la personne du plaignant ou à sa propriété. Dans ce contexte, le mot "pur" joue un rôle central, s'il y a une perte économique liée au moindre dommage physique ou matériel (à condition que toutes les autres conditions de la responsabilité soient réunies), cette dernière est alors appelée dommage économique indirect et l'ensemble des dommages pourront être indemnisés sans question. La perte économique indirecte (parfois appelée perte parasite) est recouvrable car elle présuppose l'existence d'atteintes physiques tandis que la perte économique pure touche seulement le portefeuille de la victime et rien d'autre ».

¹⁰³ V. V. Palmer, M. Bussani, "Pure economic loss: the way to recovery", *Netherlands Comparative Law Association, Electronic journal of Comparative Law*, Vol. 11(3), Décembre 2007.

¹⁰⁴ M. Cayot, *Le préjudice économique pur*, Thèse en préparation à l'Ecole Doctorale de Droit et science politique de Montpellier.

¹⁰⁵ A. M. Linden, *La responsabilité civile délictuelle*, Cowansville (Québec), Ed. Yvon Blais Inc, 4^{ème} Edition, 1988, p.457 à 459.

¹⁰⁶ Arrêt *Ultramares Corp. c. Touche*, 174 N.E. 441 (N. Y. 1931).

II. Les spécificités inhérentes au dommage écologique

Le dommage écologique est un dommage particulier qui mérite d'être défini (A). Il présente également des particularités au regard de l'exploitation pétrolière *offshore* puisqu'il est illimité (B) mais également transfrontalier (C).

A. Définition du dommage écologique

Il est cependant difficile de cerner cette notion car aucune définition internationale du terme « environnement » n'existe à l'heure actuelle. « Seulement deux textes (non contraignants par ailleurs) tentent une définition sur le plan international : la convention de Lugano de 1993 et les projets de principes de la Commission du droit international (CDI) sur la répartition des pertes en cas de dommage transfrontière résultant d'activités dangereuses de 2006 (principe 2, par. b) »¹⁰⁷.

Deux approches peuvent être retenues en matière de dommage écologique : la première, dite « traditionnelle » est centrée sur les conséquences subies par l'Homme du fait d'une atteinte à l'environnement¹⁰⁸. La seconde prend en compte l'atteinte à l'environnement en tant que sujet de droit sans référence faite à l'Homme : c'est le dommage écologique dit « pur » ou *per se*¹⁰⁹.

Les Etats-Unis furent les premiers à reconnaître, dès 1980, le dommage écologique *per se* au travers du *Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act* (CERCLA). Ce texte incluait notamment les

¹⁰⁷ A. Didier, *Le dommage écologique pur en droit international*, Genève, Graduate Institute Publications, 2013.

¹⁰⁸ Approche anthropomorphique.

¹⁰⁹ A. Didier, *Le dommage écologique pur en droit international*, Genève, Graduate Institute Publications, 2013.

dommages causés par les hydrocarbures et les dommages collatéraux pouvant en résulter. Le naufrage de l'*Exxon Valdez*¹¹⁰ a incité les Etats-Unis à adopté un cadre juridique adapté aux pollutions maritimes par hydrocarbures : l'*Oil Pollution Act*¹¹¹.

« Le dommage écologique pur est une atteinte à l'environnement, dans ses éléments inappropriés ou inappropriables. Ces éléments environnementaux sont particuliers à la fois sur le plan économique et juridique, ce qui entraîne une reconnaissance expresse limitée de cette catégorie de dommage que l'on peut qualifier d'autonome »¹¹². La Cour de cassation française, au travers des arrêts concernant le naufrage du navire Erika en décembre 1999 au large des côtes atlantiques, a consacré le préjudice écologique en droit français¹¹³. Elle le définit comme une atteinte aux actifs environnementaux sans valeur marchande c'est-à-dire la nature elle-même. On tend ici vers une approche du dommage écologique *per se*.

Ce dommage, difficilement mesurable présente des particularités liées aux exploitations pétrolières en mer : il est illimité (B) et transfrontalier (C).

B. La nature illimitée du dommage

La nature illimitée du dommage environnemental présente des particularités au regard des institutions du droit maritime. En effet, les gisements exploités sous les océans peuvent être d'une taille incommensurable tandis que les

¹¹⁰ Pétrolier qui a fait naufrage au large des côtes de l'Alaska en 1989 et a provoqué une marée noire importante.

¹¹¹ L'OPA instaure des directives pour l'évaluation des dommages écologiques.

¹¹² A. Didier, « Le dommage écologique pur en droit international », Graduate Institute publications, *ecahiers de l'Institut*, sur <http://books.openedition.org/iheid/667>.

¹¹³ Voir l'arrêt de la Chambre criminelle de la Cour de cassation du 25 septembre 2012, navire Erika n°10-82.938.

dommages de pollution causés par un navire sont limités à la capacité de celui-ci. Une faille dans l'écorce terrestre causée par le puits, un tremblement de terre fragilisant les fonds ou une erreur humaine peut être à l'origine d'un dommage dont « *l'ampleur potentielle (...) est ici impossible à évaluer* »¹¹⁴. A titre d'exemple, la catastrophe provoquée par l'explosion de la plateforme *Deepwater Horizon* a été évaluée à 61,6 milliards de dollars avant impôts¹¹⁵.

Le caractère illimité du dommage s'harmonise mal « *avec les limitations de responsabilité usuelles en matière maritime* »¹¹⁶. En effet, pour tenir compte du danger que représente l'aventure maritime, un système de limitation de la responsabilité de l'armateur du navire a été mis en place. Ce système consiste en un plafonnement des sommes pouvant être réclamées par le ou les créanciers d'un navire à son armateur lorsque sa responsabilité est engagée¹¹⁷. Ce système fonctionne lorsque toutes les parties prenantes à l'opération maritime en ont connaissance et que le dommage est circonscrit aux intérêts engagés par ces mêmes parties.

Toutefois, lors d'un dommage de pollution causé par un navire, certes limité à la capacité du navire, bon nombre de victimes de la pollution sont des tiers à l'aventure maritime pour lesquels le système de limitation de responsabilité ne se justifie en aucune manière. Cette observation s'avérera encore plus juste en cas de dommage de pollution causé par une plateforme, dommage dont il est impossible de connaître l'ampleur eu égard à la taille

¹¹⁴ M. Rémond-Gouilloud, « Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer », *DMF*, 1977, p.679.

¹¹⁵ « Catastrophe pétrolière: BP estime à 61 milliards de dollars le coût de la fuite de Deepwater Horizon », sur www.lefigaro.fr.

¹¹⁶ M. Rémond-Gouilloud, « Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer », *DMF*, 1977, p.679.

¹¹⁷ A ce sujet, voir P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J., 3^{ème} Edition, 2016, n°372 et suivants.

parfois immense du gisement exploité. Il est également intéressant de relever que l'armateur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité lorsqu'il a commis une faute de témérité ou faute inexcusable ; cependant, dans le cas d'un tremblement de terre causant un dommage au puits, aucune faute ne semble pouvoir être retenue.

Par ailleurs, la nature illimitée du risque en matière d'exploration et d'exploitation pétrolière en mer soulève des questions au regard du droit des assurances¹¹⁸. Puisque la couverture d'un risque illimité est inenvisageable¹¹⁹, il serait donc, en principe, impossible d'assurer les exploitations *offshore* pour la totalité des dommages qu'elles pourraient causer aux tiers, dommages qui seraient tout aussi illimités que le risque. Le groupe BP, exploitant de la plateforme *Deepwater Horizon*, n'était par exemple assuré « *que pour un faible montant*¹²⁰, *qui plus est auprès de sa propre compagnie d'assurance, Jupiter* »¹²¹. Le groupe de réassurance Munich Ré proposait, en septembre 2010, de « *couvrir 2 milliards de dollars par plateforme, sur les 20 milliards au maximum que prendraient en charge collectivement, assureurs et réassureurs* »¹²² soit trois fois moins que le coût total des dommages engendrés par l'explosion de la plateforme *Deepwater Horizon*.

On constate donc ici la disproportion entre l'ampleur financière des dommages pouvant être causés par une plateforme pétrolière et l'incapacité du marché de l'assurance et de la réassurance à couvrir de telles sommes.

¹¹⁸ M. Rémond-Gouilloud, « La pollution des mers et les plates-formes de forage », *DMF*, p.600 et suivantes.

¹¹⁹ La couverture du risque est limitée à la capacité du marché.

¹²⁰ Environ 3 milliards de dollars américains.

¹²¹ Intervention de S. Lippe, directeur général de Swiss Re lors du Rendez-vous des assureurs et réassureurs à Monaco le 14 septembre 2010.

¹²² Conférence de presse lors du Rendez-vous des assureurs et réassureurs à Monaco en 2010.

C. La nature transfrontalière du dommage

Au-delà de sa nature illimitée, le dommage causé par une exploitation pétrolière *offshore* se caractérise souvent, comme pour les dommages nucléaires, par sa très large propagation.

Les océans et les mers sont des éléments liquides parcourus de courants pouvant disséminer les hydrocarbures sur des milliers de kilomètres de côte sans distinction entre les Etats touchés. A titre d'exemple, l'explosion, en août 2009, du puits Montara situé dans la ZEE australienne et foré par la plateforme pétrolière *West Atlas*¹²³ a causé des dommages non seulement aux côtes australiennes mais également « *d'après l'Indonésie, cette explosion a provoqué des dommages écologiques dans ses eaux territoriales et des dommages socio-économiques pour les communautés du littoral qui dépendent de la mer et de ses ressources* »¹²⁴.

La prise en compte d'un tel dommage par les systèmes juridiques est malaisée car l'exploitation pétrolière en mer est soumise au cadre juridique déterminé par l'Etat riverain en la matière. Toutefois, les règles en vigueur dans cet Etat peuvent parfois s'avérer moins rigoureuses que les règles applicables à un Etat touché par le dommage mais qui n'est pas l'Etat riverain. Ainsi, dans l'exemple cité ci-dessus, pour l'Indonésie, « *le problème majeur tient au fait que si les entreprises du secteur sont le plus souvent assurées, le montant de l'assurance est fixé conformément aux plafonds imposés par les instances nationales chargées de réglementer le forage offshore dans le pays d'origine de*

¹²³ L. Grellet, « Compte rendu du colloque du CMI les 7 et 8 juin 2015 à Istanbul sur les activités *offshore* », *DMF*, Décembre 2015, n°775.

¹²⁴ J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.26.

l'opérateur et qui peuvent, dans certains cas, figurer dans les accords régionaux. Mais ce plafond peut être très limité et varier en fonction de la législation nationale »¹²⁵.

Un Etat n'ayant pas autorisé l'exploration ou l'exploitation de pétrole dans les eaux sous sa juridiction doit malgré tout, en cas de dommage causé par une plateforme pétrolière située dans les eaux sous souveraineté d'un autre Etat, gérer la catastrophe qui touchera ses côtes mais également ses populations. L'Etat qui, ici, n'a aucunement participé à l'autorisation de l'exploitation pourrait éventuellement avoir la qualité de victime.

Le dommage transfrontalier pose de complexes questions en droit international public. La Commission de droit international, mise en place par l'Organisation des Nations-Unies, a présenté un projet de convention internationale en 2001 concernant la prévention des dommages transfrontaliers résultant d'activités dangereuses, texte auquel la résolution A/61/36 de 2006 avait pour projet d'ajouter la question de la responsabilité internationale pour de tels dommages : *« la CDI s'est basée notamment sur la pratique des États et sur la jurisprudence de la Cour internationale de Justice (CIJ), du Tribunal international du droit de la mer et de la Cour permanente d'arbitrage (CPA) pour élaborer l'ossature de ce que pourrait être une convention internationale en la matière. Cette convention serait de nature à régir sur le plan international l'obligation qui pèse sur chaque État de mettre tous les moyens dont il dispose pour éviter que les activités dangereuses qu'il mène n'aient de conséquences néfastes sur*

¹²⁵ J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.26.

l'environnement, la population et la propriété d'un autre État »¹²⁶. Toutefois, la Sixième Commission, chargée des affaires juridiques, lors de la 16^{ème} séance de travail, a précisé que les délégations étaient peu favorables à l'adoption d'une convention internationale sur la prévention des dommages transfrontaliers : « la plupart des délégations ne reprennent pas à leur compte la recommandation formulée par la CDI encourageant les États Membres à adopter une convention internationale, sur la base des projets d'articles et de principes qu'elle a rédigés. Les délégations du Viet Nam et de la Nouvelle-Zélande ont estimé que les deux textes produits par la CDI devraient servir de guide pour la conduite des relations entre États et ont affirmé que la négociation d'une convention risquait non seulement de prendre beaucoup de temps, mais aussi de se solder par un échec »¹²⁷.

Puisque la Convention internationale sur la prévention du dommage transfrontalier semble avoir peu de chance de voir le jour dans un futur proche, il est intéressant d'étudier quels sont les textes internationaux actuellement en vigueur concernant la prévention des dommages causés par les plateformes pétrolières.

Chapitre II : La prévention internationale des dommages de pollution causés par les plateformes pétrolières

Comme nous l'avons évoqué ci-dessus, il existe différents types de dommages pouvant être causés par les plateformes pétrolières, certains dits

¹²⁶ Organisation des Nations Unies, « Sixième Commission: Les délégations peu favorables à une convention internationale sur la prévention des dommages transfrontières » du 22 octobre 2013 sur www.un.org.

¹²⁷ Organisation des Nations Unies, « Sixième Commission: Les délégations peu favorables à une convention internationale sur la prévention des dommages transfrontières » du 22 octobre 2013 sur www.un.org.

« traditionnels » et d'autres dont la prise en compte est plus récente comme le dommage écologique. Les dommages de pollution provenant des plateformes pétrolières sont marqués d'un internationalisme fort. Ainsi, la prévention des dommages causés par les plateformes en mer doit être appréhendée au travers du prisme du droit international. En la matière, il convient de s'intéresser aux principes posés par la Convention sur le Droit de la mer et les textes internationaux prenant partiellement en compte les dommages de pollution causés par les plateformes (**Section I**) des accords régionaux spécifiquement dédiés aux plateformes pétrolières (**Section II**).

Section I : Les textes internationaux en matière de prévention des dommages environnementaux

« While (...) discussing offshore activities last month, I was introduced to the four Ds, which, from now on, are destined to characterize the offshore oil industry in its search for black gold : Deep, Distant, Dangerous and Difficult »¹²⁸

La Convention sur le Droit de la Mer dégage les grands principes quant à l'utilisation des mers (**I**) et certains textes applicables aux navires apportent des précisions (**II**).

I. Les principes de droit international public énoncés par la Convention sur le Droit de la mer du 10 décembre 1982

« La mer, c'est un peu « le mur de clôture » entre les pays du monde. Point de cristallisation d'enjeux stratégiques, politiques, militaires et économiques, espace

¹²⁸ E. E. Mitropoulos, ancien Secrétaire général de l'OMI, 15 novembre 2010.

d'exploitation de richesses et moyen de communication entre les continents et les peuples, la mer est un espace de liberté. Il s'est très vite révélé essentiel de réglementer cet espace « entre voisins ». La Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer dite « de Montego Bay » ou UNCLOS vient donc poser un ensemble de règles de conduites, droits et obligations des « usagers des mers » »¹²⁹.

A. Présentation de la Convention de Montego Bay

La Convention de Montego Bay instaure un cadre juridique global pour une utilisation des mers et des océans responsable, durable et pacifique. Seulement 17 pays n'ont pas ratifié la Convention (dont les Etats-Unis) et 20 ne l'ont pas signée¹³⁰ : on peut donc constater que c'est un texte largement accepté de par le monde.

Elle se compose de 17 parties et 9 annexes proposant des règles afin de :

- Déterminer les différents espaces marins (et les régimes juridiques applicables),
- Régler les relations entre les Etats,
- Fixer les modalités d'exploration et d'exploitation des ressources et espaces marins.

B. Protection et préservation du milieu marin

¹²⁹ Voir « La Convention de Montego Bay en 50 leçons » sur le site www.armateursdefrance.org.

¹³⁰ « La signature de la Convention ou d'un de ses Protocoles équivaut à une approbation préliminaire. Elle n'entraîne pas d'obligation exécutoire, mais affiche l'intention d'un État d'examiner le traité au niveau national et d'envisager de le ratifier. Bien que cette signature ne soit pas une promesse de ratification, elle engage l'État à ne pas commettre d'actes contraires aux objectifs ou à la raison d'être du traité » sur www.unicef.org.

La Partie XII de la Convention, dénommée « Protection et préservation du milieu marin » édicte une obligation générale de protection et de préservation par les Etats¹³¹ tout en autorisant les Etats à exploiter les ressources naturelles se trouvant dans leur juridiction selon leur réglementation environnementale¹³². L'article 194¹³³ intitulé « *Mesures visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin* », en son paragraphe 3 c), invite les Etats à prendre toutes les mesures tendant à limiter : « *la pollution provenant des installations ou engins utilisés pour l'exploration ou l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol, en particulier les mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer et à réglementer la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation de ces installations ou engins et la composition du personnel qui y est affecté* ». Cet article concerne donc directement la pollution provenant des plateformes pétrolières en mer.

L'article 208 concernant la « *Pollution résultant des activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale* », au sein de la Section V « *Réglementation internationale et droit interne visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin* » de la Partie XII, oblige les Etats à adopter les lois et règlements permettant de prévenir et réduire les dommages issus d'activités relatives aux fonds marins sous leur juridiction et de « *prendre toutes les mesures visant à prévenir, réduire et maîtriser cette pollution* »¹³⁴.

¹³¹ Article 192 de la Convention.

¹³² Article 193 de la Convention.

¹³³ Cet article est situé à la Section I « *Dispositions générales* » de la Partie XII.

¹³⁴ Article 208-2 de la Convention.

Enfin, l'article 208-5 prévoit que « *les Etats, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, adoptent au plan mondial et régional, des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin visée au paragraphe 1. Ces règles et ces normes, ainsi que ces pratiques et procédures recommandées, sont réexaminées de temps à autre, selon qu'il est nécessaire* ».

C. L'exploitation des ressources de la Zone

L'article 1.1.1) de la Convention définit la zone comme « *les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale* ». Les sous-sols des fonds marins situés dans la Zone renferment « *toutes les ressources minérales solides, liquides ou gazeuses in situ (...)* »¹³⁵.

L'article 136 définit la Zone comme le patrimoine commun de l'Humanité et l'article 137 en définit le régime juridique énonçant qu'aucun Etat ne peut revendiquer ou exercer de souveraineté sur une partie quelconque de la Zone et de ses ressources.

L'article 139.1. dispose qu'il « *incombe aux Etats Parties de veiller à ce que les activités menées dans la Zone, que ce soit par eux-mêmes, par leurs entreprises d'Etat ou par des personnes physiques ou morales possédant leur nationalité ou effectivement contrôlées par eux ou leurs ressortissants, le soient conformément à la présente partie. La même obligation incombe aux organisations internationales pour les activités menées dans la Zone par elles* ».

¹³⁵ Article 133 de la Convention.

Les activités menées dans la Zone doivent être pacifiques et dans le respect des intérêts de l'humanité¹³⁶. L'article 145 dispose également que les activités doivent être menées dans le respect du milieu marin et de sa préservation et que « *les mesures nécessaires doivent être prises conformément à la Convention pour protéger efficacement le milieu marin des effets nocifs que pourraient avoir ces activités (...), prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, y compris le littoral et faire face aux autres risques qui le menacent, ainsi qu'à toute perturbation de l'équilibre écologique du milieu marin (...)* » et l'article 146 envisage la protection de la vie humaine.

On constate donc ici que la Convention des Nations-Unies sur le Droit de la mer offre, en son sein, les bases nécessaires à l'élaboration d'un cadre international en matière de prévention des dommages issus de l'exploitation des plateformes pétrolières. Toutefois, à l'heure actuelle, un tel texte n'existe pas et il faut alors « jongler » entre les règles contenues dans les conventions internationales relatives à la prévention des dommages causés par les navires et des accords régionaux spécifiques.

II. L'application ponctuelle de certains textes internationaux dédiés aux navires

La grande majorité des conventions internationales en vigueur concernant la sécurité et la sûreté des transports maritimes et la prévention de la pollution des mers par les navires sont proposées par l'Organisation Maritime Internationale, institution spécialisée de l'ONU. Certaines de ces conventions incluent les plateformes pétrolières dans leur champ d'application. Il faut toutefois noter que c'est seulement lorsque les Etats dans les eaux desquelles

¹³⁶ Article 140 de la Convention.

les plateformes opèrent ont ratifiés ces Conventions que celles-ci s'appliquent.

A. La Convention pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973

La plus importante d'entre elles est la Convention pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 et son protocole de 1978¹³⁷ aussi appelée Convention MARPOL 73/78. Celle-ci « *visé explicitement l'ensemble des installations d'exploration et d'exploitation pétrolières en mer, qu'elles soient fixes ou flottantes* »¹³⁸ en son article 2-4. La Convention comprend six annexes consacrées aux réglementations sur la prévention de la pollution :

- par des hydrocarbures (Annexe I) ;
- par des substances liquides nocives en vrac (Annexe II) ;
- par des substances nocives transportées en colis (Annexe III) ;
- par les eaux usées des navires (Annexe IV) ;
- par les ordures des navires (Annexe V) ;
- et de l'air par les navires (Annexe VI).

L'Annexe I définit la norme internationale de teneur en hydrocarbures pour l'écoulement de la tranche des machines des navires¹³⁹. La règle 7 de l'Annexe I oblige les plateformes pétrolières mobiles opérant sur le plateau continental d'un Etat partie à la Convention et effectuant des voyages à destination d'Etats parties doivent posséder un Certificat *International Oil Pollution Prevention* valide. Les FPSO et les FSU sont tenus de respecter cette

¹³⁷ Le protocole, à la suite d'accidents de navires citernes entre 1976 et 1977 a intégré la Convention mère de 1973 qui n'était pas encore entrée en vigueur (www.imo.org).

¹³⁸ J. Sironneau, J.-M. Massin, R. Dufau, P. Jannot, C. London, P. Hili, *Le Lamy environnement – L'eau*, Wolters Kluwer, Lamy, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°548-2.

¹³⁹ Etude sur les meilleures pratiques internationales sur www.rempec.org.

obligation sauf si les Etats du pavillon ou les Etats côtiers peuvent vérifier le respect des normes édictées par la présente Convention d'une autre manière. Les plateformes fixes ne sont pas concernées par cette obligation.

La règle 39 de l'Annexe I s'applique aux plateformes pétrolières fixes ou flottantes. Celles-ci doivent être équipées, si possible, d'une ou plusieurs citernes pouvant réceptionner les résidus d'hydrocarbures ainsi que d'un matériel de filtrage d'hydrocarbures¹⁴⁰. Le rejet des eaux d'écoulement de la tranche des navires est interdit à moins que leur teneur en hydrocarbures n'excède pas 15 parts par million¹⁴¹. Enfin, ces installations doivent consigner dans un registre toutes les opérations associées à des rejets d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures¹⁴².

Les règles de l'Annexe VI sont également applicables aux plateformes pétrolières qui doivent détenir un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère.

On peut relever que les Directives *Marine Environment Protection Committee* (MEPC) de 2004 contiennent des dispositions similaires aux exigences de la Convention MARPOL pour les *FPSO* et les *FSU*.

B. La Convention de Londres sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires du 5 octobre 2001

¹⁴⁰ Règle 39-2.1. de l'Annexe I.

¹⁴¹ Règle 39-2.2. de l'Annexe I.

¹⁴² Règle 39-2.3. de l'Annexe I.

Cette Convention concerne le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires. Celle-ci englobe, selon son article 3, tous les types de plateformes pétrolières. Un certificat de conformité au contrôle des systèmes antisalissure doit être délivré par l'administration¹⁴³. Cette Convention présente un intérêt car les peintures auparavant utilisée détruisaient et/ou perturbaient les organismes marins¹⁴⁴.

C. La Convention de Londres sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer du 20 octobre 1972

Ainsi, la Convention de Londres du 20 octobre 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (Convention COLREG) s'applique aux plateformes semi-submersibles ainsi qu'aux FPSO et aux navires de forage, les obligeant à respecter les règles de barre et de route¹⁴⁵. La règle 27 oblige par exemple « *les navires de forage en opération [à porter] les marques de jour et de nuit des navires à capacité de manœuvre restreinte* »¹⁴⁶.

D. La Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par hydrocarbures de 1990

La Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par hydrocarbures (Convention OPRC), adoptée en 1990

¹⁴³ Règle 2 de l'Annexe IV de la Convention.

¹⁴⁴ Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires sur www.imo.org.

¹⁴⁵ J.-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°751.13 et n°751.14.

¹⁴⁶ J.-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°751.13 et n°751.14.

et entrée en vigueur le 13 mai 1995, met en place des réactions d'urgence en cas de pollution par des hydrocarbures et permet aux Etats de coopérer ainsi que de planifier une assistance mutuelle.

Cette Convention s'applique également aux plateformes pétrolières lorsque les Etats dans lesquels elles sont situées sont parties. Son article 2.3. définit le navire comme le « *bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu marin et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants de tout type* » et le 4° définit « l'unité au large » comme « *toute installation ou tout ouvrage au large, fixe ou flottant, menant des activités de prospection, d'exploitation ou de production gazière ou pétrolière, ou de chargement ou de déchargement d'hydrocarbures* ».

Au-delà de ces textes internationaux, il existe des accords qui organisent la prévention des dommages de pollution à l'échelle d'une région.

Section II : Les accords régionaux en matière de prévention des dommages environnementaux

Les accords régionaux en matière de prévention des dommages de pollution *offshore* sont établis non seulement au sein du Programme des Nations unies pour l'environnement (I) mais également au sein de l'Union Européenne (II)¹⁴⁷.

¹⁴⁷ J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.11.

I. Les accords régionaux au sein du Programme des Nations unies pour l'environnement

Les Nations unies sont à l'origine du Programme des Nations unies pour l'environnement qui a lui-même permis l'élaboration de plusieurs accords régionaux dont certains traitent de la prévention du dommage de pollution provenant d'installations *offshore*.

A. Présentation des programmes pour les mers régionales du Programme des Nations unies pour l'environnement

La Conférence des Nations unies sur l'environnement qui s'est tenue en 1972 à Stockholm a permis la création du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) qui « *centralise l'action en matière d'environnement et assure une coordination dans ce domaine entre les organismes des Nations unies* »¹⁴⁸. Le PNUE s'intéresse particulièrement aux mers et océans et lance dès 1974 son programme dédié aux mers régionales¹⁴⁹.

L'objectif du programme dédié aux mers régionales est décrit ainsi : « *A chaque mer correspond un environnement spécifique, et des enjeux environnementaux particuliers. C'est pourquoi, plutôt qu'une convention mondiale peu appropriée, le PNUE a soutenu l'élaboration de conventions régionales sui generis, pour répondre de manière précise aux problèmes rencontrés dans une zone maritime et côtière, et faire écho aux intérêts partagés des pays concernés. Les Conventions servent de cadre légal à la mise en œuvre de Plans d'action, « feuilles de*

¹⁴⁸ Résolution 2997 du 15 décembre 1972 lors de l'Assemblée générale des Nations unies.

¹⁴⁹ PNUE, *Rapport au Conseil d'administration sur les travaux de sa deuxième session*, 11-22 mars 1974, Nations unies, New-York, Décision 8.

route » définissant méthodes et objectifs, pour une gestion cohérente »¹⁵⁰. Ce programme réunit plus de 140 Etats en 18 régions administrées, associées ou indépendantes du PNUE :

Régions administrées	Régions associées	Régions indépendantes
Asie de l'Est	Mer Noire	Arctique Mer Baltique Mer Caspienne Atlantique Nord-Est
Méditerranée	Pacifique du Nord-Est	
Pacifique du Nord-ouest	Mer rouge et Golfe d'Aden	
Afrique de l'Ouest, du centre et du Sud	Golfe Persique et Mer d'Oman	
Océan Indien occidental	Asie du Sud	
Caraïbes	Pacifique du Sud-Est	
	Pacifique	

Les principales questions traitées par la mise en place de tels accords régionaux sont les suivantes¹⁵¹ :

- Les écosystèmes et la biodiversité,
- Les ressources biologiques,
- Les sources de pollution d'origine tellurique,
- Les transports maritimes et pollution d'origine marine,
- L'aménagement du littoral,
- La vulnérabilité des petites îles,
- Les mammifères marins.

¹⁵⁰ « Conventions régionales pour la protection des mers » sur www.unep.org.

¹⁵¹ Voir la présentation du PNUE, Les mers régionales, une stratégie de survie pour nos océans et nos côtes.

La prévention des pollutions d'origine marine (comprenant les forages pétroliers en mer) est envisagée dans la plupart des accords régionaux mis en place au sein des programmes pour les mers régionales¹⁵² dont l'objectif est de « *prendre toutes les mesures appropriées pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution de la zone d'application de la Convention résultant directement ou indirectement d'activités liées à l'exploration et à l'exploitation du fond de la mer et de son sous-sol* »¹⁵³. On retrouve ici le principe de précaution qui « *précaution permet de réagir rapidement face à un possible danger pour la santé humaine, animale ou végétale, ou pour la protection de l'environnement. En effet, dans le cas où les données scientifiques ne permettent pas une évaluation complète du risque, le recours à ce principe permet, par exemple, d'empêcher la distribution ou même de retirer du marché des produits susceptibles d'être dangereux* »¹⁵⁴.

B. Présentation de deux accords en matière de prévention de la pollution d'origine marine

Le cadre général posé par le PNUE permet l'élaboration de conventions dont le contenu ne diffère que sensiblement en fonction de la prise en compte des éléments propres à chaque mer et à son écosystème. Le rédacteur du présent développement s'est particulièrement intéressé à deux de ces accords :

- La Convention sur la protection de la mer Méditerranée contre la pollution du 16 février 1976 et l'amendement à la Convention sur la protection de la mer Méditerranée contre la pollution du 10 juin 1995¹⁵⁵.

¹⁵² Sur www.unep.ch.

¹⁵³ Cette formule est reprise dans la plupart des accords régionaux développés dans le cadre des programmes pour les mers régionales.

¹⁵⁴ www.eur-lex.europa.eu.

¹⁵⁵ Le protocole est entré en vigueur en mars 2011.

- La Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est¹⁵⁶ du 22 septembre 1992.

Ces textes régionaux édictent principalement des obligations pour les Etats contractants de légiférer et coopérer en matière de prévention des dommages de pollution, de mettre en place des systèmes de surveillance continue des situations à risque ainsi que des plans d'urgence pour lutter contre la pollution¹⁵⁷.

1. La Convention sur la protection de la Mer Méditerranée du 16 février 1976 et le Protocole relatif à la protection de la Mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol

La Méditerranée présente la particularité d'être une mer presque fermée et renferme un écosystème unique au monde. Toutefois, elle est également au croisement de plusieurs routes maritimes et renferme des gisements de gaz¹⁵⁸ et de pétrole intéressants en ses fonds. Pour tenir compte et protéger ce milieu naturel fragile, la Convention sur la protection de la Mer Méditerranée a été adoptée le 16 février 1976 et rebaptisée en 1995 Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de Méditerranée. Les Etats parties à la Convention sont, outre l'Union Européenne, l'Albanie,

¹⁵⁶ Convention OSPAR

¹⁵⁷ T. Reeves, *La pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins en Droit international*, Annuaire français de droit international, Volume 24, 1978.

¹⁵⁸ « *Le plateau continental de la Méditerranée orientale, dit bassin du Levant, recèlerait 3.450 milliards de m3 de gaz, soit l'équivalent de la production mondiale annuelle de gaz naturel* », L'exploitation offshore en Méditerranée, Fiche Documentaire Institut Français de la Mer, 5 mars 2012, n°3/12.

l'Algérie, la Bosnie-Herzégovine, Chypre, la Croatie, l'Égypte, l'Espagne, la France, la Grèce, Israël, l'Italie, le Liban, la Libye, Malte, le Maroc, Monaco, le Monténégro, la Slovénie, la Syrie, la Tunisie et la Turquie.

Le protocole dit Protocole *offshore* adopté en 1994 et entré en vigueur en mars 2011 relatif à la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol n'a été ratifié que par l'Albanie, Chypre, la Libye, le Maroc, la Syrie, la Tunisie et l'Union Européenne.

L'article I.d. du Protocole entend notamment par « activités d'exploration » les « *forages exploratoires* » et par « activités d'exploitation », la « *mise en place d'une installation aux fins d'extraire des ressources, et activités y relatives* ». L'article I.f. intègre toutes les structures sus évoquées comme des « installations » ainsi que « *tout élément faisant partie intégrante de celle-ci* ».

Le Protocole met en place un système d'autorisation comprenant des études environnementales et d'impact. Il édicte également des normes communes « *pour l'élimination dans la zone du protocole d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures provenant des installations* »¹⁵⁹ mais également pour les fluides et déblais de forage¹⁶⁰ ainsi que les eaux usées (dans les installations comptant un effectif permanent de plus de 10 personnes, les eaux usées doivent être traitées ou rejetées conformément aux règles et normes internationales) et les ordures (le rejet de certaines ordures, comme les objets en matière plastique, est interdit)¹⁶¹. L'article 14 prévoit cependant des exceptions notamment en cas de force majeure « *lorsque la vie humaine est en*

¹⁵⁹ Article 10.1. du Protocole.

¹⁶⁰ Article 10.2. du Protocole.

¹⁶¹ Articles 11 et 12 du Protocole.

danger, lorsque la sécurité des installations est en danger, lorsqu'une avarie survient à l'installation ou à son équipement ».

Le protocole prévoit également des plans d'intervention d'urgence¹⁶² et une assistance mutuelle peut être demandée par les parties en cas de situation critique « *pour prévenir, réduire ou combattre une pollution résultant d'activités soit directement soit par l'intermédiaire du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle* ¹⁶³ » selon l'article 18 du Protocole.

Enfin, celui-ci prévoit une surveillance continue des effets de l'activité sur l'environnement en fonction des caractéristiques de cette activité¹⁶⁴ et les modalités d'enlèvement des installations¹⁶⁵. Par ailleurs, il est important de citer l'article 27 concernant la responsabilité et la réparation des dommages que nous examinerons plus après dans cette étude.

2. La Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique Nord-Est¹⁶⁶ du 22 septembre 1992

La Convention dite OSPAR a été ratifiée par l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, l'Irlande, l'Islande, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse et l'Union Européenne.

¹⁶² Article 16 du Protocole.

¹⁶³ REMPEC.

¹⁶⁴ Article 19 du Protocole.

¹⁶⁵ Article 20 du Protocole.

¹⁶⁶ Les régions des océans Atlantique et Arctique et de leurs mers secondaires, qui s'étendent au nord du 36° de latitude nord et entre le 42° de longitude ouest et le 51° de longitude est.

L'article 2.I.a. de la Convention dispose que les parties contractantes doivent prendre « *toutes les mesures possibles afin de prévenir et de supprimer la pollution, ainsi que les mesures nécessaires à la protection de la zone maritime contre les effets préjudiciables des activités humaines, de manière à sauvegarder la santé de l'homme et à préserver les écosystèmes marins, et lorsque cela est possible, à rétablir les zones marines qui ont subi ces effets préjudiciables* »¹⁶⁷.

L'article 5 concerne spécifiquement la « Pollution provenant de sources offshore » et renvoie aux conditions de l'Annexe III de la Convention. Cette annexe « *s'attache spécifiquement à la prévention et à la suppression de la pollution provenant de sources offshore, en fixant des règles sur l'immersion des déchets ou l'abandon d'installations ou de pipelines offshore* »¹⁶⁸.

De plus, l'article 10 a créé la Commission OSPAR pouvant prendre des décisions juridiquement contraignantes ou proposer des recommandations (non contraignantes).

Enfin, et cela est original, l'article 21 intitulé « Pollution transfrontière » prévoit que lorsqu'un dommage de pollution est susceptible d'atteindre une ou plusieurs autres Parties contractantes, celles-ci « *entrent en consultation, à la demande de l'une d'entre elles, en vue de négocier un accord de coopération* ». La rédaction de cet article permet une grande liberté d'action entre les parties concernées afin de pouvoir s'adapter au mieux à la réalité des situations qui peuvent être critiques.

¹⁶⁷ J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.15.

¹⁶⁸ Articles 3,4 et 7 de l'Annexe III. J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.15.

On remarquera toutefois ici l'absence de disposition quant à la responsabilité en cas de dommage par pollution contrairement au Protocole *offshore* dédié à la Mer Méditerranée.

II. Le cadre instauré par l'Union Européenne

L'Union Européenne est très impliquée dans les questions environnementales et fait office de *leader* en la matière. L'article 191 du Traité de Fonctionnement de l'Union Européenne¹⁶⁹ promeut, au travers du principe de précaution, « *un niveau élevé de protection de l'environnement grâce à des prises de décisions préventives en cas de risque* »¹⁷⁰.

Dans cet objectif, le Parlement européen et le Conseil ont adopté, le 12 juin 2013, la Directive n°2013/30/UE relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières *offshore*. Celle-ci modifie la Directive n°2004/35/CE sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux et complète la Directive-cadre n°2008/56/CE « stratégie pour le milieu marin »¹⁷¹.

L'objet de la Directive 2013/30/UE est d'établir « *les exigences minimales visant à prévenir les accidents majeurs lors d'opérations pétrolières et gazières en mer et à limiter les conséquences de tels accidents* »¹⁷².

Elle vise à prévenir les dommages corporels, matériels et environnementaux pouvant résulter d'« *un incident impliquant une explosion, un incendie, la perte de*

¹⁶⁹ Traité fondamental des institutions politiques de l'Union Européenne

¹⁷⁰ www.eur-lex.europa.eu.

¹⁷¹ Directive 2008/56/CE du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin.

¹⁷² Article Premier.

contrôle d'un puits, ou une fuite de pétrole ou de gaz ou le rejet de substances dangereuses »¹⁷³ ; peu importe que l'incident survienne en mer territoriale, dans la zone économique exclusive ou encore sur le plateau continental d'un Etat membre¹⁷⁴. L'incident doit par ailleurs résulter d'« opérations pétrolières et gazières en mer » soit « toutes les activités liées à une installation¹⁷⁵ ou à des infrastructures connectées, y compris leur conception, planification, construction, exploitation et déclassement, relatives à l'exploration et la production de pétrole ou de gaz mais à l'exclusion du transport de pétrole et de gaz d'une côte à une autre »¹⁷⁶.

L'exploration et l'exploitation pétrolières dans les zones dont il est question ci-dessus ne pourront être menées que par des exploitants munis d'autorisations accordées par l'autorité compétente de chaque Etat membre dont l'indépendance doit être garantie par une séparation des « fonctions de régulation exercées par l'autorité compétente et, d'autre part, les fonctions de régulation liées au développement économique des ressources naturelles en mer et à l'octroi d'autorisations pour des opérations pétrolières et gazières en mer au sein de l'Etat membre, et à la collecte et à la gestion des recettes provenant de ces opérations »¹⁷⁷. Par ailleurs, L'Agence européenne pour la sécurité maritime « fournit aux Etats membres et à la Commission une assistance technique et scientifique »¹⁷⁸.

¹⁷³ Article 2.1.a.

¹⁷⁴ Au sens de la Convention sur le Droit de la mer du 10 décembre 1982, article 2.2.

¹⁷⁵ Au sens de l'article 2.19., une « installation » est « un équipement fixe ou mobile, ou une combinaison d'équipements interconnectés en permanence par des passerelles ou par d'autres structures, utilisés pour des opérations pétrolières et gazières en mer ou en rapport avec ces opérations. Les installations comprennent les unités mobiles de forage au large lorsqu'elles sont positionnées dans les eaux situées au large des côtes aux fins du forage, de la production ou d'autres activités en rapport avec des opérations pétrolières et gazières en mer ».

¹⁷⁶ Article 2.3.

¹⁷⁷ Article 8.2.

¹⁷⁸ Article 10.1.

Le Chapitre III de la Directive est consacré à la préparation et à la réalisation d'opérations pétrolières et gazières en mer et précise quels sont les documents à fournir afin d'explorer ou d'exploiter les fonds marins sous juridiction d'un Etat membre, dont notamment les plans d'intervention d'urgence internes¹⁷⁹.

Concernant la prévention des dommages, les Etats membres doivent veiller à ce que les exploitants fournissent leur politique d'entreprise concernant la prévention des accidents majeurs et leur système de gestion de la sécurité et de l'environnement¹⁸⁰.

Les Etats membres et les exploitants doivent également veiller à l'échange des informations et à la coopération en vue de diminuer les risques et de prévenir les éventuels dommages. Le Chapitre VIII sur les effets transfrontières prévoit que les Etats membres doivent coopérer entre eux mais également avec les Etats tiers si un dommage venait à les toucher : *« lorsque les effets transfrontières prévisibles d'accidents majeurs risquent d'affecter des pays tiers, les États membres mettent, sur une base de réciprocité, des informations à la disposition des pays tiers concernés »*¹⁸¹.

Enfin, l'article 7 de la Directive envisage la responsabilité pour les dommages environnementaux. On notera, et ceci marquera la fin de la Première partie, qu'à la suite de l'accident de la plateforme pétrolière *Deepwater Horizon*, le Comité OSPAR de l'Industrie Pétrolière¹⁸², lors de sa réunion du 15 au 17 mars 2016 à La Haye (Pays-Bas), a pris note de la transposition par les Etats

¹⁷⁹ Article 14.

¹⁸⁰ Chapitre IV.

¹⁸¹ Article 31.3.

¹⁸² Le Comité OSPAR sur l'industrie *offshore* a été créé en 2012 dans le cadre de ladite Convention régionale.

parties (à la Convention OSPAR) de la Directive 2013/30/UE relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières *offshore* contenant une disposition en matière de responsabilité en cas de dommage par pollution¹⁸³.

La Seconde Partie sera consacrée à l'étude du système de responsabilité existant à l'échelle internationale ainsi que les progrès qu'il reste à faire afin d'en assurer l'efficacité. En effet, *« l'adoption d'une législation, aussi sophistiquée soit-elle, la création d'agences inspirées du meilleur modèle international possible ou encore l'allocation de moyens financiers dans des proportions équitables ne suffiront probablement pas à satisfaire aux obligations internationales régissant la protection de l'environnement si ces mesures restent lettre morte et ne vont pas de pair avec des mesures complémentaires et concrètes visant à prévenir les dommages ou à garantir la pérennité tout en réparant effectivement, le cas échéant, les préjudices environnementaux subis »*¹⁸⁴.

¹⁸³ Point 4 de l'ordre du jour de la Réunion du Comité Industrie de l'*offshore* du 15 au 17 mars 2016.

¹⁸⁴ Cour de justice de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, SERAP vs République fédérale du Nigeria, 14 décembre 2012, §105.

J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.33.

SECONDE PARTIE : L'APPREHENSION PAR LE DROIT INTERNATIONAL DE LA RESPONSABILITE CIVILE EN MATIERE D'INSTALLATION PETROLIERE OFFSHORE

La responsabilité désigne les obligations juridiques et financières qui incombent à l'auteur d'un dommage résultant de ses actes ou de ses omissions. Ce concept est complexe en droit commun mais devient « obscure » en matière d'installations pétrolières *offshore*. En effet, si l'expérience et le recul nous permettent d'apprendre de nos erreurs afin d'adapter nos réponses et comportements aux situations futures, l'histoire des plateformes pétrolières est encore récente et les questions encore nombreuses.

A l'heure actuelle, le domaine de la responsabilité civile ou plutôt des responsabilités civiles eu égard à la diversité des dommages à réparer, est lacunaire à l'échelle internationale (**Titre I**) ouvrant ainsi des portes à la prospection juridique (**Titre II**).

Titre I : Les carences du droit international en matière de responsabilité civile

« Les questions liées aux responsabilités en matière de production et d'exploration offshore sont très différentes et distinctes de celles qui se posent pour les

responsabilités concernant le transport maritime, comme les USA l'ont reconnu dans leur analyse, suite à l'accident du Deepwater Horizon »¹⁸⁵.

La responsabilité civile en matière de dommage causé par une installation pétrolière en mer ne connaît pas de règle adaptée au niveau international et se voit donc régie par les grands principes de droit international public (**Chapitre I**). Cette absence, eu égard aux spécificités du monde *offshore*, pose des difficultés que les juristes peinent à résoudre (**Chapitre II**).

Chapitre I : Présentation de la responsabilité civile à l'échelle internationale

En matière d'exploitation pétrolière en mer, l'internationalisme est un élément important qui explique que le droit international public intervienne au travers de grands principes (**Section I**). Certains éléments inhérents à l'exploitation pétrolière *offshore* peuvent expliquer les difficultés rencontrées en vue d'établir un cadre général (**Section II**).

Section I : Les principes de droit international public

Le droit international public « *organise les relations entre États, simplifie la coopération internationale et la rend prévisible du fait des règles contraignantes qu'il établit. Il sert de fondement à la paix, à la stabilité et à la protection des êtres*

¹⁸⁵ Intervention de A. Bardot, représentant du Groupe international (IG) des Clubs de protection et Indemnisation (*P&I Clubs*) lors du Compte rendu du 1^{er} décembre 2011 à Bruxelles, « Vers un Paquet Erika IV ? Quelles nouvelles étapes pour l'action européenne en matière de sécurité maritime ? »

humains. Dans un contexte d'interdépendance croissante, il ne cesse de se développer »¹⁸⁶.

L'échec de la Convention de Londres sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin (I) nous renvoie aux principes généraux de droit international public en matière de responsabilité (II).

I. L'échec de la Convention de Londres sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin

La responsabilité civile en matière de dommages causés par les navires est un domaine largement appréhendé par le droit international eu égard aux nombreuses conventions existantes¹⁸⁷ comme par exemple :

- Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC),
- Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992),
- Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC).

¹⁸⁶ Droit international public sur www.eda.admin.ch.

¹⁸⁷ Voir la liste des conventions en matière de navires sur le site www.imo.org.

Cependant, ces conventions excluent de leur champ d'application les plateformes pétrolières¹⁸⁸ tout comme le Protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontaliers et de l'élimination des déchets dangereux.

A. Présentation de la Convention de Londres

1. Contexte de l'adoption de la Convention

La Convention de Londres a été adoptée « *dans la foulée de la Convention du 19 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures des navires* »¹⁸⁹ à l'issue d'une conférence orchestrée par le Royaume-Uni¹⁹⁰. Cette convention « *répondait au souci de traiter, sur un plan international, des questions relatives à l'indemnisation des victimes en cas de pollution due aux opérations d'exploration et d'exploitation du fond de la mer* »¹⁹¹.

2. Champ d'application de la Convention

Cette Convention avait une portée géographique régionale¹⁹² limitée puisqu'elle concernait principalement la mer du Nord¹⁹³ mais son article 2

¹⁸⁸ La Convention CLC et la Convention portant création du FIPOL excluent les plateformes pétrolières à leurs Articles I tandis que la Convention LLMC exclue les plateformes en son article 15.5.c.

¹⁸⁹ M. Rémond-Gouilloud, « Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer », *DMF*, 1977, p.686.

¹⁹⁰ Une première conférence s'est tenue du 12 au 23 mars 1974, une seconde du 20 au 31 octobre 1975 et une dernière en juillet 1976.

¹⁹¹ J. Sironneau, J.-M. Massin, R. Dufau, P. Jannot, C. London, P. Hili, *Le Lamy environnement – L'eau*, Wolters Kluwer, Lamy, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°561-1.

¹⁹² La Convention était négociée par neuf Etats riverains de la mer du Nord à savoir : la Belgique, le Danemark, la France, la République Fédérale d'Allemagne, l'Irlande, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède et le Royaume-Uni.

¹⁹³ La portée de la Convention était limitée aux eaux sous la juridiction des Etats côtiers de la Mer du Nord, de l'Atlantique du Nord et situées au nord du 36°degré de latitude nord ou de la Baltique.

permettait de l'appliquer « à tout dommage de pollution survenu sur le territoire, y compris les eaux intérieures et la mer territoriale de tout Etat partie à la Convention précitée ainsi que dans les espaces maritimes où, conformément au droit international, celui-ci exerce des droits souverains sur les ressources naturelles »¹⁹⁴. A l'heure actuelle, une telle disposition permettrait d'étendre le champ d'application géographique de la Convention notamment à la zone économique exclusive de la France qui détient le deuxième espace maritime au monde.

La Convention étend également son champ d'application au regard des installations concernées : l'article 1-2 inclut « tout puits ou autre dispositif utilisé aux fins de la recherche, de production, du traitement, de l'entreposage, du transport ou du réglage de secours du débit du produit ».

3. Le dommage de pollution et les mesures de sauvegarde

La Convention définit également en son article 1-6 le dommage par pollution comme « toute perte ou tout dommage extérieur à l'installation causé par une contamination résultant d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de l'installation et comprend le coût des mesures de sauvegarde autres que toute perte ou dommage causés à l'extérieur de l'installation par lesdites mesures, pour autant que cette fuite ou ce rejet surviennent à une installation placée sous la juridiction de l'Etat de contrôle au-delà de la laisse de basse mer¹⁹⁵ ». On note toutefois ici que les dommages causés par une explosion ou un incendie ne sont pas concernés par la convention qui n'évoque que la contamination même si les

¹⁹⁴ J. Sironneau, J.-M. Massin, R. Dufau, P. Jannot, C. London, P. Hili, *Le Lamy environnement – L'eau*, Wolters Kluwer, Lamy, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°561-4.

¹⁹⁵ La laisse de basse mer correspond au point atteint par la plus grande marée basse sur l'estran sur www.geoconfluences.ens-lyon.fr.

trois semblent liés en cas de dommage comme aurait tendance à le démontrer l'explosion de la plateforme *Deepwater Horizon*.

La Convention contient des mesures de sauvegarde « *prises par toute personne prévenir ou limiter les dommages par pollution, à l'exception des mesures de contention de puits ou de mesures prises pour protéger, réparer ou remplacer une installation* »¹⁹⁶.

B. La canalisation de responsabilité objective sur la tête de l'exploitant

La Convention prévoit une canalisation¹⁹⁷ de responsabilité sur la tête de l'exploitant (article 3) qui est « *la personne détentrice d'un titre minier ou de la personne exerçant son autorité à l'ensemble des activités de l'installation* »¹⁹⁸ contrairement à la Convention CLC de 1969 qui canalise la responsabilité sur la tête du propriétaire de navire. Le titre minier est délivré ici par l'Etat de contrôle, c'est-à-dire l'Etat qui exerce les droits souverains sur l'exploration et l'exploitation des ressources dans la zone où se trouve l'installation¹⁹⁹.

La responsabilité est ici objective « *car aucune preuve de faute de l'exploitant n'est nécessaire pour établir sa responsabilité* »²⁰⁰. Autrement appelée responsabilité de plein droit, celle-ci n'est pas surprenante en la matière car il

¹⁹⁶ E. Du Pontavice, « Conventions intergouvernementales et accords privés internationaux sur la pollution maritime provenant des plates-formes en mer », *Revue Juridique de l'Environnement*, n°3-4, 1976, Travaux du premier Congrès de la SFDE (Strasbourg, les 6,7 et 8 mai 1975), p.33.

¹⁹⁷ La canalisation de la responsabilité consiste à ne pouvoir exercer une action en responsabilité qu'à l'encontre de la personne désignée dans la Convention comme responsable en cas de dommage.

¹⁹⁸ Article 1-3 de la Convention.

¹⁹⁹ Article 1-4 de la Convention.

²⁰⁰ T. Reeves, « La pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins en Droit international », *Annuaire français de droit international*, Volume 24, 1978, p.846.

serait très difficile voire impossible pour une victime d'un dommage de prouver la faute de l'exploitant si le régime de la responsabilité pour faute prouvée était retenu. Ce principe n'est pas absolu car la Convention prévoit trois cas d'exonération :

- Dommages découlant de fait de guerre, d'hostilités, de guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible,
- « Evènement à l'origine des dommages par pollution, survenu plus de 5 ans après la date à laquelle le puits a été abandonné sous le contrôle de l'autorité étatique et en conformité avec les dispositions qui ont été imposées par celle-ci »²⁰¹,
- Dommages résultant soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit du fait de la négligence de cette personne.

C. Limitation de responsabilité et assurance

1. Limitation de responsabilité

La contrepartie du lourd fardeau de la responsabilité objective consiste en la limitation non pas de la responsabilité (contrairement à l'appellation commune) mais de la réparation. Selon la Convention, l'exploitant a le droit de « limiter sa responsabilité »²⁰² pour chaque installation et pour chaque

²⁰¹ J. Sironneau, J.-M. Massin, R. Dufau, P. Jannot, C. London, P. Hili, *Le Lamy environnement – L'eau*, Wolters Kluwer, Lamy, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°561-7.

²⁰² « Elles correspondent seulement aux nécessités pratiques de l'assurance : un risque illimité ne pourrait s'assurer ; il faut donc bien lui fixer un plafond. Ce plafond correspond en pratique à la capacité du marché, c'est-à-dire à la somme maximale que le marché de l'assurance et de la réassurance pourrait verser pour ce type de dommage durant une année », M. Rémond-Gouilloud, « La pollution des mers et les plates-formes de forage », *Droit Maritime Français*, 1977, p.604.

événement à la somme de 30 millions Droits de tirages spéciaux²⁰³ pour les 5 premières années suivant la signature de la Convention puis 40 millions, selon l'article 6-1, sauf le cas où « *il aurait lui-même délibérément commis un acte ou serait responsable d'une omission en sachant pertinemment qu'un dommage de pollution en résulterait* »²⁰⁴. Toutefois, un Etat pouvait relever le montant si celui-ci n'était pas suffisant. De plus, il pouvait également prévoir une responsabilité illimitée dans le cas où il était la victime du dommage causé par une installation sous son autorité. Ce régime s'avérait extrêmement lourd pour les exploitants mais avait été conçu afin de contenter les conceptions différentes²⁰⁵ des Etats négociateurs, quitte à risquer le recours au *forum shopping* par les parties « *pour obtenir l'application des principes de responsabilité les plus favorables* »²⁰⁶. L'article 15-2 avait toutefois résolu ce problème en déterminant que la loi de l'Etat de contrôle déterminait le caractère limité ou non de la responsabilité ; peu importait ainsi les règles du lieu d'introduction de l'action.

L'article 6-5 de la Convention édictait une obligation pour l'exploitant de constituer un fonds de garantie d'un montant égal à la limitation de responsabilité soit par le dépôt de la somme, la présentation d'une garantie bancaire ou sous toute forme autorisée par l'Etat de contrôle.

²⁰³ « Le DTS est un actif de réserve international, créé en 1969 par le FMI pour compléter les réserves de change officielles de ses pays membres. En mars 2016, 204,1 milliards de DTS avaient été créés et alloués aux pays membres (soit l'équivalent d'environ 285 milliards de dollars). Les DTS peuvent être échangés contre des devises librement utilisables La valeur du DTS repose actuellement sur un panier de quatre grandes devises : le dollar des États-Unis, l'euro, le yen japonais et la livre sterling. Le panier sera élargi pour inclure le renminbi (RMB) comme cinquième monnaie à compter du 1er octobre 2016 » sur www.imf.org.

²⁰⁴ J. Sironneau, J.-M. Massin, R. Dufau, P. Jannot, C. London, P. Hili, *Le Lamy environnement – L'eau*, Wolters Kluwer, Lamy, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°561-8.

²⁰⁵ Le Royaume-Uni et la France optaient pour la limitation de la responsabilité afin de permettre la couverture du risque par l'assurance tandis que des pays comme la Norvège ou l'Allemagne étaient partisans de l'indemnisation intégrale des victimes.

²⁰⁶ T. Reeves, « La pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins en Droit international », *Annuaire français de droit international*, Volume 24, 1978, p.847.

2. Obligation d'assurance

Comme nous l'avons vu ci-dessus, des pays comme la France ont privilégié le plafonnement de la réparation afin de permettre l'assurabilité du risque. De ce fait, l'exploitant était tenu de souscrire et de maintenir une assurance dont les modalités étaient fixées par l'Etat de contrôle²⁰⁷.

On constate toutefois ici aussi que le plafond de l'assurance était moins élevé durant les 5 premières années suivant la signature de la Convention mais également moins élevé que les plafonds de réparation suscités²⁰⁸ que le montant de la limitation et ce durant les 5 premières années suivant la signature de la convention²⁰⁹.

Enfin, L'Etat de contrôle pouvait exempter l'exploitant de s'assurer pour les dommages de pollution causés par les actes de sabotage et de terrorisme, suite logique de l'exonération de responsabilité suscitée.

D. Les raisons de l'échec de la Convention de Londres

La Convention n'a pas été ratifiée par le moindre Etat certainement à cause de la possibilité qui existait de soumettre l'exploitant à une responsabilité objective (où la victime n'a pas à prouver la faute) et illimitée l'engageant donc à réparer l'intégralité du dommage. On peut également attribuer cet échec à « *l'absence d'organisation internationale dépositaire et de secrétariat* »²¹⁰ mais également à l'absence de Tribunal spécialement compétent en la matière. En effet, la Convention reconnaissait la compétence des tribunaux

²⁰⁷ Article 8 de la Convention.

²⁰⁸ Soit 30 millions de DTS.

²⁰⁹ Les montants sont de 22 et 35 millions de DTS.

²¹⁰ J. Sironneau, J.-M. Massin, R. Dufau, P. Jannot, C. London, P. Hili, *Le Lamy environnement – L'eau*, Wolters Kluwer, Lamy, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°561-1.

de l'Etat où le dommage est survenu mais encore des tribunaux de l'Etat de contrôle²¹¹. Cette multiplicité de compétences facilite l'action des victimes mais permet également un éclatement des procédures qui ne va pas dans un sens pratique.

En l'absence de convention internationale spécifique à l'exploration et l'exploitation pétrolières en mer, il convient de se retourner vers les grands principes de droit international public en matière de responsabilité civile.

II. Les principes généraux de droit international public en matière de responsabilité

Le droit international public distingue, eu égard aux législations nationales, la responsabilité pour faute de la responsabilité sans faute (dite objective). Dans le premier cas, la responsabilité est déclenchée par la faute prouvée par la victime tandis que dans le second cas, la responsabilité est engagée sans qu'il soit nécessaire de prouver que l'auteur du dommage a commis une faute.

Dans la matière spécifique dont il est question, il semble presque inconcevable qu'une victime, la plupart du temps complètement étrangère à l'exploitation pétrolière, puisse apporter la preuve de la commission d'une faute. Il lui sera en effet extrêmement difficile de rapporter la preuve de la faute commise à des milliers de mètres sous la mer.

Ainsi, il semble raisonnable de penser qu'une responsabilité objective, indépendante de cette notion de faute doit être retenue. Le droit

²¹¹ Article 11§1 de la Convention.

international, exception faite de la Convention des Nations unies sur le Droit de la mer que nous avons cité en amont, comporte peu de dispositions intéressant notre sujet d'étude.

L'article 235 de la Convention de Montego Bay pose également un cadre général en matière de responsabilité tout comme nous l'avons vu en matière de prévention des dommages :

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

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

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

Ces trois paragraphes rappellent aux Etats l'importance de leurs engagements mais également la nécessité pour eux de coopérer en vue d'élaborer des règles d'envergure internationale afin de permettre une indemnisation uniforme et adaptée des dommages causés par les installations qu'ils autorisent sur les sols sous leur souveraineté.

En vertu du paragraphe 1 de cet article, l'Etat qui ne respecte pas les engagements pris en matière de préservation et de protection de l'environnement engage sa responsabilité. Selon un arrêt de la Cour Internationale de Justice du 13 septembre 1928²¹² repris par elle « *dans deux cas de dommages écologiques : l'affaire de la Fonderie de Trail²¹³ et l'affaire Gabcikovo-Nagymaros²¹⁴ »²¹⁵, l'Etat qui commet un acte illicite (violation d'un principe, même coutumier, ou non-respect d'une règle) « *engage sa responsabilité et entraîne une indemnisation des pertes occasionnées par les dommages qui en résultent, quels qu'ils soient* »²¹⁶.*

S'agissant de la Zone, l'article 139.2 et 3 de la Convention dispose qu'« *un Etat Partie ou une organisation internationale est responsable des dommages résultant d'un manquement de sa part aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente partie, des Etats parties ou organisations internationales agissant de concert assument conjointement et solidairement cette responsabilité* ». Cependant, l'Etat peut s'exonérer de sa responsabilité, lorsque les dommages sont causés par une personne « *patronnée par lui²¹⁷ (...) s'il a pris toutes les mesures nécessaires et appropriées pour assurer le respect effectif de la présente partie et des annexes qui s'y rapportent²¹⁸* ».

²¹² Usine de Chorzow (Pologne)

²¹³ CIJ Fonderie de Trail, 1941.

²¹⁴ CIJ Affaire relative au projet Gabcikovo-Nagymaros, 1997.

²¹⁵ J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.22.

²¹⁶ Commission du droit international, Articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite, 2001, article I.

²¹⁷ Article 153, paragraphe 2, lettre b) de la Convention.

²¹⁸ Article 153, paragraphe 4, et l'article 4, paragraphe 4, de l'annexe III de la Convention.

Par ailleurs, le paragraphe 3 de l'article suscité dispose que « *les Etats Parties qui sont membres d'organisations internationales prennent les mesures appropriées pour assurer l'application du présent article en ce qui concerne ces organisations.* »

L'Etat qui commet une faute directe en accordant une autorisation d'explorer ou d'exploiter pourrait donc être reconnu responsable en cas de dommage de pollution. Mais la victime qui souhaiterait voir reconnue la responsabilité de l'Etat devrait s'adresser à la Cour Internationale de Justice et apporter non seulement la preuve d'une faute de l'Etat mais également établir le lien de causalité entre cette faute et le dommage. Or, il apparaît qu'en matière de dommage causé à l'environnement, les procédures ne sont pas adaptées et que la tendance ne soit pas à la reconnaissance de la responsabilité de l'Etat alors même qu'il est un des acteurs de l'activité pétrolière en mer comme nous allons le voir.

Section II : Les différents éléments composant la responsabilité civile en matière d'exploitation pétrolière offshore

Comme nous venons de le voir, l'Etat est un des acteurs de l'exploitation pétrolière en mer. Mais il n'est pas le seul et nombre de personnes interviennent sur les plateformes suscitant des interrogations légitimes quant à la détermination du responsable (I). Par ailleurs, eu égard à la nature transfrontalière du dommage et à l'absence de convention internationale apportant une solution juridique, la détermination de la loi applicable n'est pas chose aisée (II).

I. La nécessaire détermination du responsable

Il est impossible de réparer un dommage sans déterminer à qui incombe la charge de la réparation. En matière d'installation *offshore*, nous l'avons constaté plus haut, les sommes en jeu en cas de survenance d'un dommage de pollution sont colossales et rares sont les intervenants, pourtant nombreux à participer à l'aventure offshore, à pouvoir assumer de tels coûts. Nous pouvons citer l'exemple de la plateforme *Deepwater Horizon*. Le coût de la catastrophe a été évalué à 61,2 milliards de dollars américains. Les principaux acteurs de son exploitation étaient :

- la société suisse Transocean, propriétaire de la plateforme,
- la société britannique British Petroleum (65% des parts), la société américaine Anadarko (25% des parts) et la société japonaise Mitsui (10% des parts), exploitants de la plateforme²¹⁹,
- le groupe américain Cameron International, sous-traitant ayant fourni les obturateurs anti-éruption pour protéger les équipements contre la pression en profondeur²²⁰,
- et le groupe américain Halliburton²²¹, sous-traitant chargé du coffrage du puits au fond de l'océan.

Il s'agit donc ici de déterminer quelle personne aura l'obligation de payer le montant des réparations mais également de savoir laquelle d'entre elles a

²¹⁹ Les sociétés pétrolières sont souvent réunies en *consortium* pour financer les investissements colossaux que nécessitent l'*offshore*.

²²⁰ Marée Noire : La difficile répartition des responsabilités et des assurances pour les entreprises liées à la pollution, Communiqué du cabinet d'avocat Anderson Kill and Olick, New-York, 30 avril 2010 (Agence France Presse).

²²¹ Marée Noire : La difficile répartition des responsabilités et des assurances pour les entreprises liées à la pollution, Communiqué du cabinet d'avocat Anderson Kill and Olick, New-York, 30 avril 2010 (Agence France Presse).

l'obligation de s'assurer contre les risques pouvant découler de l'exploration et de l'exploitation pétrolières en mer.

En effet, une personne assurée contre les risques générés par son activité n'a plus l'obligation de disposer de sommes si importantes²²². « *En réalité, le jeu de l'assurance permettant à tout individu de disposer de sommes importantes, rend son intérêt à la détermination du responsable : simplement cette détermination doit avoir lieu, non pas une fois le dommage causé comme il serait naturel, mais avant tout accident, pour permettre au responsable éventuel de souscrire une assurance* »²²³.

On constate que la Convention de Londres suscitée retenait la responsabilité de l'exploitant²²⁴ et Madame Rémond-Gouilloud soulève une détermination d'avantage commerciale que juridique : « *la société pétrolière maître d'œuvre, plus riche que l'entrepreneur est généralement plus en mesure d'assumer ce risque [de pollution] ; en contrepartie de la prise en charge de cet aléa, parmi d'autres, la société jouira de superprofits que lui procurera éventuellement le succès de l'opération* »²²⁵. L'opportunité de retenir la responsabilité de l'exploitant peut également s'expliquer par le fait que « *L'Etat de la ressource a contracté avec une compagnie désignée comme maître d'œuvre* »²²⁶ même si « *le plus souvent, la spécificité des tâches conduit celle-ci à passer contrat avec une entreprise de forage* »²²⁷

²²² L'exploration et l'exploitation pétrolières restent toutefois un secteur dans lequel les coûts sont extrêmement élevés ; à titre d'exemple, la location d'une plateforme peut coûter jusqu'à 500 000 dollars par jour d'exploitation.

²²³ M. Rémond-Gouilloud, « La pollution des mers et les plates-formes de forage », *DMF*, 1977, p.600.

²²⁴ « La personne détentrice d'un titre minier ou de la personne exerçant son autorité à l'ensemble des activités de l'installation ».

²²⁵ M. Rémond-Gouilloud, « La pollution des mers et les plates-formes de forage », *DMF Français*, 1977, p.600.

²²⁶ J-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°751.38.

²²⁷ Ces entreprises sont spécialisées dans ce domaine contrairement aux compagnies pétrolières.

*pour atteindre la roche mère »*²²⁸. Le nombre d'intervenants peut donc varier mais l'exploitant, qui peut être un groupe d'exploitants, reste le maître d'œuvre et le référent de l'Etat avec qui il a contracté même s'il sous traite des éléments de l'exploration et de l'exploitation²²⁹.

Toutefois, face à des catastrophes de si grande ampleur, le pragmatisme incite les tribunaux à ne pas se limiter au seul responsable théorique mais à rechercher les responsabilités de chacun des intervenants. Il en fut ainsi en France concernant le navire Erika lorsque la responsabilité civile de l'affréteur, le groupe Total, fut retenue alors même que seul le propriétaire du navire était juridiquement responsable²³⁰. Il en va de même dans l'affaire du *Deepwater Horizon* où « la responsabilité de BP, de loin le principal fautif, est évaluée très précisément à 67 %. Celle de la société suisse Transocean, qui était propriétaire de la plate-forme, s'élève à 30 % tandis que 3 % échoient à l'américain Halliburton, qui avait construit le coffrage du puits au cœur du sinistre »²³¹.

Mais ne serait-il pas envisageable de s'intéresser à l'Etat riverain puisque, comme nous avons eu l'occasion de le voir, celui-ci est impliqué au premier chef par l'exploration et l'exploitation pétrolières : il accorde les autorisations d'exploration et d'exploitation et perçoit des redevances en contrepartie des autorisations accordées. En outre, il est le protecteur de l'environnement et de ses populations. D'un point de vue économique, l'Etat est un acteur d'une solvabilité et d'une solidité financière incontestable. C'est ainsi qu'après la pollution par hydrocarbures de la station balnéaire de Santa Barbara (Etats-Unis) due à l'ouverture d'une fissure dans les fonds marins sous une

²²⁸ J-P. Beurrier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°751.38.

²²⁹ On peut également noter que la plupart du temps le maître d'œuvre sous traite également le ravitaillement, les fonctions hôtelières et la sécurité.

²³⁰ Voir l'arrêt de la Chambre criminelle de la Cour de cassation du 25 septembre 2012.

²³¹ BP accusée de « grave négligence » pour la marée noire de 2010 sur www.lemonde.fr

plateforme pétrolière, l'avocat général de Californie a intenté une action contre la compagnie pétrolière mais également contre l'Etat fédéral pour avoir délivré des permis dans cette zone²³².

La prise en compte de la participation de l'Etat à l'aventure pétrolière *offshore* permettrait sans doute de l'inciter à être plus responsable dans les autorisations qu'il délivre (cela concerne surtout les Etats dont la principale source de revenus est tirée de l'exploitation pétrolière) mais il semble réaliste de penser qu'un accord international comprenant une telle clause ne susciterait pas l'engouement des Etats concernés par l'activité pétrolière *offshore*.

En l'état actuel, l'absence d'accord international suscite une seconde difficulté, celle de la détermination de la loi applicable.

II. Difficultés quant à la détermination de la loi applicable

*« La spécificité du milieu marin fait que tout accident risque d'avoir des conséquences transnationales et donc de poser des problèmes de droit international privé »*²³³.

A. Détermination de la règle de conflit

En l'absence de convention internationale déterminant les règles applicables en cas de dommage présentant un élément d'extranéité²³⁴, il est nécessaire de se retourner vers les textes nationaux afin de déterminer la loi applicable.

²³² M. Rémond-Gouilloud, « La pollution des mers et les plates-formes de forage », *DMF*, 1977, p.518.

²³³ I. Perruchon et M. Santiquet, « Le droit de l'exploitation en mer », p. 33.

²³⁴ Les situations rencontrées en matière *offshore* sont à même de toucher plusieurs Etats et donc de revêtir ce caractère international.

Grâce à la règle de conflit, le juge national, à travers le prisme de sa législation va déterminer quelle sera la loi applicable.

La règle de conflit peut conduire à l'application éventuelle d'une loi étrangère car elle présente plus de proximité avec la situation juridique en cause. La compétence du juge est distincte de la loi qu'il peut être amené à appliquer. Ainsi, le pivot de la règle de conflit de loi est le critère de rattachement considéré comme pertinent pour désigner la loi applicable à la situation juridique internationale. Cela nécessite de s'intéresser à la notion de rattachement à retenir en matière de dommage causé en dehors du cadre contractuel.

En matière de responsabilité civile délictuelle, d'accident par exemple, le critère le plus pertinent et souvent retenu est celui du lieu de survenance du dommage car présentant le plus de liens avec l'accident et donc avec le dommage. Toutefois, on se rend parfois compte que le lieu du fait générateur du dommage ne présente pas les liens les plus étroits avec le lieu de survenance de celui-ci et notamment en cas de dommage de pollution : l'explosion d'une plateforme à des centaines de kilomètres des côtes est le fait générateur du dommage de pollution qui va toucher les côtes. Ainsi, fait générateur (l'explosion) et survenance du dommage (la pollution des côtes) sont distincts.

B. Le règlement n°864/2007 du 11 juillet 2007 pour une uniformisation de la loi applicable à l'échelle européenne

1. Présentation générale du Règlement

L'Union Européenne a élaboré des règles de conflit pour déterminer la loi applicable aux obligations non contractuelles *via* le Règlement n°864/2007 du 11 juillet 2007 et applicable à tous les faits générateurs de dommages survenus à partir du 11 juillet 2009. Ce Règlement revêt une grande importance car il existe un grand nombre de plateformes exploitées au large des Etats membres de l'Union Européenne.

Le règlement ne remplace pas le droit matériel national²³⁵, il permet seulement de le déterminer. Grâce à sa portée universelle²³⁶, il permet de désigner la loi nationale d'un Etat se situant hors de l'Union Européenne.

Le champ d'application dudit règlement concerne notamment²³⁷ :

- « les conditions et l'étendue de la responsabilité, y compris les personnes qui peuvent être tenues pour responsables ;
- les causes d'exonération, de limitation et de partage de responsabilité,
- l'existence, la nature et l'évaluation des dommages ou la réparation demandée »²³⁸.

Dans son article Premier, il exclut un certain nombre de situations dont la responsabilité encourue par un Etat.

²³⁵ La législation qui établit les droits et obligations.

²³⁶ Article 3 du Règlement.

²³⁷ Article 15 du Règlement.

²³⁸ Considérants du Règlement Rome II.

2. Règle générale de désignation de la loi applicable

L'article 4 énonce la Règle générale consistant en la détermination de la loi applicable du « *pays où le dommage survient, peu important le pays où le fait générateur du dommage se produit et quels que soient le ou les pays dans lesquels les conséquences indirectes de ce fait surviennent* ». Le 2° du même article dispose toutefois que « *lorsque la personne dont la responsabilité est invoquée et la personne lésée ont leur résidence habituelle dans le même pays au moment de la survenance du dommage, la loi de ce pays s'applique* ». Enfin, le 3° prévoit la possibilité, lorsqu'il existe des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que l'un de ceux cités au 1° ou au 2°, c'est la loi de ce pays qui s'applique.

L'article 14, en matière de dommages traditionnels offre une possibilité de choix de la loi applicable par « *un accord postérieur à la survenance du fait générateur du dommage* ». Cet article va dans le sens d'un rapprochement entre responsabilité délictuelle et contractuelle pour laquelle l'autonomie de la volonté des parties est le mot d'ordre. Toutefois, le choix des parties, dans le cas présent, ne doit pas porter atteinte aux droits des tiers ni empêcher l'application de dispositions impératives nationales ou communautaires.

3. Particularité quant au dommage environnemental

L'article 7 du Règlement s'intéresse aux atteintes à l'environnement en disposant que « *la loi applicable à une obligation non contractuelle découlant d'un dommage environnemental²³⁹ ou de dommages subséquents subis par des personnes*

²³⁹ Le dommage environnemental, selon le Considérant n°24 du Règlement, doit être entendu comme une modification négative d'une ressource naturelle telle que l'eau, les sols ou l'air, une détérioration d'une fonction assurée par cette ressource au bénéfice d'une autre ressource naturelle ou du public, ou une détérioration de la diversité biologique.

ou causés à des biens est celle qui résulte de l'application de l'article 4, paragraphe 1, à moins que le demandeur en réparation n'ait choisi de fonder ses prétentions sur la loi du pays dans lequel le fait générateur du dommage s'est produit ». Cet article permet donc de limiter le choix des parties au pays de survenance du dommage ou au pays du fait générateur du dommage. Cela conduit à éviter une application distributive des lois des pays de réalisation des dommages²⁴⁰. De plus, *« la compétence de la loi du pays sur le territoire duquel le fait générateur du dommage s'est produit présente également l'intérêt, appréciable en pratique, d'écarter toute difficulté quant aux effets d'une éventuelle autorisation administrative étrangère permettant l'activité polluante : une seule et même loi gouvernera, et cette dernière question, et celle des conséquences dommageables de l'activité ».* En effet, l'article 17 impose de tenir compte des *« règles de sécurité et de comportement en vigueur au lieu et au jour de la survenance du fait qui a entraîné la responsabilité ».*

On constate donc que dommage environnemental et dommage « traditionnel » connaissent des sorts différents au niveau européen. L'étude de ce texte démontre toutefois la complexité que peut revêtir la détermination de la loi applicable lorsqu'un dommage survient en mer en présence d'un texte harmonisant la détermination de la loi applicable à l'échelle de l'Union Européenne. Ces lacunes du droit international en matière de responsabilité ont des conséquences sur le traitement des demandes en réparation des victimes.

²⁴⁰ Sous la direction de D. Mazeaud et P. Pierre, *Le Lamy Droit de la responsabilité*, Wolters Kluwer, Collection Lamy Droit civil, n°180-80.

Chapitre II : Les conséquences de l'absence d'uniformisation du régime de responsabilité civile à l'échelle internationale

Les difficultés évoquées ci-dessus ont des conséquences sur l'appréhension par le droit international des dommages environnementaux d'une part (**Section I**) mais également traditionnels d'autre part (**Section II**).

Section I : La modeste prise en compte du dommage environnemental

Le dommage environnemental est pris en compte dans certains des textes régionaux que nous avons étudiés ci-dessus (**I**) mais également dans des textes édictés par l'Union Européenne (**II**).

I. La prise en compte de la responsabilité et de l'indemnisation des activités *offshore* par le Protocole relatif à la protection de la Mer Méditerranée

Ce Protocole, évoqué ci-dessus, évoque timidement la question de la responsabilité au sein de son article 27 en demandant aux parties de s'engager « à coopérer dès que possible pour élaborer et adopter des règles et procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant des activités visées au présent protocole²⁴¹,

²⁴¹ Les activités d'exploration et d'exploitation des fonds marins (Article Premier).

conformément à l'article 16 de la convention²⁴² ». Le 2° de l'article 27 dispose qu'en attendant l'instauration de ces procédures par les Etats contractants, dont l'Union Européenne fait partie, chaque partie « a) prend toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les opérateurs sont tenus responsables des dommages causés par les activités et sont tenus de verser promptement une réparation adéquate ; b) prend toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les opérateurs sont et demeurent couverts par une assurance ou autre garantie financière dont la nature et les conditions seront précisées par la partie contractante en vue d'assurer la réparation des dommages causés par les activités couvertes par le présent protocole ».

Cet article a donné lieu à l'adoption de Lignes directrices concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée²⁴³ lors de la 15^{ème} Réunion ordinaire des Parties à la Convention de Barcelone.

Tout d'abord, les Lignes directrices concernent à la fois les dommages environnementaux mais également les dommages dits traditionnels survenant en Mer Méditerranée²⁴⁴. Ainsi, le dommage environnemental s'entend ici comme « une modification négative mesurable d'une ressource naturelle ou biologique ou une détérioration mesurable d'un service lié à des ressources naturelles ou biologiques, qui peut survenir de manière directe ou indirecte »²⁴⁵ et la réparation du dommage environnemental devrait couvrir : « a) le coût des activités et des études visant à évaluer le dommage; b) le coût des mesures préventives, y compris les mesures visant à prévenir une menace de

²⁴² « Les Parties contractantes s'engagent à coopérer pour élaborer et adopter des règles et procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée ».

²⁴³ Décisions IG 17/4 de la réunion du 15-18 janvier 2008 à Almeria (Espagne).

²⁴⁴ Renvoi à l'article 1 § 1 de la Convention de Barcelone.

²⁴⁵ Point 8 des Lignes directrices.

dommage ou l'aggravation d'un dommage; c) le coût des mesures prises ou à prendre pour nettoyer, restaurer et remettre en état l'environnement endommagé, y compris le coût du suivi et du contrôle de l'efficacité de ces mesures; d) la diminution de la valeur des ressources naturelles ou biologiques jusqu'à leur restauration; e) l'indemnisation par équivalent quand la remise en l'état initial de l'environnement endommagé n'est pas possible ».

Les Lignes directrices définissent ensuite des mesures préventives (paragraphe 10 b) et c)) qui doivent être prises en charge par l'exploitant²⁴⁶. Elles instaurent également une responsabilité objective²⁴⁷ canalisée sur la tête de l'exploitant²⁴⁸. L'exploitant est exonéré de responsabilité dans le cas où « *il prouve qu'ils [les dommages] ont été causés par des actes ou des événements qui échappent entièrement à son contrôle* » comme les cas de force majeure, acte de guerre, hostilités, guerre civile, insurrection ou terrorisme²⁴⁹.

Les Parties doivent, en cas de mise en place d'une responsabilité objective, instaurer une limitation de responsabilité fixée sur la base d'accords internationaux ou de législation nationale.

Enfin, les Parties peuvent convenir de la mise en place d'un régime d'assurance obligatoire après un délai de 5 années suivant l'adoption de ces Lignes directrice²⁵⁰. Les Lignes envisagent également la création d'un fonds d'indemnisation méditerranéen « *qui assurerait réparation lorsque le dommage dépasse la responsabilité de l'exploitant, lorsque l'exploitant n'est pas connu, lorsqu'il est insolvable et n'est pas couvert par un instrument de sécurité financière*

²⁴⁶ Paragraphe 16 des Lignes directrices.

²⁴⁷ Paragraphes 19 à 22.

²⁴⁸ Paragraphes 17 et 18.

²⁴⁹ Paragraphe 23.

²⁵⁰ Paragraphe 28.

ou lorsque l'Etat prend des mesures préventives dans des situations d'urgence et n'est pas remboursé du coût de ces mesures »²⁵¹.

Ainsi, des progrès notables sont réalisés par ces Lignes directrices. Il faut toutefois relever qu'elles n'ont aucun caractère juridiquement contraignant et sont simplement destinées à aider les Parties à coopérer entre elles afin d'harmoniser le régime de responsabilité et la réparation des dommages dans la zone de la Mer Méditerranée²⁵². Peu d'Etats ont adopté le Protocole *offshore*²⁵³ mais on remarquera que l'adoption par l'Union Européenne a l'avantage de lier les Etats membres²⁵⁴ et de permettre de timides avancées.

II. Les timides progrès de l'Union Européenne

Outre l'adoption du Protocole *offshore* dont il est question ci-dessus, l'Union Européenne a entrepris, après l'explosion de la plateforme *Deepwater Horizon*, de procéder à une analyse de « *l'adéquation des réglementations et des pratiques actuelles en termes de sécurité, de préparation et de capacité de réaction face à l'urgence* »²⁵⁵. Cette étude a été l'occasion de constater les lacunes dans l'application des normes de prévention des accidents graves par tous les Etats membres de l'Union. Ainsi, « *il existe des disparités et une fragmentation considérables entre les législations et pratiques des Etats membres à l'égard des*

²⁵¹ Paragraphe 29.

²⁵² Paragraphe 3.

²⁵³ L'Albanie, Chypre, la Libye, le Maroc, la Syrie, la Tunisie et l'Union Européenne.

²⁵⁴ Article 216 du Traité de fonctionnement de l'Union Européenne : « 1. L'Union peut conclure un accord avec un ou plusieurs pays tiers ou organisations internationales lorsque les traités le prévoient ou lorsque la conclusion d'un accord, soit est nécessaire pour réaliser, dans le cadre des politiques de l'Union, l'un des objectifs visés par les traités, soit est prévue dans un acte juridique contraignant de l'Union, soit encore est susceptible d'affecter des règles communes ou d'en altérer la portée.

2. Les accords conclus par l'Union lient les institutions de l'Union et les États membres ».

²⁵⁵ Union Européenne, Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, *Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore*, COM/2010/0560 final, p.4.

activités offshore (par exemple, en ce qui concerne l'octroi de concessions, les responsabilités, les normes de sécurités applicables aux équipements, la transparence à l'égard du public et le partage d'informations). Cette situation reflète l'absence presque totale d'instruments législatifs internationaux et les lacunes de la législation européenne pertinente »²⁵⁶.

Dans une résolution en date du 7 octobre 2010, le Parlement européen invite la Commission à étudier l'opportunité d'adopter un règlement²⁵⁷ concernant les activités d'exploration et d'extraction pétrolières. La Commission a répondu le 12 octobre 2010 en insistant sur les lacunes des normes sanitaires, environnementales et de sécurité considérées comme « *régies de manière partielle (...) [et] hétérogène* »²⁵⁸. La Commission constate également que les agences et les instruments de l'Union Européenne ne sont pas suffisamment exploités afin d'offrir le niveau de sécurité et de protection de l'environnement le plus élevé. Elle propose donc de « *mettre en place un cadre européen clair et à jour qui clarifie la législation de l'UE et comble ses lacunes* »²⁵⁹.

La Commission européenne a proposé, le 27 octobre 2011, un projet de règlement relatif à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer. Le règlement aurait ici permis une application directe dans les législations des Etats membres.

²⁵⁶ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer, (COM (2011) 688 final), Bruxelles le 27 octobre 2011, p.3.

²⁵⁷ « Un règlement est un acte juridique défini à l'article 288 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Il revêt une portée générale, est obligatoire dans tous ses éléments et est directement applicable dans tous les pays de l'Union européenne (UE) » sur www.eur-lex.europa.eu.

²⁵⁸ Communication de la Commission européenne au Parlement européen et au Conseil, *Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore*, 12 octobre 2010.

²⁵⁹ Communication de la Commission européenne au Parlement européen et au Conseil, *Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore*, 12 octobre 2010.

Cependant, « le Parlement comme le Conseil se sont opposés au choix de cet instrument, préférant réguler la sécurité des activités offshore par le biais d'une directive, en grande partie pour des raisons politiques (le Royaume-Uni ayant fait part de ses préoccupations quant à sa souveraineté), mais aussi pour des motifs ayant trait à la nature des mesures de sécurité envisagées, laissant de ce fait une certaine marge de manœuvre aux Etats membres pour son application »²⁶⁰.

La directive 2013/30/UE du Parlement européen et du conseil relative à la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore modifiant la directive 2004/35/CE sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux a été adoptée le 12 juin 2013²⁶¹. La directive devait être transposée par les Etats membres au plus tard le 19 juillet 2015²⁶².

Outre les éléments concernant la sécurité et la prévention des dommages causés par les installations pétrolières, la directive comporte un article à propos de la responsabilité environnementale. Elle amende tout d'abord, dans son article 2, la définition des dommages aux eaux de la directive 2004/35/CE : « 2) 'en mer/au large des côtes', situé dans la mer territoriale, dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental d'un Etat membre au sens de la convention des Nations unies sur le droit de la mer ». Cette extension géographique permet d'étendre la compétence des Etats membres en matière

²⁶⁰ J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.19.

²⁶¹ La directive a été adoptée quelques mois après l'adoption du Protocole offshore.

²⁶² Concernant les installations existantes, les mesures nationales de transposition doivent s'appliquer avant le 19 juillet 2018.

de prévention et de réparation des dommages environnementaux à des installations situées plus loin que dans les eaux territoriales²⁶³.

L'article 7 de la directive désigne « *le titulaire d'une autorisation* » comme financièrement responsable de la prévention et de la réparation de tout dommage environnemental²⁶⁴ occasionné par des opérations pétrolières et gazières en mer²⁶⁵ effectuées par lui-même ou par l'exploitant, ou pour leur compte. On constate ici que ce n'est pas l'exploitant, « *l'entité désignée par le titulaire d'une autorisation ou par l'autorité qui délivre les autorisations pour mener des opérations pétrolières et gazières en mer, y compris la planification et l'exécution d'une opération sur puits ou la gestion et le contrôle des fonctions d'une installation de production* »²⁶⁶, qui est désigné comme responsable mais le titulaire de l'autorisation. L'intérêt pratique de cette désignation, en vertu du principe de pollueur-payeur²⁶⁷, est certainement d'éviter la désignation d'un sous-traitant comme responsable, moins apte à assumer le coût des réparations que la ou les compagnies pétrolières ayant demandé l'autorisation aux pouvoirs publics en charge de l'octroi de celle-ci.

Cette hypothèse est par ailleurs confirmée par l'article 4.3) de la directive 2013/30/UE qui prévoit que les autorités chargées des autorisations des Etats membres doivent vérifier que le demandeur dispose des garanties financières suffisantes « *afin de couvrir les responsabilités qui pourraient découler*

²⁶³ Il s'agissait de la limite fixée par la directive 2004/35/CE.

²⁶⁴ Défini par la directive 2004/35/CE en son article 2.1.

²⁶⁵ Article 2.3) : « *toutes les activités liées à une installation ou à des infrastructures connectées, y compris leur conception, planification, construction, exploitation et déclassement, relatives à l'exploration et la production de pétrole ou de gaz mais à l'exclusion du transport de pétrole et de gaz d'une côte à une autre* ».

²⁶⁶ Article 2.5) de la directive 2013/30/UE.

²⁶⁷ Principe énoncé par la directive 2004/35/CE

des opérations pétrolières et gazières en mer » et qu'il les maintient tout au long des opérations.

L'article 4.3) exige également des Etats membres la mise en place de procédures facilitant le traitement des demandes d'indemnisation en cas d'incidents transfrontières. *« Toutefois, les mécanismes d'indemnisation relèvent toujours de la compétence des Etats membres et toute affaire de dommages devra être traitée par les tribunaux nationaux sur la base des règles et principes nationaux, ce qui peut conduire à des incohérences à l'échelle européenne »*²⁶⁸.

On peut regretter ici que la bonne volonté des instances européennes suite à l'accident du puits de Macondo se soit transformée en une initiative si timide alors même que l'Union Européenne est entourée de centaines de plateformes pétrolières²⁶⁹. Un règlement aurait permis l'uniformisation des législations nationales et des procédures de délivrance des autorisations et un traitement plus efficace des demandes d'indemnisation dans le cadre d'un dommage transfrontalier. Toutefois, les timides solutions proposées en matière de dommage environnemental représentent une avancée si elles sont comparées à l'état du droit international en matière d'appréhension des dommages dits « traditionnels ».

²⁶⁸ J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.24.

²⁶⁹ Il en existe plus de 200 dans la seule Mer Méditerranée et environ 180 en Mer du Nord.

Section II : L'application du droit civil national pour les dommages dits « traditionnels »

Les relatives avancées en matière de prise en compte du dommage environnemental mettent l'accent sur l'absence d'harmonisation de dommages reconnus depuis bien longtemps, les dommages dits « traditionnels » (I). Le seul progrès, somme toute limité, consiste au recours à un système privé de garantie mutuelle (II).

I. Une solution propice à des traitements inéquitables

Comme nous l'avons évoqué ci-dessus, les Lignes directrices proposées dans le cadre de la 15^{ème} Réunion ordinaire des Parties à la Convention de Barcelone²⁷⁰ traitent également des dommages corporels et matériels mais celles-ci ne possèdent aucune force juridique contraignante.

De plus, à la suite de la directive 2013/30/UE et de son article 39, un rapport de la Commission sur la responsabilité, l'indemnisation et les garanties financières pour les opérations pétrolières et gazières en mer du 14 septembre 2015²⁷¹ évalue « l'efficacité des régimes de responsabilité au sein de l'Union en ce qui concerne les dommages causés par les opérations pétrolières et gazières en mer, y compris une évaluation de l'opportunité d'étendre les dispositions en matière de responsabilité ». Ce rapport est accompagné d'un document de travail apportant des informations supplémentaires en matière de

²⁷⁰ Convention de Barcelone pour la protection du milieu marin en Méditerranée du 25 juillet 1977 amendée par le Protocole dit « offshore ».

²⁷¹ Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil responsabilité, l'indemnisation et les garanties financières pour les opérations pétrolières et gazières en mer du 14 septembre 2015, {COM(2015) 422 final}.

responsabilité et une analyse des législations nationales des Etats membres à ce sujet²⁷².

Le rapport analyse l'efficacité des systèmes nationaux de responsabilité en étudiant la précision des définitions des personnes responsables, des types de dommages et des victimes²⁷³.

« Bien que le droit de l'Union harmonise la responsabilité pour les dommages environnementaux et que le droit des États ciblés prévoit dans tous les cas l'indemnisation des lésions corporelles et des dommages aux biens résultant des accidents en mer, la responsabilité varie sensiblement en ce qui concerne les différents types de pertes économiques. Les législations nationales diffèrent, par exemple, sur la nature du lien direct qui doit exister entre la perte économique et l'accident pour que cette perte soit indemnisable («critère du lien direct»). Le droit de certains États ciblés, tels que Chypre et le Royaume-Uni, exclut les demandes d'indemnisation portant exclusivement sur des pertes économiques en l'absence de lésions corporelles ou de dommages aux biens («règle d'exclusion») »²⁷⁴. Le rapport constate également que l'Etat membre ayant la législation la plus complète s'avère être la Norvège qui prévoit une responsabilité sans faute notamment en matière de pertes purement économiques. L'annexe II du présent mémoire reprend la législation des principaux Etats membres de l'Union Européenne.

²⁷² Document de travail des services de la Commission, « Civil liability, compensation and financial security for offshore accidents in the European Economic Area », {SWD(2015) 167 final}.

²⁷³ Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil responsabilité, l'indemnisation et les garanties financières pour les opérations pétrolières et gazières en mer du 14 septembre 2015, {COM(2015) 422 final}, p.6.

²⁷⁴ Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil responsabilité, l'indemnisation et les garanties financières pour les opérations pétrolières et gazières en mer du 14 septembre 2015, {COM(2015) 422 final}, p.8.

L'exemple de l'Union Européenne²⁷⁵ est révélateur de l'absence d'uniformisation de la responsabilité civile pour les dommages corporels, matériels ou économiques au niveau international. En effet, même si la plupart des Etats envisagent la réparation de ces dommages, chaque Etat applique sa propre législation, appliquant une responsabilité pour faute ou sans faute, limitant ou non le montant de la réparation, prenant en compte ou non le préjudice économique. Par ailleurs, dans certains Etats, le cadre juridique existe mais l'absence de système judiciaire développé et efficace en empêche l'application. Afin de pallier à cette carence, un système d'origine privée s'est développé, toujours à l'échelle régionale, permettant aux victimes de demander une indemnisation.

II. Le recours limité à un système privé de garantie mutuelle : *l'Offshore Pollution Liability Agreement*

L'accord *Offshore Pollution Liability Agreement* couramment appelé accord OPOL, entré en vigueur le 1^{er} mai 1975, a été créé par 16 compagnies pétrolières qui opéraient alors sur le plateau continental britannique afin de s'accorder une garantie mutuelle leur permettant d'indemniser les victimes des dommages de pollution découlant de leurs activités *offshore*.

Cet accord est originalement administré par une société de droit anglais, *l'Offshore Pollution Liability Association Limited*, société à but non lucratif²⁷⁶.

²⁷⁵ Voir à ce sujet le rapport final BIO by Deloitte de la Commission européenne sur la responsabilité civile.

²⁷⁶ En 2013, l'association regroupait 133 membres dont les sociétés Shell U.K. Limited, Total Oil Marine Limited, BP Petroleum Development Limited, Amoco Exploration Company, etc.

Il « met en place un mécanisme permettant aux victimes d'une pollution causée par une installation pétrolière offshore située dans les eaux relevant de la juridiction de l'un des Etats entrant dans le champ de l'accord d'être rapidement indemnisées »²⁷⁷.

Cet accord est devenu définitif et de durée illimitée après l'échec de la Convention de Londres sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin. Initialement limité au plateau continental britannique, l'OPOL a été élargi aux installations dépendant des juridictions du Danemark, de l'Allemagne, de la France, de l'île de Man, des Îles Féroé, de l'Irlande, de la Norvège, du Groenland et des Pays-Bas. Il peut être étendu à la juridiction d'autres Etats mais les installations situées en Mer Baltique et en Mer Méditerranée sont exclues du champ de l'accord.

L'accord « repose sur cinq grands principes »²⁷⁸. Le premier d'entre eux établit une responsabilité objective canalisée sur la personne de l'opérateur²⁷⁹. Ici il n'est donc pas nécessaire de prouver une faute ou une négligence et la victime sait d'ores et déjà qui sera son interlocuteur afin d'obtenir une indemnisation. La responsabilité n'étant pas ici absolue, l'opérateur peut s'exonérer en prouvant que l'accident résulte d'un acte de guerre, a été provoqué par un tiers, par un Etat ou par la victime elle-même.

²⁷⁷ J. Sironneau, J.-M. Massin, R. Dufau, P. Jannot, C. London, P. Hili, *Le Lamy environnement – L'eau*, Wolters Kluwer, Lamy, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°561-41.

²⁷⁸ J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.24.

²⁷⁹ L'opérateur est désigné comme « Person which by agreement with other Persons has been authorized to, and does, manage, conduct, and control the operation of an Offshore Facility, subject to the terms and conditions of said agreement, or which manages, conducts and controls the operation of an Offshore Facility in which only it has an interest » aux termes de la Clause I de l'accord.

La Clause I.14. définit le dommage comme « *une perte ou un dommage direct (autre qu'une perte ou un dommage touchant une installation offshore) du fait d'une contamination résultant d'un déversement de pétrole* »²⁸⁰. Cette définition est large et permet d'inclure une grande variété de dommages dont le préjudice écologique mais également les mesures prises par les autorités publiques mais également par les opérateurs afin de prévenir, d'atténuer ou d'éliminer la pollution ou de neutraliser les hydrocarbures²⁸¹. Toutefois, l'expression « *dommage direct* » exclut un type de préjudice que nous avons évoqué plus haut : le préjudice économique résultant d'un dommage direct. Une telle définition ne permet pas de connaître quel dommage sera pris en compte avec certitude ; par ailleurs, l'OPOL n'étant pas un accord de droit public, « *il n'existe pas de contrôle juridique, via des mécanismes de mise en œuvre, de la définition du dommage* »²⁸². Par ailleurs, le critère géographique retenu pour la prise en compte du dommage est le lieu de situation de la plateforme pétrolière (qui doit se trouver dans des eaux soumises à la juridiction de l'accord OPOL) ; il importe peu que le dommage de pollution et les mesures prises pour l'atténuer surviennent dans des eaux non couvertes par l'accord.

On relèvera que l'indemnisation due par les membres est plafonnée à la somme de 250 millions de dollars américains par accident²⁸³. Cette somme semble bien dérisoire si l'on rappelle que les indemnisations après la catastrophe de *Deepwater Horizon* ont été estimées à 61 milliards de dollars.

²⁸⁰ J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.24.

²⁸¹ J. Sironneau, J.-M. Massin, R. Dufau, P. Jannot, C. London, P. Hili, *Le Lamy environnement – L'eau*, Wolters Kluwer, Lamy, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°561-46.

²⁸² J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.24.

²⁸³ www.opol.org.uk.

Par ailleurs, l'association OPOL demande à chacun de ses membres de posséder des capacités financières suffisantes pour assumer les conséquences d'un éventuel sinistre et de les maintenir tout au long de l'exploitation²⁸⁴. Les membres peuvent avoir recours à des mécanismes d'assurance ou d'auto assurance afin de justifier de capacités financières suffisantes. La clause III § 2 de l'accord OPOL oblige les membres à s'acquitter du versement des indemnisations si l'un d'entre eux venait à défaillir²⁸⁵. Ce mécanisme permet donc de garantir une indemnisation aux victimes. Les victimes peuvent être des personnes privées mais également des Etats, des communes mais encore des organismes publics.

Il est important de souligner que l'adhésion à l'accord OPOL est une condition de délivrance d'un permis (à un groupe pétrolier) au Royaume-Uni. Ainsi, l'Etat britannique, Etat côtier de la Mer du Nord où se trouve bon nombre de plateformes pétrolières, donne ses « lettres de noblesse » à un dispositif d'origine privée et lui permet de prendre une part active dans l'indemnisation des victimes de dommages causés par une installation *offshore*.

L'accord reste malgré tout lacunaire de par son champ d'application géographique limité et par le faible plafond d'indemnisation prévu. On peut également regretter l'absence d'autorité indépendante chargée de veiller à la transparence et à l'efficacité du dispositif.

On constate que les institutions, privées ou publiques, ont la volonté de prendre en compte le danger que représente les plateformes pétrolières mais

²⁸⁴ Clause II de l'accord OPOL.

²⁸⁵ Les contributions sont calculées sur le nombre d'installations *offshore* de chaque partie selon l'annexe 3, *Articles of association of the OPOL*.

que leurs efforts restent timides à ce jour. Des discussions sont pourtant en cours à l'échelle internationale et régionale sur la nécessité d'un accord harmonisé en la matière.

Titre II : Droit prospectif en matière de responsabilité civile pour les dommages causés par une installation pétrolière offshore

« Il n'existe à ce jour aucun accord international fixant des règles spécifiques concernant la responsabilité et l'indemnisation en cas d'accident. Au vu de cette double carence de la réglementation, des discussions ont récemment été engagées, aux échelles globale et régionale, sur l'opportunité et la faisabilité d'élaborer ou de renforcer les règles régissant l'exploitation et l'exploration offshore, tant du point de vue de la sécurité que de la responsabilité et de l'indemnisation »²⁸⁶.

Les accidents ne sont fort heureusement pas monnaie courante dans le domaine de l'*offshore* mais leur survenance a incité certains Etats et instances régionales à faire des propositions pour une uniformisation du régime de responsabilité (**Chapitre I**). Au-delà de ces propositions, il est intéressant de s'interroger sur l'opportunité de parvenir à un tel accord et sur son contenu (**Chapitre II**).

Chapitre I : Les propositions pour la mise en place d'un système de responsabilité civile spécifique à l'activité *offshore*

Récemment, deux initiatives pour une uniformisation du régime de responsabilité pour les dommages causés par l'exploitation pétrolière *offshore*

²⁸⁶ Vers une réglementation internationale de l'exploration et de l'exploitation pétrolières et gazières offshore sur <http://www.institut-ocean.org/>.

sont à saluer : d'une part celle de l'Indonésie (**Section I**) et d'autre part celle de l'Union Européenne (**Section II**).

Section I : La proposition de l'Indonésie à l'Organisation Maritime Internationale

La proposition de l'Indonésie au Comité Maritime International quant à l'adoption d'un accord international fait suite à un grave accident survenu en ZEE australienne (**I**) mais celle-ci a connu un résultat décevant (**II**).

I. Le contexte et le contenu de la proposition indonésienne

Le 21 août 2009, une fuite de pétrole est survenue sur la plateforme pétrolière *West Atlas* située en Mer du Timor, à 230 kilomètres des côtes australiennes, et a provoqué son explosion. Si toutes les personnes présentes sur la plateforme ont pu être évacuées, il n'a pas été possible de contenir la fuite de pétrole estimée à 4 800 tonnes. L'Indonésie, Etat côtier de la Mer du Timor, a constaté des dommages environnementaux dans ses eaux territoriales mais également sur ses côtes provoquant une perte de ressources naturelles et de revenus pour ses populations côtières.

Malheureusement, suite à un contentieux sur l'étendue du dommage suscité, aucune indemnisation n'a été versée. Selon l'Indonésie, le principal problème tenait « *au fait que si les entreprises du secteur sont le plus souvent assurées, le montant de l'assurance est fixé conformément aux plafonds imposés par les instances nationales chargées de réglementer le forage offshore dans le pays d'origine de l'opérateur* ». En l'occurrence, les montants fixés l'avaient été conformément à la législation australienne, la plateforme se trouvant dans la ZEE dudit Etat.

L'Indonésie a donc abordé cette problématique adressée à l'OMI lors de la 60^{ème} Session du Comité de la protection du milieu marin en mars 2010 et de la 97^{ème} Session du Comité juridique²⁸⁷ de l'OMI en septembre 2010²⁸⁸. L'Indonésie souhaitait l'harmonisation du régime de responsabilité et d'indemnisation pour éviter des carences dans l'indemnisation ou des indemnisations disparates selon les plafonds d'assurance obligatoires nationaux.

L'Indonésie proposait la création d'un instrument international instaurant un régime de responsabilité objective et un fonds d'indemnisation complémentaire pour contourner les éventuels problèmes d'insolvabilité ou de plafonds d'assurance. Cette proposition revenait « *à transposer à l'industrie pétrolière offshore, les règles de responsabilité existantes applicables aux déversements d'hydrocarbures par les navires* »²⁸⁹.

Le Comité juridique a étudié cette proposition lors de quatre sessions et également lors de deux Colloques internationaux organisés par l'Indonésie à Bali en 2011 et 2012. Lors de la 100^{ème} Session réunie en 2013²⁹⁰, le Comité juridique rappelait son intention de poursuivre « *l'analyse des questions de responsabilité et d'indemnisation dans le contexte des dommages dus à une pollution transfrontière résultat d'activités offshore en vue d'élaborer des recommandations qui aident les Etats intéressés à conclure des arrangements bilatéraux ou régionaux*

²⁸⁷ Le Comité juridique est compétent en matière de responsabilité et d'indemnisation.

²⁸⁸ Proposition visant à inscrire une nouvelle question au programme de travail portant sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui découlent des activités d'exploration et d'exploitation pétrolières au large, soumise par l'Indonésie, OMI, Comité juridique, 97^{ème} session, LEG 97/14/L, 10 septembre 2010.

²⁸⁹ J. Sironneau, J.-M. Massin, R. Dufau, P. Jannot, C. London, P. Hili, *Le Lamy environnement – L'eau*, Wolters Kluwer, Lamy, 3^{ème} Edition, 2015-2016, n°561-60.

²⁹⁰ Voir les comptes rendus des Sessions du Comité juridique sur www.imo.org/Mediacentre/Legal/Pages.

(...) »²⁹¹. Lors de la 101^{ème} session du 28 avril au 1^{er} mai 2014, le Comité a remercié la délégation danoise de se joindre à la délégation indonésienne dans le but d'établir des orientations en vue d'adopter des accords bilatéraux ou régionaux. Le Comité incite également les Etats membres à la coopération et à l'échange d'informations. La 102^{ème} Session qui s'est tenue en 2015 n'aborde pas les travaux de la délégation indonésienne.

II. Les raisons d'un résultat décevant

Comme nous venons de le constater, le Comité juridique a incité les Etats à coopérer en vue d'élaborer des accords bilatéraux ou régionaux mais la question d'un accord international est restée lettre morte et ce pour plusieurs raisons.

Tout d'abord pour une raison d'ordre procédural car les Comités n'ont désormais plus la possibilité d'inscrire par eux mêmes une nouvelle question dans leur programme de travail. Les propositions faites aux Comités s'inscrivent désormais dans le Plan stratégique élaboré pour deux ans et celles qui n'y figurent pas peuvent être incluses seulement après accord du Conseil²⁹².

Lors de la 98^{ème} Session du Comité juridique, des délégations se sont prononcées en faveur de l'intégration de la proposition indonésienne au Plan stratégique dudit Comité en raison notamment de l'expertise de l'OMI mais également de l'urgence de la situation (certains Etats ne sont pas en mesure

²⁹¹ J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.27.

²⁹² J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.27.

d'établir seuls des réglementations efficaces). Le problème causé par le caractère transfrontalier du dommage, que nous avons évoqué plus haut, a également été soulevé par certains Etats : sa nature transfrontalière obligerait les Etats à adopter une réponse uniforme.

Toutefois, il a été relevé par certains Etats, tel que le Brésil, que la Convention des Nations unies sur le droit de la mer « *limite la compétence de l'OMI en matière de plateformes offshore à leur impact pour la navigation maritime* »²⁹³ mais également qu'en vertu de l'article I de la Convention constituant l'OMI l'« *extraction de pétrole était hors de son [l'OMI] champ de compétence* »²⁹⁴. Il a également été précisé que l'industrie pétrolière *offshore* n'a qu'un impact international ponctuel et qu'il ne pouvait être fait application des dispositions applicables aux navires. Cet échange d'arguments a mené le Comité juridique, lors de sa 99^{ème} Session en 2012, à recommander aux Etats de coopérer en vue d'échanger des informations et d'établir des accords régionaux ou bilatéraux plutôt qu'un accord global qui ne semble pas approprié²⁹⁵.

Parallèlement à cette démarche d'envergure internationale, l'Union Européenne s'efforce d'harmoniser les législations de ses Etats membres en matière de responsabilité et d'indemnisation et a rendu plusieurs travaux à la suite de l'adoption de la Directive 2013/30/UE que nous avons étudiée plus haut.

²⁹³ J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.27.

²⁹⁴ S. Miribel, « Compte rendu du colloque du CMI les 7 et 8 juin 2015 à Istanbul sur les activités *offshore* », *DMF*, Décembre 2015, n°775.

²⁹⁵ Cette décision a été à nouveau confirmée lors de la 100^{ème} Session du Comité juridique en 2013.

Section II : Les travaux européens en matière de responsabilité civile dans le domaine offshore

L'adoption de la Directive 2013/30/UE relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer n'a pas mis un terme au travail de l'Union Européenne en la matière (I). Ce travail n'est pour l'instant pas suivi d'effet dans l'attente du retour d'expérience de la directive (II).

I. Les préconisations pour l'élaboration de règles efficaces au sein de l'Union Européenne en matière de responsabilité civile

La directive que nous avons évoquée en introduction du présent chapitre a été suivie d'un rapport de la Commission européenne rendu le 14 septembre 2015²⁹⁶ complété par un document de travail²⁹⁷. Le rapport analyse :

- L'efficacité des régimes de responsabilité des Etats membres de l'Union Européenne,
- L'éventuelle inclusion de certaines pratiques pouvant conduire à un accident majeur dans le champ de la directive 2008/99/CE relative à la protection de l'environnement par le droit pénal.

Le rapport décrit les responsabilités civiles, pénales et environnementales et met en avant les connexions existant entre elles. En effet, si les responsabilités civile et environnementale n'ont pour objet que la seule réparation du

²⁹⁶ Comme nous l'avons évoqué plus haut, l'article 39 de la Directive imposait à la Commission européenne de rendre un rapport analysant plusieurs points en rapport avec son objet.

²⁹⁷ Commission staff working document, Liability, Compensation and Financial Security for Offshore Accidents in the European Economic Area, {SWD(2015) 167 final}, 14 septembre 2015.

dommage subi²⁹⁸, la responsabilité pénale vise à punir un comportement constituant une infraction pénale en droit. Ces deux types de responsabilités sont toutefois complémentaires : l'auteur du dommage sera puni et obligé à réparer financièrement le préjudice qu'il a causé.

Le rapport ne préconise pas l'adoption d'un régime de responsabilité en particulier mais considère qu'étendre les dispositions en la matière au niveau de l'Union Européenne pourrait permettre, d'une part, d'élargir le champ des dommages susceptibles d'indemnisation mais également d'améliorer les recours pour les victimes.

Il analyse également la canalisation de responsabilité sur la tête de l'exploitant comme une mesure de prudence afin que « *les activités en mer ne soient réalisées que si leurs retombées positives l'emportent sur les risques* »²⁹⁹. Le rapport semble reconnaître implicitement l'opportunité d'adopter un régime de responsabilité sans faute.

Au-delà de l'analyse des différents régimes de responsabilité au sein de l'Union Européenne, le rapport ne distingue pas de régime national plus efficace qu'un autre et reconnaît qu'« *aucun élément ne permet aujourd'hui de considérer qu'une des approches actuelles en matière de responsabilité civile dans les Etats ciblés serait moins efficace au regard de l'objectif poursuivi par la DSOM, à*

²⁹⁸ La *common law* permet aux victimes de demander des dommages et intérêts punitifs contrairement au droit romano-germanique que nous connaissons.

²⁹⁹ Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil responsabilité, l'indemnisation et les garanties financières pour les opérations pétrolières et gazières en mer du 14 septembre 2015, {COM(2015) 422 final}, p.10.

savoir garantir la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer dans l'ensemble de l'UE »³⁰⁰.

Le rapport se penche également sur les instruments de garantie financière et sur leur disponibilité. Après avoir rappelé que de nombreux instruments existent (l'assurance, l'auto assurance mais également le système privé de garantie mutuelle de l'OPOL ou encore des systèmes alternatifs), le rapport constate le recours majoritaire au système assurantiel mais précise que le marché des instruments de garantie financière possède la capacité d'innovation nécessaire pour accompagner les besoins des compagnies pétrolières. Le rapport remarque toutefois la possibilité que les dommages causés par l'*offshore* soient tels que les capacités financières des assureurs et réassureurs ne suffisent pas.

Enfin, en matière de traitement des demandes d'indemnisation, le rapport constate l'avancée de la législation norvégienne en matière d'indemnisation³⁰¹, l'existence du mécanisme de l'OPOL mais également l'absence de régime d'indemnisation spécifique en la matière dans les Etats membres ; c'est alors le droit de la responsabilité civile national qui s'applique.

³⁰⁰ Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil responsabilité, l'indemnisation et les garanties financières pour les opérations pétrolières et gazières en mer du 14 septembre 2015, {COM(2015) 422 final}, p.11.

³⁰¹ La Norvège a mis au point une réglementation relative au traitement des demandes de réparation et d'indemnisation collective des pêcheurs.

II. Le *statu quo* dans l'attente de la transposition de la Directive 2013/30/UE

La finalité de ce rapport n'est pas de pointer du doigt la nécessité d'un accord international en matière de responsabilité pour les dommages de pollution découlant de l'activité *offshore*. Il met en avant les possibilités d'évolution au niveau européen en analysant les régimes existants en matière de responsabilité civile mais également en matière de traitement des demandes d'indemnisation et de réparation.

Au travers des différents points abordés (la responsabilité pénale, la responsabilité civile, les systèmes de garantie financière et les demandes d'indemnisation), le rapport constate des lacunes nationales et renvoie à la mise en œuvre de la directive 2013/30/UE³⁰². A ce sujet le rapport précise que *« dans l'hypothèse où les nouvelles législations nationales échoueraient à améliorer la disponibilité des instruments de garantie financière et à mettre en place des procédures permettant d'assurer un traitement rapide et adéquat des demandes d'indemnisation, la Commission réexaminerait l'opportunité de prendre de nouvelles mesures au niveau de l'UE pour atteindre ces objectifs, et elle apprécierait la nature de ces mesures »*³⁰³.

La directive doit être transposée par les Etats membres au plus tard le 19 juillet 2018. Il est donc encore bien trop tôt pour tirer un quelconque enseignement des mesures adoptées par les institutions européennes et savoir si l'adoption d'une « simple » directive permettra l'harmonisation du

³⁰² Le rapport renvoie aux articles de la DSOM relatifs aux points qu'il aborde et précise que les situations actuelles des Etats membres devraient évoluer avec sa transposition.

³⁰³ Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil responsabilité, l'indemnisation et les garanties financières pour les opérations pétrolières et gazières en mer du 14 septembre 2015, {COM(2015) 422 final}, p.11.

traitement des demandes mais également des victimes au niveau européen³⁰⁴. Ce retour d'expérience à l'échelle européenne pourrait alors servir de modèle au niveau international.

Chapitre II : Réflexion sur la nécessité et le contenu d'un accord international

La constatation de l'absence d'harmonisation du régime de responsabilité pour les dommages causés par l'*offshore* ainsi que le peu de retour d'expérience dont nous disposons à ce sujet pose la question de savoir si la création d'un instrument international est nécessaire (**Section I**) et le cas échéant, quel pourrait être le contenu d'un tel accord (**Section II**).

Section I : L'opportunité d'établir un instrument d'envergure internationale

La construction et l'exploitation d'une plateforme représentent un coût considérable qui est assumé par les groupes pétroliers. Cependant, les Etats au large desquels ces plateformes sont installées ne sont pas forcément des Etats aux connaissances et aux capacités développées et un accord international les accompagnerait (**I**). Par ailleurs, un tel accord permettrait un développement concerté dont les conséquences seraient mieux maîtrisées (**II**).

³⁰⁴ Même si les règlements européens Bruxelles I et Rome II évitent des traitements disparates au sein de l'UE.

I. Pétrole *offshore* et pays en voie de développement

Certains Etats en développement possèdent des ressources pétrolières et gazières importantes au large de leurs côtes. Cette ressource s'avère être une manne financière non négligeable pour eux³⁰⁵. Les groupes pétroliers viennent donc frapper à leur porte pour y réaliser des forages et exploiter le pétrole découvert³⁰⁶. Les profits sont alors partagés entre l'Etat et l'exploitant.

Toutefois, l'état de développement économique et juridique du pays en question ne permet pas d'être certain qu'un contrôle de la qualité des installations est effectué et que les règles qui pourraient exister au niveau national sont respectées³⁰⁷. Le manque de moyens limite également les connaissances des Etats en matière d'installations *offshore*, qui sont comme nous l'avons vu très techniques, rendant là aussi difficile l'exercice d'un quelconque contrôle national.

Au-delà de ce manque de moyens, certains Etats n'ont pas la volonté de réglementer ces activités car elles sont parfois pour eux leur seule source de revenus³⁰⁸. Réglementer de telles activités ou imposer des conditions trop

³⁰⁵ Le rapport sur la Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier d'Octobre 2004 rendu par S. Kloff et C. Wicks dénonce l'absence d'amélioration des conditions de vie des populations des Etats d'Afrique de l'ouest ayant accordés des permis d'exploiter.

³⁰⁶ On peut citer l'exemple du *consortium* dirigé par le groupe Total (avec les groupes Statoil, Esso et BP) pour l'exploitation de champs pétroliers en Angola notamment où 700 000 barils par jour sont extraits sur le Bloc 17 (qui est une zone d'exploitation située au large du nord de l'Angola).

³⁰⁷ Le Brésil possède une réglementation très développée en termes de protection de l'environnement mais n'a pas les capacités de la mettre en œuvre, faute de moyens et d'un système judiciaire efficace.

³⁰⁸ L'Algérie tire ses revenus presque entièrement de ses ressources pétrolières et gazières *onshore*.

dures aux groupes pétroliers en termes de responsabilité les feraient alors fuir vers des Etats moins regardants.

Ces différents points de vue ne permettent donc pas l'établissement de réglementations nationales efficaces ou applicables et donc encore moins d'accords régionaux. Dans ce contexte, la solution pourrait venir de la communauté internationale.

II. La nécessité d'un développement concerté aux conséquences maîtrisées

Au-delà des problèmes liés aux Etats en développement, l'absence d'accord international en matière de responsabilité et d'indemnisation fait encourir les risques suivants :

- « *Un risque d'incertitude juridique et donc de différends politiques entre les Etats ;*
- *Un risque de versement partiel ou nul des dommages, faute de règles claires ;*
- *Un risque d'insolvabilité. En effet, l'industrie pétrolière est désormais composée de grands groupes, d'entreprises moyennes, de très nombreuses compagnies nationales et de quantité de nouveaux 'entrants', y compris des sociétés de service, qui n'ont certainement pas accès au volume de capitaux requis face à des plaintes d'un montant équivalent à celui que BP a dû assumer à la suite de l'accident du Deepwater Horizon »³⁰⁹.*

³⁰⁹ J. Rochette, « Forage en eaux troubles, pour une régulation internationale des activités pétrolières et gazières offshore », *Policy Briefs*, Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°06/14, p.3.

Les accords régionaux ne sont pas foison en matière de responsabilité³¹⁰ et ne règlent que partiellement le problème. En effet, dans une mer fermée telle que la Méditerranée, les problèmes de responsabilité peuvent être réglés par un accord régional mais si le dommage survient dans un océan, l'accord régional n'a plus sa place³¹¹.

Un accord international présenterait « *de multiples avantages, en apportant notamment une sécurité juridique aux Etats et aux opérateurs et en évitant ainsi différents niveaux d'indemnisation d'une région à l'autre* »³¹² ce qui permet aux responsables de diminuer voire d'éluder leur responsabilité. A ce propos, l'ancien Président russe Dmitri Medvedev avait annoncé dans un discours en juin 2010 : « *Un autre sujet de préoccupation concerne l'idée que j'ai formulée à Moscou [lors d'un entretien accordé au Wall Street Journal] à propos des travaux de nettoyage après l'accident du golfe du Mexique. J'ai à nouveau présenté cette idée aujourd'hui, pendant le sommet. De quoi s'agit-il ? D'instaurer un mécanisme international pour la prévention et l'élimination de ce type d'accidents offshore mais aussi pour la protection du milieu marin en général. Le cœur du problème n'est pas tant une question de moyens – même si les accidents comme celui du golfe du Mexique sont très coûteux et les dommages écologiques qu'ils provoquent sont au-delà de toute évaluation financière – mais bien un enjeu de nature politique et juridique : nous n'avons tout bonnement pas les bases requises pour trouver des accords juridiques nous permettant de traiter ce type de problèmes. Il existe un certain nombre de conventions distinctes – je m'y suis intéressé de près – qui abordent toutes des aspects bien spécifiques, comme la convention sur le déversement d'hydrocarbures ou la convention internationale sur le droit de la mer,*

³¹⁰ Seul le protocole *offshore* de la Convention de Barcelone traite de la responsabilité.

³¹¹ A titre d'exemple, une centaine d'Etats jouxtent l'océan Atlantique.

³¹² J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.32.

mais aucune n'offre de vision d'ensemble. J'estime donc qu'il serait opportun de rédiger un projet de cadre juridique international pour prévenir et minimiser concrètement les risques d'accidents. Quelles dispositions un tel cadre devrait-il comprendre ? Je suggère, mais bien entendu il faudrait en discuter plus avant, que les grandes multinationales du secteur de la production d'hydrocarbures versent un pourcentage de leurs profits dans un fonds consolidé et (pourquoi pas en sus) s'acquittent de sommes destinées à financer les assurances contre ce type de risques. Autrement dit, ce fonds spécial pourrait voir le jour aux côtés d'un programme spécial d'assurance. Nous nous sommes convenus de demander à nos experts respectifs d'étudier cette proposition et de rendre compte de leurs travaux lors du sommet de Séoul. J'estime qu'il s'agit d'une question importante »³¹³.

Ces raisons plaident en la faveur d'une uniformisation à l'échelle internationale qui ne verra sans doute pas le jour dans un futur proche mais il semble intéressant de s'attacher au contenu d'un tel accord.

Section II : Propositions quant au contenu d'un tel accord

Comme nous l'avons vu, les éléments et les acteurs en présence sont nombreux et variés. Afin d'élaborer un accord international, il est nécessaire d'arrêter des principes adaptés au domaine et aux enjeux d'une part en matière de responsabilité civile (I) et d'autre part en matière de d'indemnisation et de réparation (II).

³¹³ J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.10.

I. Propositions en matière de responsabilité civile

La responsabilité civile nécessite de déterminer trois éléments : quel type de responsabilité est le plus adapté au domaine offshore (A) ? Qui est responsable (B) ? Sur quoi porte la responsabilité et qui peut prétendre à une indemnisation (C) ?

A. L'application du régime de la responsabilité objective

Ce modèle de responsabilité est souvent retenu en matière d'activités dangereuses notamment dans le domaine de l'énergie nucléaire³¹⁴.

L'avantage pratique de la responsabilité objective est qu'elle permet à la victime de ne pas avoir à établir la négligence ou la faute du responsable. Elle *« permettrait d'éviter les discussions pour savoir si d'autres critères de responsabilité, comme la négligence ou une autre faute, peuvent être invoqués avant d'exiger une indemnisation »*. Ce type de responsabilité permet d'identifier clairement le responsable et le montant de l'indemnisation qu'il devra verser.

Il serait possible d'alléger cette responsabilité de plein droit afin qu'elle ne devienne pas une responsabilité absolue comme en matière de dommage nucléaire³¹⁵. Il serait envisageable d'exonérer le responsable désigné pour des actes de guerre, de guerre civile ou des insurrections mais également si la victime provoque le dommage par exemple. Cependant, il n'est pas forcément opportun de dédouaner le responsable de sa responsabilité pour force majeure qui est un *« phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable*

³¹⁴ Convention sur la Responsabilité Civile dans le domaine de l'Energie Nucléaire (Convention de Paris) a été adoptée le 29 juillet 1960

³¹⁵ Le propriétaire est responsable même en l'absence de faute de sa part.

et irrésistible »³¹⁶ car les plateformes sont conçues pour résister à ces phénomènes.

B. La détermination du responsable

Beaucoup d'acteurs n'ont qu'un rôle secondaire dans l'exploitation pétrolière en tant que sous-traitants par exemple. Ces acteurs secondaires ne possèdent pas la capacité financière de faire face à des accidents majeurs dont le coût est astronomique.

Seuls deux acteurs ont les capacités de faire face à de telles catastrophes : les groupes pétroliers exploitants et les Etats. Il faut préciser que certaines compagnies pétrolières³¹⁷ sont des compagnies nationales disposant d'un immense pouvoir³¹⁸. Dans de nombreux Etats, un partenariat existe entre les groupes pétroliers privés et ces compagnies nationales afin d'exploiter le pétrole extrait des fonds sous-marins.

On pourrait apprécier l'opportunité de rendre les Etats responsables, au moins partiellement, en raison de leur rôle primordial dans la délivrance des autorisations d'exploration et d'exploitation des dommages causés par les installations pétrolières *offshore*.

Toutefois, un accord international sanctionnant les Etats ne suscitera pas l'adhésion collective ; de plus l'existence de si nombreuses compagnies pétrolières nationales (surtout dans les Etats dépendants des revenus tirés du

³¹⁶ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J., 3ème Edition, 2016, n°463.

³¹⁷ Environ une cinquantaine.

³¹⁸ Selon l'Agence d'information sur l'énergie américaine, ces compagnies représentent 52% de la production de pétrole dans le monde et contrôlent 88% des réserves pétrolières prouvées.

pétrole) permet de canaliser la responsabilité des opérations sur la tête des opérateurs puisque cela aura une répercussion indirecte sur les Etats.

On peut éventuellement imaginer, après des catastrophes telles que l'Erika où l'affréteur a été reconnu civilement responsable des dommages de pollution³¹⁹, une responsabilité solidaire de tous les intervenants. Un tel mécanisme présente l'avantage d'impliquer tous les intervenants, de les inciter à souscrire une assurance contre les risques de leur activité et d'agrandir la surface financière permettant d'indemniser les victimes.

C. L'approche large retenue en matière de dommages et de victimes

L'accord doit permettre une approche large des dommages (1) mais également des victimes pouvant demander réparation (2).

1. La prise en compte des divers types de dommages

Il semble primordial que l'accord englobe les différents types de dommages que nous avons évoqués plus haut, à savoir les dommages corporels, matériels, environnementaux mais également économiques. Dans une volonté d'harmonisation, une approche large doit être retenue au risque d'adopter un régime à plusieurs vitesses selon le type de dommages. De plus, la prise de conscience globale de la nécessité de préserver l'environnement rend primordiale l'inclusion du dommage environnemental dans un tel accord : à enjeu global, réponse globale.

³¹⁹ Voir l'arrêt de la Chambre criminelle de la Cour de cassation française du 25 septembre 2012, navire Erika, n°10-82.938.

Une nuance peut cependant être apportée : une approche trop large des dommages susceptibles d'indemnisation risque d'augmenter des coûts déjà astronomiques et de faire peser une charge financière insupportable à des acteurs économiques importants.

2. La reconnaissance de la qualité de victime

La qualité de victime doit être reconnue au plus grand nombre à l'instar de la Norvège qui reconnaît le recours collectif de ses pêcheurs en cas de dommage de pollution lié aux plateformes pétrolières.

Au-delà de la reconnaissance de la qualité de victime aux personnes privées, celle-ci devrait également être accordée aux autorités locales chargées de prévenir la survenance du dommage mais également chargées de la remise en état. Celle-ci pourrait également être accordée aux Etats ayant subi des dommages de pollution sur leurs côtes mais également aux associations engagées dans la remise en état du littoral.

II. Propositions concernant l'indemnisation et la réparation

L'harmonisation de la responsabilité civile au niveau international nécessite l'harmonisation des règles en matière d'indemnisation et de réparation des dommages. Les opérateurs doivent pouvoir s'assurer et faire face aux demandes d'indemnisation (A) mais il n'est pas impossible de recourir à des mécanismes complémentaires pour améliorer la réparation des dommages (B). Il semble également nécessaire d'accorder une reconnaissance des décisions judiciaires prises pour l'indemnisation des victimes au sein des Etats parties (C). Enfin, l'accord pourrait éventuellement prévoir la création d'une autorité internationale chargée de contrôler son application (D).

A. La contrepartie du système de responsabilité objective : le plafonnement de la réparation

Mettre en place un système de responsabilité objective est un grand avantage conféré aux victimes leur évitant d'avoir à prouver la responsabilité d'un des acteurs de l'exploitation. Pour assurer un équilibre et ne pas désavantager trop grandement les opérateurs, le montant de la réparation devrait être plafonné. La mise en place de ce plafond devrait être inspirée des récents événements et des montants engagés dans l'indemnisation et la réparation.

L'avantage que présente le plafonnement de la réparation a un impact sur l'assurance. Il est nécessaire qu'un accord international rende l'assurance obligatoire pour tous les opérateurs d'une plateforme comme l'évoque l'ancien Président russe dans son discours suscité. Mais les assureurs et les réassureurs ne peuvent couvrir qu'un risque dont le montant est déterminé. Le montant du plafond pourrait donc correspondre à la capacité du marché de l'assurance et de la réassurance sur une année par exemple³²⁰.

Il faut tout de même envisager que le plafond puisse être dépassé en cas de faute volontaire ou de témérité³²¹ soit la « *faute commise témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement* »³²².

Si le plafond mis en place n'est pas susceptible de couvrir l'intégralité des dommages, il serait alors utile de mettre en place des fonds d'indemnisation complémentaire.

³²⁰ L'*Oil Pollution Act* américain institué en 1990 prévoit des plafonds d'environ 250 millions d'euros.

³²¹ Ou faute inexcusable. Voir à ce sujet la Convention du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

³²² P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J., 3ème Edition, 2016, n°465.

B. La mise en place d'un fonds complémentaire

Un fonds d'indemnisation complémentaire, à l'instar du FIPOL³²³ en matière de navires, pourrait être mis en place. En pratique, il serait possible d'élargir le champ d'application de l'OPOL afin qu'il devienne réellement international et non plus seulement un outil régional.

Ce mécanisme permettrait d'assurer le versement d'une indemnité complémentaire aux différentes victimes grâce à des cotisations versées par les entreprises contractantes³²⁴.

Le fonds OPOL devrait alors être placé dans un contexte de fonds complémentaire et non pas comme un mécanisme d'indemnisation principal³²⁵.

C. La reconnaissance des décisions judiciaires et la prescription des actions en responsabilité

La portée de l'accord sera nettement diminuée si les décisions rendues sur son fondement ne sont pas reconnues de manière uniforme par les Etats parties. Il est donc nécessaire de reprendre les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui prévoit que « *les tribunaux de l'Etat partie dans lequel les dommages se sont produits doivent se voir octroyer la*

³²³ Convention de 1992 sur la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages de pollution par hydrocarbures et Convention de 1992 portant création du Fonds.

³²⁴ L'*Oil Spill Liability Trust Fund* qui est le fonds complémentaire de l'*Oil Pollution Act* prévoit une indemnisation complémentaire de 1 milliard de dollars.

³²⁵ Actuellement, il est conçu comme mécanisme d'indemnisation principal en l'absence d'accord international mais également en l'absence de rattachement à un accord régional prévoyant un régime de responsabilité uniformisé.

compétence en la matière et les décisions rendues doivent être reconnues par les tribunaux des autres Etats parties »³²⁶.

En matière de prescription, il semble utile de prévoir un double délai : un délai de 3 ans par exemple³²⁷ à compter de la date de survenance du dommage sans pouvoir excéder 6 ans à compter de la date de l'événement qui a causé le dommage.

D. L'éventuelle création d'une autorité internationale

Cette démarche dépasse le cadre d'un simple accord mais s'avérerait nécessaire dans l'optique où l'OMI ne s'estime pas compétente en matière de plateformes pétrolières mais également parce que les problèmes posés par les plateformes sont distincts de ceux posés par les navires. A terme, une telle instance pourrait assurer la bonne application de l'accord international mais également le promouvoir auprès de nouveaux Etats non encore parties.

Enfin, il serait envisageable de rattacher les problèmes de prévention des risques en matière *offshore* à cette Autorité internationale afin d'adopter un régime global en matière de responsabilité mais également de prévention des risques. Ainsi, les problématiques posées par les plateformes pétrolières seraient abordées dans le cadre d'une seule instance.

³²⁶ J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14, p.33.

³²⁷ Cette durée permettrait de coller aux durées applicables pour des dommages causés par d'autres types d'installations.

CONCLUSION

« Chaque difficulté rencontrée doit être l'occasion d'un nouveau progrès »³²⁸

L'Homme innove. Il raisonne, se questionne et exploite les ressources à sa disposition pour progresser. L'amplification des échanges internationaux ces dernières décennies a été possible grâce aux inventions de l'Homme. Mais, plus les défis se complexifient, plus les enjeux sont grands et plus les risques encourus sont importants. Le droit a, de tout temps, tenté avec plus ou moins de succès, d'encadrer les activités humaines. L'activité pétrolière en mer n'y fait pas exception. Toutefois, il est plus que difficile de réunir et d'accorder près de 200 Etats aux ressources, aux ambitions et aux situations économiques, politiques et juridiques différentes.

Le dommage causé par une plateforme conçue par l'Homme doit être réparé par lui en ce qu'il cause une nuisance plus ou moins importante à autrui et à la nature en tant que telle. Il peut également prendre des proportions financières que peu de personnes ont la capacité d'assumer.

Pour éviter de tels coûts, le régime juridique de la prévention des accidents doit être efficace. Les solutions régionales envisagées en matière de prévention des risques semblent être adaptées à une prise en compte des écosystèmes uniques de chaque mer³²⁹ et permettent une action efficace par des parties concernées par la sauvegarde de leurs espaces marins.

³²⁸ Pierre de Coubertin.

³²⁹ Considérant n°4 relatif à l'adoption par l'Union Européenne le 17 décembre 2012 du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol : « En raison de la nature semi-fermée de la mer Méditerranée et de son hydrodynamique spéciale,

Il est cependant permis de se demander quels sont les réels enjeux d'une approche régionale dans un contexte où le pétrole est roi et où chaque Etat ayant la possibilité d'en tirer un revenu sacrifiera probablement la préservation de l'environnement et la prévention des risques sur l'autel de la course aux profits, aidé par les compagnies pétrolières (bien souvent nationales). Il ne faut donc pas s'y méprendre : l'approche régionale, tout comme l'absence de convention internationale, reflète d'avantage une volonté géopolitique qu'une volonté de coller au mieux aux réalités environnementales de chaque mer. Ainsi, les Etats de chaque région restent maîtres du destin des ressources contenues dans les mers qui les bordent.

Une approche plus globale de la prévention des risques engendrerait entre autres la création d'une instance destinée à assurer le respect des règles par les Etats. En matière de pétrole, on peut douter que les principaux Etats producteurs adhèrent à une telle convention qui pourrait aboutir à une lutte entre les pays producteurs d'une part³³⁰ mais également entre ces derniers et les pays importateurs.

Il ne faut malgré tout pas enlever à ces accords le mérite d'exister et d'être pris en compte par des instances influentes telles que l'Union Européenne qui s'efforce de promouvoir un niveau de protection élevé de l'environnement mais également des êtres humains.

Les règles de la responsabilité civile ne se doivent d'exister à l'échelle internationale qu'en complément du régime de prévention : elles « *devraient*

un accident du type de celui qui s'est produit dans le Golfe du Mexique en 2010 pourrait avoir des conséquences transfrontières néfastes immédiates sur l'économie et les écosystèmes marins et côtiers fragiles de la Méditerranée ».

³³⁰ La plupart d'entre eux ont d'ailleurs des compagnies nationales exploitant le pétrole *offshore* comme le groupe brésilien Pétrobras ou encore le groupe saoudien Saudi Aramco.

*avoir un effet préventif et la protection, entendue comme ne se limitant pas à l'absence d'atteinte à l'environnement, englobe aussi l'idée de réparation dans la mesure où cette dernière tend essentiellement au rétablissement ce qui a été endommagé et, à titre subsidiaire, à une indemnisation »*³³¹. On constate cependant qu'à l'heure actuelle, les accords régionaux sont inexistantes à l'exception du Protocole *offshore* (qui ne la traite qu'accessoirement) et des timides efforts de l'Union Européenne. La rareté des accidents en la matière n'incite pas les Etats à se saisir de la question au sein des instances internationales qui, comme l'OMI, pourraient se déclarer incompétentes.

Il est toutefois une question qui transcende les précédentes : avec le développement fulgurant d'énergies alternatives réputées plus respectueuses de l'environnement tel que l'éolien et notamment l'éolien marin, est-il encore utile de s'attarder sur la question du pétrole *offshore* ? En effet, le débat est d'actualité mais ne le sera peut-être plus autant dans un futur proche. Il n'est d'ailleurs pas nécessaire de s'attarder sur la date à laquelle le monde connaîtra une pénurie de pétrole car « *comme l'a bien rappelé l'ancien ministre du Pétrole saoudien, Cheikh Ahmed Yamani, 'l'âge de la pierre n'a pas pris fin par manque de pierre', mais parce que l'homme a fait des progrès scientifiques lui permettant de développer des technologies plus performantes* »³³². La lenteur des évolutions juridiques dans le domaine de l'*offshore* incite d'autant plus à se consacrer à des technologies pour lesquels les risques encourus sont moindres.

³³¹ M. Uliescu, « La responsabilité pour les dommages écologiques », *Revue internationale de droit comparé*, 1993, Vol. 45, n°2 pp. 387-394.

³³² Philippe COPINSCHI, "La fin du pétrole : mythe ou réalité ?", *CERISCOPE Environnement*, 2014, <http://ceriscope.sciences-po.fr/environnement/content/part2/la-fin-du-petrole-mythe-ou-realite>.

BIBLIOGRAPHIE

Traités & Ouvrages

- ~ R. Rodière, *Traité général de droit maritime*, Dalloz, 1976.
- ~ P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J., 3^{ème} Edition, 2016.
- ~ Morin, *La vie de la vie*, La Méthode 2, Seuil, 1980.
- ~ J-P. Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz, Dalloz Action, 3^{ème} Edition, 2015-2016.
- ~ P. Delebecque, *Droit Maritime*, Dalloz, Collection Précis, 2014.
- ~ M. Linden, *La responsabilité civile délictuelle*, Cowansville (Québec), Ed. Yvon Blais Inc, 4^{ème} Edition, 1988.
- ~ Sous la direction de D. Mazeaud et P. Pierre, *Le Lamy Droit de la responsabilité*, Wolters Kluwer, Collection Lamy Droit civil.
- ~ J. Sironneau, J.-M. Massin, R. Dufau, P. Jannot, C. London, P. Hili, *Le Lamy environnement – L'eau*, Wolters Kluwer, Lamy, 3^{ème} Edition, 2015-2016.
- ~ A. Didier, *Le dommage écologique pur en droit international*, Genève, Graduate Institute Publications, 2013.

Thèses & mémoires

- ~ N. Aloupi, *Le rattachement des engins à l'Etat en droit international public*, Université de Panthéon-Assas, Ecole doctorale de droit international, droit européen, relations internationales et droit comparé, Thèse de doctorat en Droit international soutenue le 27 avril 2011.
- ~ M. Cayot, *Le préjudice économique pur*, Thèse en préparation à l'Ecole Doctorale de Droit et science politique de Montpellier.
- ~ V. Larue, S. Persand, B. Schmitt et C.-C. Seierstad, *L'exploitation offshore des hydrocarbures*, INSA Toulouse, Département de Génie civil, mémoire de 3^{ème} année.
- ~ J.-B. Charles, *Le régime juridique des dommages en matière de services maritimes à l'offshore pétrolier*, Université Aix-Marseille III, mémoire master II, 2007.

Articles

- ~ V. Lepetit, « L'offshore profond repousse ses limites », *L'Usine Nouvelle*, 2007.
- ~ M. Rémond-Gouilloud, « Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer », *Droit Maritime Français*, 1977.
- ~ R. Rodière, « Faut-il réviser la définition classique du navire ? », *Juris Classeur Périodique édition Générale*, 1978.
- ~ S. Miribel, « Evolution de la notion de navire en droit français », *Droit Maritime Français*, Décembre 2015, n°775.
- ~ C. Kende, « Une nouvelle définition de la notion de navire en droit américain », *Droit Maritime Français*, Décembre 2015, n°775.
- ~ V. V. Palmer, M. Bussani, Pure economic loss : the way to revery, *Netherlands Comparative Law Association, Electronic journal of Comparative Law*, Vol. 11(3), Décembre 2007.
- ~ Thomas, Doctorant en droit privé au Centre de Droit Maritime et Océanique, « Le statut du navire et le Comité maritime international » sur <https://humansea.hypotheses.org>.
- ~ M. Rémond-Gouilloud, « La pollution des mers et les plates-formes de forage », *Droit Maritime Français*, 1977.
- ~ L. Grellet, « Compte rendu du colloque du CMI les 7 et 8 juin 2015 à Istanbul sur les activités offshore », *Droit Maritime Français*, Décembre 2015, n°775.
- ~ Didier, « Le dommage écologique pur en droit international », Graduate Institute publications, *ecahiers de l'Institut*.
- ~ T. Reeves, « La pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins en Droit international », *Annuaire français de droit international*, Volume 24, 1978.
- ~ Du Pontavice, « Conventions intergouvernementales et accords privés internationaux sur la pollution maritime provenant des plates-formes en mer », *Revue Juridique de l'Environnement*, n°3-4, 1976, Travaux du premier Congrès de la SFDE (Strasbourg, les 6,7 et 8 mai 1975).
- ~ « Marée Noire : La difficile répartition des responsabilités et des assurances pour les entreprises liées à la pollution », *Communiqué du cabinet d'avocat Anderson Kill and Olick*, New-York, 30 avril 2010 (Agence France Presse).

- ~ J. Rochette, « Forage en eaux troubles, pour une régulation internationale des activités pétrolières et gazières *offshore* », *Policy Briefs*, Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°06/14.
- ~ Philippe COPINSCHI, "La fin du pétrole : mythe ou réalité ?", CERISCOPE Environnement, 2014.
- ~ M. Uliescu, « La responsabilité pour les dommages écologiques », *Revue internationale de droit comparé*, 1993, Vol. 45, n°2.

Rapports publics et documents techniques

- ~ *Glossary of onshore and offshore pipelines*, Technip, Omnium Technique des Transports par Pipeline, 1979.
- ~ S. Kloff et C. Wicks, *Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier*, Document d'information à l'attention des parties prenantes de l'écorégion marine ouest africaine, Octobre 2004.
- ~ C. Garcia et P. Parigot, *Les boues de forage*, Institut Français du Pétrole et Editions Technip, 1968.
- ~ *L'exploitation offshore en Méditerranée*, Fiche Documentaire Institut Français de la Mer, 5 mars 2012, n°3/12.
- ~ Union Européenne, *Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore*, COM/2010/0560 final.
- ~ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer, (COM (2011) 688 final), Bruxelles le 27 octobre 2011
- ~ Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la responsabilité, l'indemnisation et les garanties financières pour les opérations pétrolières et gazières en mer du 14 septembre 2015, {COM(2015) 422 final}.
- ~ Document de travail des services de la Commission, « Civil liability, compensation and financial security for offshore accidents in the European Economic Area », {SWD(2015) 167 final}.
- ~ Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil responsabilité, l'indemnisation et les garanties financières pour les

opérations pétrolières et gazières en mer du 14 septembre 2015, {COM(2015) 422 final}.

- ~ Perruchon et M. Santiquet, « Le droit de l'exploitation en mer ».
- ~ J. Beall, A. Feretti, De la gestion préventive des risques environnementaux : la sécurité des plateformes pétrolières en mer, Les Editions des Journaux Officiels, Les Avis du Conseil économique social et environnemental, Mars 2012.
- ~ K. Salès, S. Mugdal, V. Fogleman, *Civil liability, financial security and compensation claims for offshore oil and gas activities in the European Economic Area*, Rapport final pour la Commission Européenne, Bio by Deloitte, Stevens & Bolton LLP, Août 2014.
- ~ J. Rochette, M. Wemaëre, L. Chabason, S. Callet, « En finir avec le bleu pétrole », Institut du développement durable et des relations internationales, Sciences Po, Février 2014, n°01/14.
- ~ PNUE, *Rapport au Conseil d'administration sur les travaux de sa deuxième session*, 11-22 mars 1974, Nations unies, New-York, Décision 8.

Interventions

- ~ Intervention de S. Lippe, directeur général de Swiss Re lors du Rendez-vous des assureurs et réassureurs à Monaco le 14 septembre 2010.
- ~ Conférence de presse lors du Rendez-vous des assureurs et réassureurs à Monaco en 2010.
- ~ Organisation des Nations Unies, « Sixième Commission : Les délégations peu favorables à une convention internationale sur la prévention des dommages transfrontières » du 22 octobre 2013
- ~ Intervention de A. Bardot, représentant du Groupe international (IG) des Clubs de protection et Indemnisation (*P&I Clubs*) lors du Compte rendu du 1^{er} décembre 2011 à Bruxelles, « Vers un Paquet Erika IV ? Quelles nouvelles étapes pour l'action européenne en matière de sécurité maritime ? »

Jurisprudence

- ~ Arrêt de la Chambre commerciale de la Cour de cassation, 18 novembre 1980, n°77-13205, navire Melissa.

- ~ Arrêt de la Chambre criminelle de la Cour de cassation du 25 septembre 2012, n°10-82.938, navire Erika.
- ~ CIJ Fonderie de Trail, 1941.
- ~ CIJ Affaire relative au projet Gabčíkovo-Nagymaros, 1997.
- ~ Arrêt *Ultramares Corp. c. Touche*, 174 N.E. 441 (N. Y. 1931).
- ~ Arrêt *Lozman v. City of Riviera Beach*, Cour Suprême des Etats-Unis, 15 janvier 2013.

Sites internet

- ~ www.universalis.fr
- ~ www.bourbonoffshore.com
- ~ www.connaissancedesenergies.org
- ~ www.canal-u.tv
- ~ www.technip.com
- ~ www.meretmarine.com
- ~ www.cnrtl.fr
- ~ www.lemonde.fr
- ~ www.leparisien.fr
- ~ www.ifremer.fr
- ~ www.usinenouvelle.com
- ~ <http://www.elgin.total.com/>
- ~ <http://archives.radio-canada.ca/>
- ~ <https://humansea.hypotheses.org>
- ~ www.comitemaritime.org
- ~ www.lefigaro.fr
- ~ www.un.org
- ~ www.armateursdefrance.org
- ~ www.unicef.org
- ~ www.imo.org
- ~ www.rempec.org
- ~ www.unep.org

- ~ www.unep.ch
- ~ www.eur-lex.europa.eu
- ~ www.eda.admin.ch
- ~ www.geoconfluences.ens-lyon.fr
- ~ www.opol.org.uk
- ~ <http://www.institut-ocean.org/>
- ~ www.eia.gov/
- ~ www.imf.org

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE I

Législation comparée, *Note sur L'exploration et l'exploitation pétrolières en mer – Australie, Brésil, Mexique, Norvège, Royaume-Uni*, Sénat, Direction de l'initiative parlementaire et des délégations, LC 230, Janvier 2013.

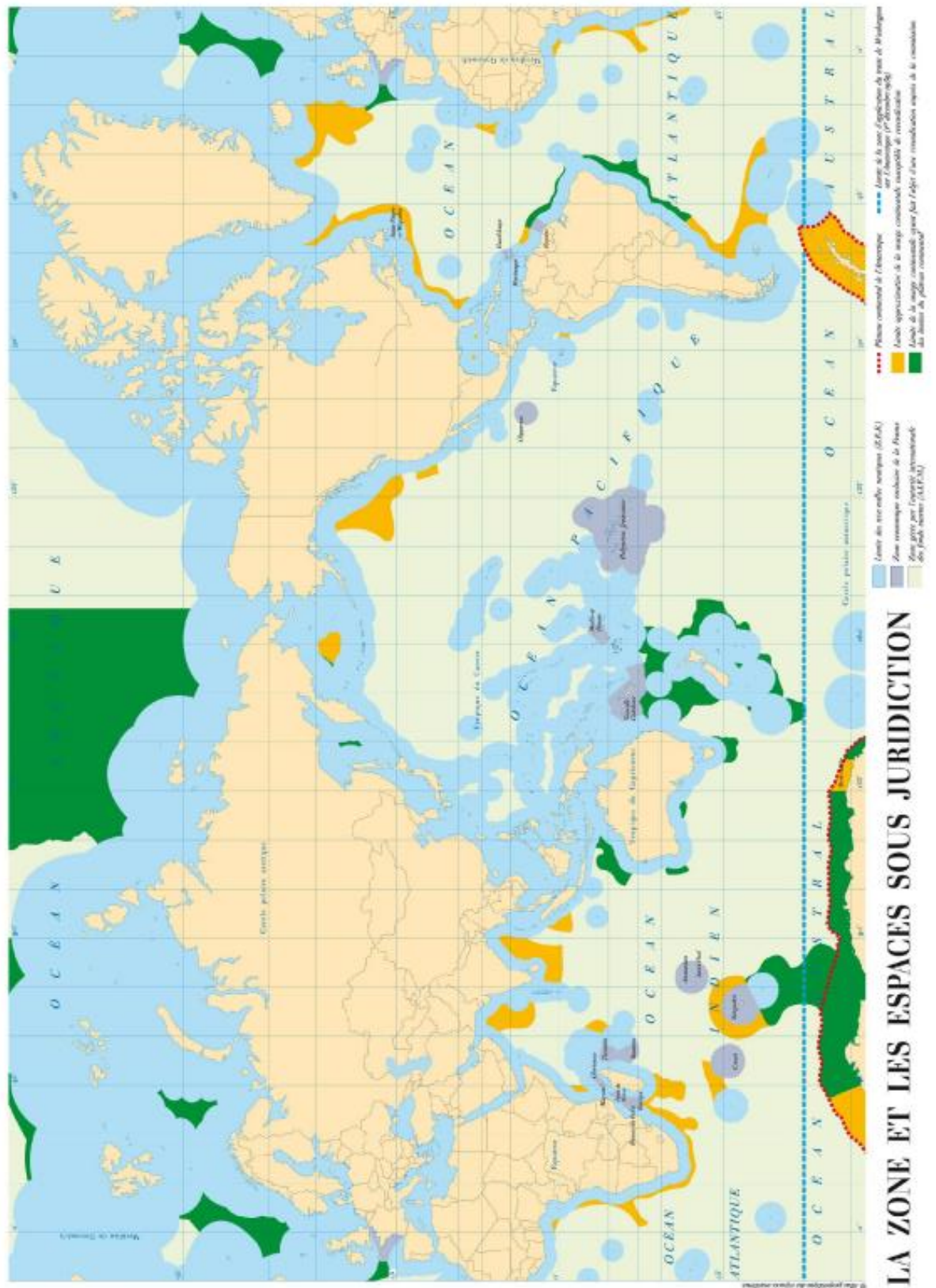
ANNEXE II

J. Rochette, « Forage en eaux troubles - Pour une régulation internationale des activités pétrolières et gazières offshore », Policy Briefs, n°06/2014. IDDRI, 2014, p.2.

ANNEXE III

Document de travail des services de la Commission, « Civil liability, compensation and financial security for offshore accidents in the European Economic Area », {SWD(2015) 167 final}.

ANNEXE I



Légende :

Bleu clair :	Limite des 200 milles nautiques (ZEE)
Parme :	ZEE de la France
Vert clair :	Zone gérée par l'Autorité internationale des fonds marins
Orange foncé :	Limite approximative de la marge continentale susceptible de revendication
Vert foncé :	Limite de la marge continentale ayant fait l'objet d'une revendication auprès de la commission des limites du plateau continental.

ANNEXE II

Rapide évaluation des accords conclus dans le cadre des programmes de mers régionales en matière de sécurité des activités *offshore*

Région	Instrument	Nature/Statut	Commentaire
Arctique	Accord de coopération sur la préparation et la lutte en matière de pollution par les hydrocarbures dans l'Arctique	Contraignant/en vigueur	Axé uniquement sur les réactions d'urgence Obligations très légères en matière de coopération
Mer Baltique	Convention sur la protection de l'environnement marin de la zone de la mer Baltique, annexe VI sur la prévention de la pollution résultant d'activités en mer	Contraignant/en vigueur	Importantes dispositions en matière d'études d'impact environnemental (EIE), réglementation des rejets de différentes substances et plans d'urgence
Mer Méditerranée	Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol	Contraignant/en vigueur	Considéré comme l'instrument régional le plus complet à ce jour Entré en vigueur récente (2011)
Atlantique du Nord-Est	Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (dont l'annexe III traite spécifiquement de la prévention et de la suppression de la pollution provenant de sources offshore) Diverses décisions et recommandations	Contraignant à l'exception des recommandations/en vigueur	Nombreuses dispositions réglementant les rejets de produits chimiques et d'hydrocarbures, l'utilisation de produits chimiques en mer, le démantèlement des plateformes offshore et les systèmes de gestion environnementale
Golfe Persique/mer d'Oman	Protocole concernant la pollution du milieu marin résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental	Contraignant/en vigueur	Premier instrument spécifique élaboré au sein d'une mer régionale (en 1989) Accord éminemment technique, qui prévoit des règles pour les différentes étapes de l'exploration et de l'exploitation offshore
Région de l'Afrique occidentale, centrale et australe	Protocole sur des normes environnementales régionales pour les activités de forage offshore	Contraignant/en préparation	Feuille de route pour l'élaboration du protocole présenté lors de la 11 ^e Conférence des Parties de la Convention d'Abidjan en mars 2014
Océan Indien occidental	Lignes directrices régionales relatives aux impacts environnementaux transfrontières liés à la prospection et à l'exploitation du pétrole et du gaz	Non contraignant/en préparation	Lignes directrices régionales présentées lors de la prochaine Conférence des Parties (fin 2015)

ANNEXE III

La responsabilité civile pour les accidents *offshore* dans les Etats membres de l'Union Européenne

	Applicable legislation	Bodily injury and property damage	Economic loss	Further comments
Bulgaria	a) Law on Obligations and Contracts b) Environmental Protection Act (probably not) c) Water Act (probably not)	• Recognised under a), b) and c) • Unclear whether strict or fault-based under a) • Fault-based under b) and c)	• Unclear whether recognised or not under a), b) and c) • If recognised, damage must be a direct and immediate consequence	• Liability uncapped • Burden concerning proof of fault under a) is reversed i.e. the tortfeasor (wrongdoer) must show they did not act with fault
Croatia	Civil Obligations Act	• Recognised • Unclear whether strict or fault-based (no precedent on whether courts consider offshore activities 'dangerous')	• Recognised • 'Liberal' regime* • Unclear whether strict or fault-based (no precedent on whether courts consider offshore activities 'dangerous') • Claimant must show likelihood and intention of making a profit, and that pollution from offshore accidents is likely to cause the damage suffered	• Liability uncapped • Production Sharing Agreement includes an indemnity and hold harmless agreement for compensation and other losses to the State
Cyprus	Law of Civil Wrongs	• Recognised • Fault-based	• Recognised • Fault-based • Persons must have also suffered damage to property in which they had a legal interest, or bodily injury	• Liability uncapped • Production Sharing Contract imposes liability for bodily injury, property damage and, perhaps, pure economic loss • Production Sharing Contract

				includes an indemnity for compensation to the State
Denmark	a) Subsoil Act (section 35) b) Liability for Damages Act c) Environmental Damage Compensation Act (perhaps)	• Recognised under a) and b) • Strict under a) and c) • Fault-based under b)	• Recognised under a) and b) • Strict under a) and c) • Fault-based under b) • Claimant must show that loss is direct and that defendant's act was likely to cause the loss	• Liability uncapped
France	a) Civil Code b) Mining Code	• Recognised • Fault-based	• Recognised • Fault-based • 'Liberal' regime* • Claims for pure economic loss from physical damage to "un-owned resources" in the public domain recoverable*	• Liability uncapped
Germany	a) Civil Code b) Water Resources Act (perhaps) c) Environmental Liability Act (perhaps)	• Recognised under a), b) and c) • Fault-based under a) • Strict under b) and c)	• Recognised by a) and b) • Fault-based under a) • Strict under b) • 'Conservative' regime* • Claimant must show that loss is direct and that business was established • Claims for pure economic loss from physical damage to "un-owned resources" in the public domain not recoverable*	• A limit of liability may exist under a tort cause of action to which strict liability applies
Greece	a) Civil Code b) Law 1650/86	• Recognised under a) and b) • Fault-based	• Recognised under a) • Fault-based • 'Liberal' regime* • Claimant must show the defendant	• Liability uncapped • Draft Model Lease obliges a lessee, under strict liability, to

			was likely to cause the harm and that their act affected an interest protected by the law • Claims for pure economic loss from physical damage to “un-owned resources” in the public domain unsettled*	ensure adequate compensation for bodily injury and property damage
Iceland	a) Hydrocarbons Law b) Tort Damages Act	• Recognised under a) and b) • Strict under a) • Fault-based under b)	• Recognised under a) and perhaps b) • Strict under a) • Fault-based under b) • Unclear whether a) recognises pure economic loss	• Liability uncapped • Model Licence includes an indemnity and hold harmless agreement for compensation to the State
Ireland	a) Civil Liability Act b) Common law	• Recognised under a) and b) • Fault-based	• Pure economic loss may be available, but only if the loss was foreseeable and significant, and even if so the claimant would face a heavy burden establishing liability • Fault-based, if available	• Liability uncapped
Italy	Civil Code	• Recognised • Unclear whether strict or fault-based (no precedent on whether courts consider offshore activities 'dangerous')	• Recognised • Unclear whether strict or fault-based (no precedent on whether courts consider offshore activities 'dangerous') • Claims for pure economic loss from physical damage to “un-owned resources” in the public domain unsettled*	• Liability uncapped
Latvia	Civil Code	• Recognised • Unclear whether strict	• Recognised • Unclear whether strict or fault-based	• Liability uncapped

		or fault-based (no precedent on whether courts consider offshore activities 'dangerous')	(no precedent on whether courts consider offshore activities 'dangerous') • Claimant must show that loss is direct	
Lithuania	a) Civil Code b) Law on Environmental Protection	• Recognised under a) and b) • Unclear whether strict or fault-based under a) (no precedent on whether courts consider offshore activities 'dangerous') • Fault-based under b)	• Recognised under a) • Unclear whether strict or fault-based under a) (no precedent on whether courts consider offshore activities 'dangerous') • Fault-based under b) • Unclear whether pure economic loss is available	• Liability uncapped
Malta	Civil Code	• Recognised • Fault-based	• Recognised • Fault-based • Claimant must show that loss is direct	• Liability uncapped • Model Production Sharing Contract imposes liability for any loss or damage suffered by or done to the Government, to the environment or to third parties.
Netherlands	Civil Code	• Recognised • Strict	• Recognised • Strict • Claims for pure economic loss from physical damage to "un-owned resources" in the public domain unsettled*	• Liability uncapped
Norway	a) Petroleum Act b) Pollution and Waste Act c) Act Relating	• Recognised under a), b), c) and d) • Strict under a), b), c) and	• Recognised under a), b), c) and d) • Strict under a), b), c) and d)	• The liability of a tortfeasor may be reduced under a) and c) depending on

	to Compensation in Certain Circumstances d) Svalbard Act	d)		the circumstances of a pollution incident • Categories of available economic loss to fishermen explicitly stated in a)
Poland	a) Civil Code b) Mining Law	• Bodily injury and property damage recognised under a) • Property damage recognised under b) • Unclear whether strict or fault-based under a) (no precedent on whether courts consider offshore activities 'dangerous') • Strict under b)	• Recognised under a), but only if there is a high probability of the loss from the tort • Unclear whether strict or fault-based under a) (no precedent on whether courts consider offshore activities 'dangerous') • 'Conservative' regime* • Claims for pure economic loss from physical damage to "un-owned resources" in the public domain not recoverable*	• Liability uncapped
Portugal	a) Civil Code b) Decree-Law No. 147/2008 (if applicable) c) Law 11/87 (if applicable)	• Recognised under a), b) and c) • Strict under b) and c) • Unclear whether c) applies (no precedent on whether courts consider offshore activities 'particularly dangerous')	• Recognised under a) • Fault-based • Claimant must show that loss is direct • 'Conservative' regime* • Claims for pure economic loss from physical damage to "un-owned resources" in the public domain not recoverable*	• Liability uncapped
Romania	a) Petroleum Law	• Recognised under a) and	• Recognised under b)	• Liability uncapped

	b) New Civil Code	b) • Fault-based under a) and b)	• Fault-based • 'Conservative' regime*	
Spain	Civil Code	• Recognised • Fault-based	• Recognised • Fault-based • Loss must be foreseeable, certain and adequately proven • 'Liberal' regime* • Claims for pure economic loss from physical damage to "un-owned resources" in the public domain not recoverable*	• Liability uncapped
United Kingdom	Common law	• Recognised • Fault-based	• Recognised • Persons must have also suffered damage to property in which they had a legal interest, or bodily injury • Claims for pure economic loss from physical damage to "un-owned resources" in the public domain not recoverable*	• Liability uncapped • Model Clauses for a licence include an indemnity for third-party claims to the State
* Francesco Parisi, Vernon V. Palmer and Mauro Bussani, The Comparative Law and Economics of Pure Economic Loss, International Review of Law and Economics 16, 22 (George Mason University School of Law, Law and Economics Research Paper No. 05-12 and University of Minnesota Law School, Legal Studies Research Paper No. 07-18, 2006); available at https://www.lider-lab.sssup.it/lider/it/home/documenti/doc_download/42-the-comparative-law-and-economics-of-pure-economic-loss-francesco-parisi-vernon-v-palmer-mauro-bussani.html				

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS.....	3
SOMMAIRE	4
TABLE DES ABREVIATIONS.....	5
INTRODUCTION	7
PREMIERE PARTIE : L'EXPLOITATION PETROLIERE <i>OFFSHORE</i> , UNE ACTIVITE RISQUEE APPELANT DES MESURES DE PREVENTION ADAPTEES.....	13
Titre I : La nature particulière des plateformes pétrolières <i>offshore</i>	14
Chapitre I : La diversité des plateformes pétrolières existantes	14
Section I : Les engins destinés à l'exploration et à l'exploitation de pétrole en eau peu profonde et profonde	15
I. Les plateformes pétrolières fixes.....	15
A. Les plateformes à structure métallique.....	15
B. Les plateformes à embase poids	16
C. Les plateformes dites « souples »	17
II. Les plateformes pétrolières mobiles	18
A. Les plateformes auto élévatrices.....	18
B. Les plateformes semi-submersibles	18
Section II : Les engins destinés au forage ou à l'exploitation en eau ultra profonde.....	19
I. Les navires de forage	20
II. Les plateformes à lignes tendues	21

III. Les plateformes à un seul point d'ancrage	21
IV. Les unités flottantes de production, stockage et transfert.....	21
Chapitre II : La typologie des risques encourus par les plateformes	23
Section I: La nature des risques découlant de l'activité pétrolière <i>offshore</i>	24
I. Les risques encourus par les plateformes pétrolières	24
A. Les risques d'explosion.....	24
B. Les risques liés à la fragilité des fonds marins	25
C. Le risque de naufrage.....	26
II. Le risque de pollution découlant de l'exploitation pétrolière ..	27
Section II: Particularités des risques <i>offshore</i> au regard du droit maritime.....	30
I. La qualité des victimes	30
II. Le rôle de l'Etat riverain.....	31
Titre II : L'appréhension en droit international des dommages causés par les plateformes pétrolières	34
Chapitre I : Les spécificités juridiques des notions en présence	34
Section I: La difficile assimilation des plateformes pétrolières à la catégorie juridique des navires	35
I. Particularités des plateformes pétrolières au regard du concept historique de navire	35
A. L'exploration et l'exploitation des fonds marins, raison d'être des plateformes pétrolières.....	35
B. Un engin immobile en mer	36

II. L'absence de définition harmonisée du navire	37
III. L'approche fonctionnelle du Comité Maritime International.	39
Section II : La nature des dommages en matière d'exploitation pétrolière.....	42
I. Les différents types de dommages	42
A. Le dommage aux personnes.....	42
B. Le dommage aux biens	42
C. La perte économique	43
1. La perte économique indirecte	43
2. La perte économique pure	43
II. Les spécificités inhérentes au dommage écologique	45
A. Définition du dommage écologique.....	45
B. La nature illimitée du dommage	46
C. La nature transfrontalière du dommage	49
Chapitre II : La prévention internationale des dommages de pollution causés par les plateformes pétrolières	51
Section I : Les textes internationaux en matière de prévention des dommages environnementaux.....	52
I. Les principes de droit international public énoncés par la Convention sur le Droit de la mer du 10 décembre 1982	52
A. Présentation de la Convention de Montego Bay	53
B. Protection et préservation du milieu marin.....	53
C. L'exploitation des ressources de la Zone.....	55

II. L'application ponctuelle de certains textes internationaux dédiés aux navires.....	56
A. La Convention pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973.....	57
B. La Convention de Londres sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires du 5 octobre 2001	58
C. La Convention de Londres sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer du 20 octobre 1972.....	59
D. La Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par hydrocarbures de 1990	59
Section II : Les accords régionaux en matière de prévention des dommages environnementaux.....	60
I. Les accords régionaux au sein du Programme des Nations unies pour l'environnement	61
A. Présentation des programmes pour les mers régionales du Programme des Nations unies pour l'environnement	61
B. Présentation de deux accords en matière de prévention de la pollution d'origine marine.....	63
1. La Convention sur la protection de la Mer Méditerranée du 16 février 1976 et le Protocole relatif à la protection de la Mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol	64
2. La Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique Nord-Est du 22 septembre 1992.....	66
II. Le cadre instauré par l'Union Européenne	68

SECONDE PARTIE : L'APPREHENSION PAR LE DROIT INTERNATIONAL DE LA RESPONSABILITE CIVILE EN MATIERE D'INSTALLATION PETROLIERE OFFSHORE	72
Titre I : Les carences du droit international en matière de responsabilité civile.....	72
Chapitre I : Présentation de la responsabilité civile à l'échelle internationale.....	73
Section I : Les principes de droit international public	73
I. L'échec de la Convention de Londres sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin	74
A. Présentation de la Convention de Londres	75
1. Contexte de l'adoption de la Convention	75
2. Champ d'application de la Convention	75
3. Le dommage de pollution et les mesures de sauvegarde... 76	
B. La canalisation de responsabilité objective sur la tête de l'exploitant.....	77
C. Limitation de responsabilité et assurance	78
1. Limitation de responsabilité	78
2. Obligation d'assurance	80
D. Les raisons de l'échec de la Convention de Londres	80
II. Les principes généraux de droit international public en matière de responsabilité.....	81

Section II : Les différents éléments composant la responsabilité civile en matière d'exploitation pétrolière <i>offshore</i>	84
I. La nécessaire détermination du responsable	85
II. Difficultés quant à la détermination de la loi applicable.....	88
A. Détermination de la règle de conflit.....	88
B. Le règlement n°864/2007 du 11 juillet 2007 pour une uniformisation de la loi applicable à l'échelle européenne.....	89
1. Présentation générale du Règlement	90
2. Règle générale de désignation de la loi applicable.....	91
3. Particularité quant au dommage environnemental	91
Chapitre II : Les conséquences de l'absence d'uniformisation du régime de responsabilité civile à l'échelle internationale.....	93
Section I : La modeste prise en compte du dommage environnemental	93
I. La prise en compte de la responsabilité et de l'indemnisation des activités <i>offshore</i> par le Protocole relatif à la protection de la Mer Méditerranée	93
II. Les timides progrès de l'Union Européenne.....	96
Section II : L'application du droit civil national pour les dommages dits « traditionnels ».....	101
I. Une solution propice à des traitements inéquitables.....	101
II. Le recours limité à un système privé de garantie mutuelle : l' <i>Offshore Pollution Liability Agreement</i>	103
Titre II : Droit prospectif en matière de responsabilité civile pour les dommages causés par une installation pétrolière offshore	108

Chapitre I : Les propositions pour la mise en place d'un système de responsabilité civile spécifique à l'activité <i>offshore</i>	108
Section I : La proposition de l'Indonésie à l'Organisation Maritime Internationale.....	109
I. Le contexte et le contenu de la proposition indonésienne	109
II. Les raisons d'un résultat décevant	111
Section II : Les travaux européens en matière de responsabilité civile dans le domaine offshore	113
I. Les préconisations pour l'élaboration de règles efficaces au sein de l'Union Européenne en matière de responsabilité civile	113
II. Le <i>statu quo</i> dans l'attente de la transposition de la Directive 2013/30/UE.....	116
Chapitre II : Réflexion sur la nécessité et le contenu d'un accord international.....	117
Section I : L'opportunité d'établir un instrument d'envergure internationale	117
I. Pétrole <i>offshore</i> et pays en voie de développement	118
II. La nécessité d'un développement concerté aux conséquences maîtrisées.....	119
Section II : Propositions quant au contenu d'un tel accord.....	121
I. Propositions en matière de responsabilité civile	122
A. L'application du régime de la responsabilité objective.....	122
B. La détermination du responsable.....	123
C. L'approche large retenue en matière de dommages et de victimes.....	124

1. La prise en compte des divers types de dommages	124
2. La reconnaissance de la qualité de victime	125
II. Propositions concernant l'indemnisation et la réparation	125
A. La contrepartie du système de responsabilité objective : le plafonnement de la réparation	126
B. La mise en place d'un fonds complémentaire	127
C. La reconnaissance des décisions judiciaires et la prescription des actions en responsabilité	127
D. L'éventuelle création d'une autorité internationale.....	128
CONCLUSION	129
BIBLIOGRAPHIE	132
TABLE DES ANNEXES.....	138
ANNEXE I	139
ANNEXE II.....	141
ANNEXE III	142
TABLE DES MATIERES.....	148