Neptunus, e.revue
Centre de Droit Maritime et Océanique,
Université de Nantes,
vol. 21, 2015/4
www.cdmo.univ-nantes.fr

Le démantèlement des plates-formes fixes situées sur le plateau continental

Jean-Baptiste TIACOH & Pierrick DESCHAMPS[1]
Master 2
Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques,
2014-2015

INTRODUCTION

Aujourd'hui, plus de 3 800 plates-formes sont présentes dans le golfe du Mexique et vont être confrontées dans les prochaines décennies à la fin de leur activité. En mer du Nord également, près de 450 plates-formes offshore sont actuellement exploitées par de grandes compagnies pétrolières comme *Statoil* (Norvège), *Shell* (Pays-Bas), *BP* (Royaume-Uni) ou encore *Total* (France) et seront tôt ou tard face au problème de la fin de vie commerciale une fois les gisements épuisés, les contrats ayant pris fin et les personnels d'exploitation évacués[2]. Cette fin de vie commerciale de la plate-forme se traduit juridiquement par un démantèlement, c'est-à-dire l'enlèvement de la structure à la charge de l'opérateur pétrolier. Car effectivement, la responsabilité du démantèlement pèse sur l'exploitant sous le contrôle de l'Etat sur le plateau continental duquel est installée la structure. Le plateau continental pouvant être défini[3] comme le prolongement sous-marin du territoire terrestre au-delà de la mer territoriale de l'Etat riverain qui en revendique la propriété des ressources naturelles du sol et du sous-

[1] Travail de recherche réalisé dans le cadre du Séminaire de droit de la mer et de l'exploitation des océans dirigé par Madame Odile DELFOUR-SAMAMA,

[2] Connaissance des énergies : « *Démantèlement des plateformes pétrolières fixes* », http://www.connaissancedesenergies.org/, décembre 2011 ; VENDE Bertrand : « *Le démantèlement des plates-formes offshore* », Actes de la 14ème Journée du Cuepe Colloque du cycle de formation du Cuepe 2003-2004 sur le démantèlement des infrastructures de l'énergie, mai 2004.

[3] Cf. définition juridique du plateau continental, article 76 § 1 Convention de Montego Bay (CMB).

sol. Ceci étant, l'Etat côtier ne dispose pas d'une souveraineté pleine et entière[4] sur son plateau continental mais de droits souverains[5].

La problématique du démantèlement concerne surtout les plates-formes fixes en mer[6] puisque pour les engins mobiles, ils sont soit acheminés sur un nouveau site si leur état le permet ou soit vendus à un chantier de démolition en cas d'état trop usagé[7]. Mais pour les plates-formes fixes, véritables monstres d'acier ou de béton de plusieurs milliers de tonnes fichées dans le sol, le problème est majeur.
En effet, ces plates-formes offshore constituent un enjeu environnemental considérable lorsqu'elles arrivent en fin de vie commerciale. Elles présentent aussi un risque particulier pour les usagers de la mer quant à la navigation maritime[8].

De la sorte, il va être pertinent d'appréhender le cadre juridique qui s'applique à l'enlèvement soit de manière partielle ou en totalité de ces installations désaffectées afin de contrecarrer ces dangers pour le milieu marin et le trafic maritime.

Ainsi, dans quelle mesure la souplesse des normes internationales n'imposant qu'un démantèlement partiel des plates-formes fixes en mer a-t-elle conduit à la mise en place de règlementations contraignantes au niveau étatique et régional allant dans le sens d'un démantèlement total ?

L'élaboration d'une règlementation est tout d'abord apparue sous l'égide de la Première conférence des Nations-Unies sur le droit de la mer en 1958 imposant un démantèlement complet des plates-formes fixes. Par la suite, les travaux préparatoires de la Troisième conférence à partir de 1973 sur certaines dispositions aboutissant à la Convention de Montego Bay de 1982 ont remis en cause cette obligation totale d'enlèvement donnant lieu à des interprétations diverses de la part des Etats d'exploitation. Le droit international s'est avéré par conséquent limité dans son application et ses effets **(I)**.

Mais la réaction de la communauté internationale avec les propositions de l'OMI et la prise de conscience des acteurs privées et des professions suite à l'affaire *Brent Spar* marquent la volonté d'arriver à une acceptation globale des normes internationales. En attendant, c'est au niveau national que le pas a été pris pour instaurer un cadre juridique contraignant plutôt en faveur du démantèlement total des installations selon la législation interne des Etats. Tout comme au niveau régional, avec le regroupement des Etats riverains de l'Atlantique du Nord-Est dans la Convention du 22 septembre 1992 afin de concerter les usagers de la mer et au travers de la Décision 98/3 pour imposer des minimas plus poussés et plus contraignants aux Etats **(II)**.

I] La souplesse des normes internationales n'imposant qu'un démantèlement partiel des plates-formes fixes

L'assouplissement du cadre juridique international du démantèlement opéré après la Convention de Genève de 1958 (A) n'a pas été sans l'ombre de toute critique vis-à-vis de la communauté maritime internationale et de l'opinion publique (B).

---

[4] Comme c'est le cas pour le sol et sous-sol de la mer territoriale jusqu'à 12 MM ; Cf. régime juridique et délimitation de la mer territoriale, articles 2 et 3 CMB.
[5] Article 77 § 1 CMB ; Jean-Paul PANCRACIO : « *Le concept de « droits souverains » appliqué au plateau continental* » in l'ouvrage « Droit de la mer », Paris, Dalloz, coll. « Précis Dalloz », 1ère éd. Septembre 2010, pp. 202-203.
[6] Celles-ci sont utilisées en mer peu profonde pour exploiter des gisements situés sur le plateau continental à moins de 300 m de profondeur.
[7] Jean-Pierre BEURIER (sous la direction de...) : « *Démantèlement des plates-formes* » in l'ouvrage « Droits maritimes », Paris, Dalloz Action, 3e éd. 2015-2016, section 5, paragraphe 2, p. 1581.
[8] Hervé MONIN : « *La sécurité et la sûreté des plates-formes offshore* », mémoire Master 2 Centre de Droit Maritime et des Transports, Université d'Aix-Marseille 3, 2011.

A] Un cadre conventionnel assoupli pour l'obligation de démantèlement

Le principe initial d'une obligation de démantèlement total s'est vite trouvé altéré par les travaux préparatoires de la Troisième conférence des Nations-Unies sur le droit de la mer (1) et par le cadre conventionnel de l'immersion en mer des déchets (2).

1. L'assouplissement du cadre de Genève 1958

Par principe, la Convention de Genève du 29 avril 1958 reconnait une obligation de démantèlement total des plates-formes sans équivoque en énonçant à son article 5 § 5 que « *toute les installations abandonnées ou ne servant plus doivent être complètement enlevées* »[9]. Ce principe fit son apparition lors des premières exploitations en mer comme si la communauté internationale avait en quelque sorte anticipé une future attitude négligente des opérateurs.

En 1958, bien avant la consécration des principes de prévention et de précaution, il peut être aisément avancé que si les Etats ont posé un principe de démantèlement total c'est à l'évidence davantage pour assurer une sécurité de la navigation que pour protéger l'environnement. Ce qui est certain à cette date, c'est que les opérateurs pétroliers ne se sont pas inquiétés d'une telle mesure de démantèlement total obligatoire. Malgré la difficulté technique du démantèlement, ils entreprennent de plus en plus l'exploitation des gisements en mer depuis des plates-formes fixes. Etant aux prémices de l'exploitation en mer, une activité pouvait être menée pour une durée de trente ans. Ainsi, et sûrement en raison de la situation économique mondiale avant le choc pétrolier de 1973, la question du coût d'un démantèlement ne se posait pas.

Une fois les contraintes apparues et à l'aube d'une nouvelle ère du droit de la mer, les Etats d'exploitation du pétrole en mer ont profité des négociations de la Troisième conférence des Nations-Unies sur le droit de la mer[10] pour tempérer la force obligatoire du démantèlement total des installations offshore qu'énonçait la Convention de Genève[11]. C'est ainsi que lors de la rédaction de la Convention de Montego Bay aboutissant à l'ouverture à ratification le 10 décembre 1982, l'article 60 § 3 a assoupli le principe pourtant net de l'article 5 § 5 de la Convention de Genève du 29 avril 1958. Il semble à la lecture de l'article 60 § 3 de la CMB que le démantèlement des installations offshore ne soit plus une obligation totale mais une condition de bonne navigabilité[12] car « *les installations ou ouvrages abandonnés ou désaffectés doivent être enlevés afin d'assurer la sécurité de la navigation* ». De même, la prise en compte des intérêts de la pêche et de ceux liés à la protection de l'environnement ne semble pas effective sinon déclarative car « *une publicité adéquate est donnée à la position, aux dimensions et à la profondeur des éléments restant d'une installation ou d'un ouvrage qui n'a pas été complètement enlevé* »[13].

[9] Convention de Genève du 29 avril 1958 sur le plateau continental, article 5 § 5, Rec. QUENEUDEC, p. 15.
[10] La Troisième conférence s'est étalée en 11 sessions de 1973 à 1982.
[11] Jean-Pierre BEURIER (sous la direction de …) : « *Démantèlement des plates-formes* » in l'ouvrage « Droits maritimes », op. cit., section 5, paragraphe 2, p. 1581.
[12] Le caractère confus dans la rédaction de l'article 60 § 3 qui concerne la ZEE, c'est-à-dire la colonne d'eau adjacente au sol ainsi qu'au sous-sol, et non le plateau continental n'est pas sans lien évident avec la souplesse normative générée.
[13] Article 60 § 3 CMB ; VINCENT Philippe : « *La zone économique exclusive* » in l'ouvrage « Droit de la mer », Bruxelles, Larcier, 1ère éd. Janvier 2008, chapitre 8, section 5, paragraphe 1.3, pp. 103-104.

La souplesse ainsi apportée par la Convention de Montego Bay au régime de la Convention de Genève n'est pas le seul signe d'un « recul du droit international »[14] puisqu'en effet, la Convention de Londres de 1972[15] vient également altérer le principe du démantèlement total (2).

2. L'altération apportée par la Convention de Londres de 1972

La Convention adoptée à Londres le 30 octobre 1972 est entrée en vigueur le 30 août 1975. Dans un souci de protection de l'environnement, les Etats doivent s'engager à « *prévenir la pollution des mers par l'immersion de déchets* »[16]. Elle définit le terme « immersion » comme « *tout sabordage en mer de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer* »[17] ainsi que tous les rejets de déchets et autres matières dans la mer depuis ceux-ci[18].

Par ailleurs, cette convention classe les plates-formes fixes dans son Annexe II[19] en les soumettant par conséquent à l'article IV-1-b. L'article stipule à ce titre que « *l'immersion de déchets et autres matières énumérées à l'Annexe II est subordonnée à la délivrance préalable d'un permis spécifique* ». Cela dit, l'obligation de démantèlement total impossible à réaliser en pratique par les exploitants en raison des coûts extrêmement onéreux et des aspects techniques complexes est désormais réduite à un démantèlement partiel[20] soumis juridiquement à l'obtention d'une autorisation. Par conséquent, le problème du démantèlement n'est qu'incomplètement traité affichant dans le régime juridique de la Convention de Londres une prise en compte inefficace[21].

Dès lors, l'altération des normes entreprise durant les travaux de préparation de la Troisième conférence des Nations-Unies débouchant sur la Convention de Montego Bay et par la Convention de Londres de 1972 semble en quelque sorte vider en substance la mise en œuvre de l'exigence de démantèlement total établie par la Convention de Genève 1958. Celle-ci se trouvant *in fine* restreinte dans son application et ses effets. Mais cette évolution du cadre juridique international n'est pas à l'ombre de toute critique (B).

B] La souplesse du droit international envers le démantèlement de plus en plus critiquée

Face à ce constat d'inefficacité du droit international, le monde maritime va répondre tout d'abord avec les acteurs étatiques par une proposition de l'Organisation maritime internationale (1), et ensuite au cours du déroulement de l'affaire *Brent Spar* marquant également la volonté des acteurs privés d'aboutir à l'adoption de normes fiables et réalisables pour le démantèlement (2).

1. La présence active de l'OMI

---

[14] Jean-Pierre BEURIER (sous la direction de …) : « *Démantèlement des plates-formes* » in l'ouvrage « Droits maritimes », op. cit., section 5, paragraphe 2 p. 1582.
[15] La Convention de Londres du 29 décembre 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières.
[16] Article Ier Convention de Londres 1972.
[17] Article III-1-a-ii Convention de Londres 1972.
[18] Article III-1-a-i Convention de Londres 1972.
[19] Annexe II sur l'évaluation des déchets ou autres matières dont l'immersion peut être envisagée.
[20] Ce compromis a été nécessaire par crainte de dérive vers une pratique de non-démantèlement des plates-formes par les exploitants et les Etats d'exploitation.
[21] Alan LE TRESSOLER : « *Le démantèlement des plates-formes pétrolières* », mémoire Master 2 Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques, Université de Nantes, 2005.

La Convention de Montego Bay de 1982 donne compétence à l'OMI pour fixer les « *normes internationales généralement acceptées* » pour les plates-formes fixes offshore en fin de vie commerciale « *afin d'assurer la sécurité de la navigation* »[22]. C'est sur cette base que l'OMI en janvier 1989 a proposé un code de bonne conduite concernant le démantèlement avant même que la Convention ne soit entrée en vigueur[23]. Ces « *directives et recommandations pour l'élimination des installations et structures offshore sur le plateau continental* »[24] prévoient pour les plates-formes de moins de 4000 tonnes et de moins de 75 mètres le retirement total mais au-delà donnent choix aux exploitants de les laisser totalement ou partiellement en place sauf si ces dernières présentent un danger pour la navigation. Dès lors, elles peuvent être partiellement démontées à condition qu'il y ait 55 mètres d'eau au-dessus[25]. Mais il est certain qu'en cas d'arasement[26], une pollution par ions ferreux sera inévitable provoquant la détérioration des vastes zones côtières à proximité rendues irrécupérables à d'autres usages[27].

Il peut être considéré qu'une telle démarche est une avancée dans l'encadrement du démantèlement des plates-formes offshore. En effet, il semble que l'OMI fait un équilibre judicieux dans son approche de la préservation de l'environnement. D'un côté, il y a une protection effective de l'environnement et de la navigation quand le démantèlement est total, et de l'autre côté, c'est une protection stratégique de l'environnement car le démantèlement partiel vise ici une pollution moindre.

Malgré ces problématiques non résorbées relatives à la protection du milieu marin, les *guidelines* posent cependant des minimas réalistes. Certes le démantèlement n'est que partiel mais il est réalisable. Même si ces lignes directrices laissent une grande liberté d'appréciation aux Etats et n'étant en aucun cas contraignantes[28], elles ont toutefois des effets influents[29] autant sur la communauté maritime internationale que sur les exploitants pétroliers. Il est désormais possible pour les compagnies pétrolières d'appliquer ces mesures qui apparaissent enfin comme techniquement faisables et à des coûts plus raisonnables ce qui va en outre avoir pour effet de stimuler ces acteurs privés afin qu'ils s'engagent et contribuent aussi à l'amélioration du cadre normatif du démantèlement.

Pourtant, c'est suite à une circonstance bien particulière que la volonté des acteurs privés va se manifester pour faire évoluer le droit international et tendre vers un cadre normatif plus adapté du démantèlement des plates-formes fixes offshore (2).

2. La réponse des acteurs privés suite à l'affaire *Brent Spar*

En 1995, la compagnie pétrolière *Shell* décide de faire remorquer au-delà du plateau continental de la mer du Nord sa plate-forme réservoir *Brent Spar* en fin de vie commerciale afin de la basculer par 2000 mètres de fond. Mais la campagne de protestation très médiatisée organisée par l'ONG *Greenpeace* a eu raison de ce sort prédestiné et a ravivé les problématiques juridiques autour du

[22] Article 60 § 3 CMB.
[23] Entrée en vigueur le 16 novembre 1994
[24] *Guidelines and Standards for the Removal of Offshore installations and strutures on the Continental Shelf and the Exclusive Economic Zone*, Document OMI : MSC/Circ.490/.
[25] B. A. HAMZAH, « *International rules on decommissioning of offshore installations : some observations* », Marine Policy 2003, vol. 27, n° 4, p. 339 ; Jean-Pierre BEURIER (sous la direction de …) : « *Démantèlement des plates-formes* » in l'ouvrage « Droits maritimes », op. cit., section 5, paragraphe 4, p. 1582.
[26] Sectionner et mettre au même niveau les structures métalliques immergées de la plate-forme selon la pratique de « la cote à moins 40 » qui permet en théorie aux navires à fort tirant d'eau de passer sans danger au-dessus par une houle de 20 mètres de creux.
[27] Notamment les activités professionnelles de pêche côtière.
[28] Constituant à ce titre de la *soft law*, c'est-à-dire des normes souples, du « droit mou » ; Mélanie VEZARD : « *Le démantèlement des plates-formes offshore* », mémoire Master 2 Droit Maritime et des Transports, Université d'Aix-Marseille III, 2010.
[29] Ce texte de l'OMI a pour ambition d'acquérir la valeur de coutume internationale.

démantèlement. Dès lors, les compagnies pétrolières privées sur qui pèse l'obligation de démantèlement ont dû réagir rapidement face à la médiatisation de plus en plus accrue de leurs « pratiques courantes » du basculement des plates-formes dans les plaines abyssales. C'est pourquoi il a été convenu entre les exploitants de constituer un fonds de démantèlement quelques mois plus tard afin que les Etats concernés puissent procéder à l'enlèvement au moins partiel une fois les opérateurs pétroliers partis. Il s'agit d'un compte sous séquestre pour que les Etats ne puissent utiliser celui-ci à d'autres fins. Cette réponse apportée par les exploitants privés marque leur volonté de mener des actions de concert avec les Etats d'exploitation pour généraliser la réalisation du démantèlement des infrastructures.
Ceci étant, ces avancées ne sont possibles que sur la base d'un consensus et d'un volontariat[30] de la part de ces acteurs pour que le démantèlement soit appliqué en pratique au moins partiellement.

C'est une des raisons principales pour laquelle les Etats ont réagi et pris le pas sur la souplesse du droit international par l'élaboration d'un cadre juridique contraignant au niveau interne et régional du démantèlement des plates-formes fixes sur le plateau continental (**II**).

II] La réaction locale par des règlementations contraignantes en faveur d'un démantèlement total des plates-formes fixes

L'impulsion d'un régime juridique abordant le démantèlement avec une force réellement contraignante est en premier lieu venue du niveau national afin de rectifier les manquements et le caractère souple du droit international (A) avant d'être développé dans un processus conventionnel régional avec le regroupement de certains Etats dans l'objectif de pérenniser et compléter les aspects juridiques élaborés par les Etats (B).

A] L´élaboration de cadres nationaux plutôt favorables au démantèlement total

Les cadres juridiques nationaux se sont construits à travers les deux conceptions que représentent le démantèlement total et le démantèlement partiel. De la sorte, certains Etats comme le Royaume-Uni ne vont soutenir qu'une obligation de démantèlement partiel (1) tandis que d'autres Etats à l'image de la France et des Etats-Unis vont être clairement en faveur d'un enlèvement total des structures offshore (2).

1. L'obligation de démantèlement partiel au travers du droit britannique

Le Royaume-Uni en tant qu'Etat d'exploitation avec ses nombreuses plates-formes situées en mer du Nord exploitées en particulier par *BP* s'est prononcé sur le plan international dès 1981. Il a en effet affirmé sa volonté d'abandonner l'obligation d'enlèvement complet des installations afin notamment d'atténuer les charges de l'Etat riverain et des compagnies pétrolières. Par cela, les britanniques cherchaient en outre à éviter ou du moins atténuer la responsabilité du propriétaire[31] et par ricochet celle de l'Etat d'exploitation[32]. Ainsi, les Etats producteurs de pétrole[33] se sont ralliés à la thèse britannique.

[30] Sur ce point, des difficultés se sont présentées pour la répartition des pourcentages de participation aux fonds entre les entreprises principales et leurs sous-traitants n'ayant pas forcément occupé le site pendant toute la durée de l'exploitation. En outre, aucune concertation ni solution n'a été trouvée pour l'instant concernant le sort des plates-formes de béton en mer.
[31] L'exploitant (la compagnie pétrolière).
[32] Arnaud REGLAT-BOIREAU : « *La désaffectation des installations en mer* », *AFDI* 1982. 876.

C'est dans le *Petroleum Act* de 1998[34] que l'on trouve les dispositions relatives à l'obligation de démantèlement au moins partiel des infrastructures offshore. Par ailleurs, le Royaume-Uni a élaboré en 1985 une loi sur la protection de l'alimentation et de l'environnement contrôlant les immersions en mer qui concerne directement les plates-formes offshore. De même en 1987 par sa « loi sur le pétrole », il pose l'exigence d'une autorisation du gouvernement pour les projets de déclassement des infrastructures offshore.

Par conséquent, le Royaume-Uni a établi une règlementation contraignante concernant le démantèlement des plates-formes situées sur son plateau continental avec une obligation de le faire pour les exploitants tout en leur laissant la possibilité d'un retirement qu'à titre partiel ce qui va à l'encontre des aspects juridiques développés dans d'autres cadres juridiques internes (2).

2. L'obligation de démantèlement total au travers du droit français et américain

La France quant à elle est largement favorable à un enlèvement total des plates-formes. L'article 14 de *la loi du 30 décembre 1968*[35] dispose en effet que le propriétaire, ou bien l'exploitant, est tenu d'enlever complètement les installations qui ont cessé d'être utilisées. L'administration peut les mettre en demeure de respecter cette obligation et des délais sont impartis pour le commencement et l'achèvement des travaux. S'ils refusent ou négligent toutefois de procéder aux travaux, ces derniers peuvent être procédés à leurs frais et risques par l'administration. Mais dans cette situation, les exploitants risquent fortement d'être déchus de leurs droits sur les installations[36].

Aux Etats-Unis, le problème des plates-formes fixes métalliques est pris également très au sérieux. En effet dans la zone américaine du golfe du Mexique où près de 40 000 puits ont été creusés depuis 1947, pas moins de 4000 structures diverses ont été successivement en activité jusqu'à aujourd'hui[37]. Le gouvernement fédéral a dû de réagir de manière ferme et répressive avec l'adoption de *l'Oil and gas and sulfur operations in the outer continental shelf – decommissioning Activities, Final Rules* le 17 mai 2002[38] sur proposition du *Safety and Environmental Enforcement Bureau* (BSEE). Dès lors, une structure qui n'a pas été utilisée depuis un an doit être retirée entièrement dans le délai d'un an[39]. Seuls des obturateurs et des protecteurs de puits peuvent être laissés sur place par les exploitants afin de protéger l'environnement. Ainsi les Etats-Unis, soucieux de la protection du milieu marin, affirment avec davantage de fermeté l'obligation de démantèlement total des plates-formes fixes situées sur le plateau continental avec des délais relativement courts pour remettre en l'état le site anciennement exploité.

Ce caractère contraignant et ferme de certaines législations internes autour du démantèlement total va ainsi servir de base et de modèle pour d'autres Etats et notamment ceux riverains de l'Atlantique du Nord-Est qui se sont regroupés sur le plan régional dans la Convention dite OSPAR du 22 septembre 1992 (**B**).

---

[33] Le cas de la Norvège notamment.
[34] Section 1 (4) (c).
[35] Loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles (JO. 31 décembre 1968).
[36] Hervé MONIN : « *La sécurité et la sûreté des plates-formes offshore* », op. cit., p. 32.
[37] Jean-Pierre BEURIER (sous la direction de …) : « *Démantèlement des plates-formes* » in l'ouvrage « Droits maritimes », op. cit., section 5, paragraphe 6, pp. 1582-1583.
[38] *Oil and gas and sulfur operations in the outer continental shelf – decommissioning Activities, Final Rules*, 17 mai 2002, *Fed Register*, 67 (96), 35398.
[39] M. KAISER, D. MESYANZHINOV : « A note on Idle oil and gas platforms (Idle Iron) in the gulf of Mexico », *Ocean Development and International Law*, 2004, vol. 35, n° 4, p. 365.

B] L'action régionale en faveur d'un démantèlement total

La Convention OSPAR fixe un principe de démantèlement total (1). Ce n'est que par des exceptions encadrées que le démantèlement partiel sera autorisé même si le but étant de supprimer à terme le démantèlement partiel pour une protection plus optimale du milieu marin (2).

1. La construction du principe dégagé par OSPAR

La Convention OSPAR pour la protection du milieu marin de l'Atlantique Nord-Est a été adoptée le 22 septembre 1992 à Paris suite à la réunion ministérielle des commissions d'Oslo et de Paris. Historiquement, la Convention d'Oslo adoptée en 1972 visait la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersions effectuées par les navires et aéronefs. La Convention de Paris de 1974 quant à elle visait la prévention de la pollution marine d'origine tellurique. En 1992, ces deux conventions ont donc été fusionnées mais le régime du démantèlement des plates-formes offshore n'a pas été renforcé pour autant. En effet toujours dans la logique de la Convention de Stockholm, il est encore possible de laisser en place « *en totalité ou en partie dans la zone maritime*[40] » une installation offshore désaffectée si un permis a été délivré par l'Etat contractant concerné[41].

Mais ce régime *a priori* souple[42] n'a pas vécu longtemps. L'évolution de l'opinion publique en matière de protection de l'environnement marin ainsi que l'adhésion de la Communauté européenne à la convention ont rapidement scellé son sort. En effet, au moment de son entrée en vigueur en 1998, une nouvelle Annexe V sur « la protection et la conservation des écosystèmes et de la diversité biologique de la zone maritime » de même qu'une nouvelle Appendice 3 ont été insérées à la Convention OSPAR.

Le 23 juillet 1998, la Commission OSPAR ou OSPARCOM[43] prend une décision contraignante sur la suppression des installations offshore désaffectées posant ainsi les bases d'un régime d'élimination strict[44]. Par conséquent selon le point 2 des définitions de cette Décision OSPAR 98/3, il est décidé que « *l'immersion et le maintien en place, en totalité ou en partie, des installations offshore désaffectées sont interdits dans la zone maritime* ».

Ceci étant, cette rigueur imposée comporte des exceptions qui contrairement aux réglementations internationales précédentes sont innovantes même si plus difficilement invocables (2).

2. L'innovation d'OSPAR apportée dans le régime de dérogation

La Décision OSPAR 98/3 pose un régime de dérogation plus strict que les conventions internationales précédentes car l'Etat sur le territoire duquel est implantée une installation offshore doit respecter une procédure particulière avant de délivrer un permis pour son maintien total ou partiel. Car pour permettre le maintien total ou partiel d'une installation, l'Etat concerné doit avoir des « *raisons*

[40] La « zone maritime » inclue l'Atlantique Nord-Est, la mer du Nord et certaines parties de l'océan Arctique.
[41] Article 5 .1 Convention OSPAR du 22 septembre 1992 pour la protection du milieu marin de l'Atlantique Nord-Est.
[42] Dicté en partie par les considérations britanniques en faveur d'un démantèlement partiel.
[43] Organe permanent qui mène les travaux dans le cadre de la convention. Elle est composée de représentants des gouvernements des hautes parties contractantes et de la Commission européenne qui représente la Communauté européenne.
[44] La Décision OSPAR 98/3 qui est entrée en vigueur le 9 février 1999.

sérieuses pour lesquelles une autre option d'élimination […] *est préférable* »[45]. Parmi ces raisons sérieuses figure la valorisation économique, scientifique mais surtout la valorisation environnementale. A ce titre, la prise en compte d'une possibilité de réutilisation de l'installation dans un but autre que celui pour lequel elle a été conçue à l'origine est envisagée. Dès lors, les plates-formes peuvent être transformées en station météorologique, en centre de recherche, en lieu de stockage de CO^2 pour les champs épuisés, ou bien encore en plate-forme de lancement de fusée[46] qui apparaissent comme autant d'exemples de valorisation économique et scientifique apportée par OSPAR[47]. De plus, il est observable que la décision 98/3 pose un critère d'utilité environnemental au maintien de l'installation. Ainsi on peut en déduire que si une vie biologique s'est développée sur la structure immergée, il serait préférable de laisser cette structure en place plutôt que de l'éliminer en procédant à son enlèvement. En ce sens, les plates-formes peuvent être volontairement converties en récifs artificiels pour servir la biodiversité marine.

En outre, l'Etat doit respecter des critères d'évaluation stricts afin de procéder à la délivrance du permis de maintien total ou partiel de l'installation[48]. Cette évaluation notamment de l'impact environnemental s'inscrit dans les moyens de protection de l'environnement attachés au principe de précaution. Par conséquent si l'environnement n'est pas préservé, aucune possibilité ne sera ouverte afin de maintenir totalement ou partiellement l'installation. Cela *in fine* est la preuve marquante d'une volonté d'aller vers un principe de démantèlement total de l'installation.

En conséquence, même si ce régime solide d'OSPAR 98 semble témoigner d'un retour aux préceptes contraignants de la Convention de Genève de 1958, il n'en est pas moins différent dans ses motivations. Il apparait même comme visionnaire en ce sens que les exploitants pétroliers vont être encouragés à convertir leurs structures bien plus facilement compte tenu des nouvelles avancés technologiques et des coûts beaucoup plus raisonnables pour leur réalisation.

A côté, l'emploi actuel et de plus en plus régulier de plates-formes mobiles entièrement autonomes[49] destinées à être utilisées dans de grandes profondeurs ouvre des débats vers d'autres problématiques. Lorsque leur fin de vie commerciale se présentera, qu'en adviendra-t-il des règles de leur démantèlement ? Une éventuelle application du régime juridique de la récente Convention de Hong-Kong [50] ne serait peut-être pas à exclure[51].

---

[45]Point 3 des *« programmes et mesures* » de la Décision OSPAR 98/3 sur l'élimination des installations offshore désaffectées, Convention OSPAR pour la protection du milieu marin de l'Atlantique Nord-Est, réunion ministérielle de la Commission OSPAR, Sintra, 22-23 juillet 1998.

[46]Dans le cas du projet *Sea Launch* piloté par Boeing, une ancienne plate-forme située en mer du Nord a été déplacée vers les îles Caïmans pour servir de base de lancement ; connaissance des énergies : « *Démantèlement des plateformes pétrolières fixes* », op. cit.

[47] Sur ce point, la convention OSPAR n'est pas la seule à promouvoir une valorisation économique puisque l'article 3.4.1 des *Guidelines* de l'OMI prévoit cette possibilité de reconversion des plates-formes notamment en hôtel (à titre d'exemple, le projet architectural « Mooris-Rig ressort » visant à transformer des plates-formes offshore en hôtel de luxe dans le golfe du Mexique).

[48] Annexe 2 Décision OSPAR 98/3.

[49] Notamment les plates-formes mobiles pour lesquelles on parle également de « navires de forage » qui permettent de forer à plus de 3 000 mètres de profondeur, de traiter et de stocker la matière extraite. Elles doivent être capables d'affronter les périls de la mer et sont en tous points comparables à des navires ; Simon COYAC : « *L'encadrement juridique de constructions en mer* », mémoire Master 2 Droit de l'Urbanisme et de l'Immobilier, Université de Perpignan - Via Domitia, 2012.

[50] La « Convention de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires » adoptée le 15 mai 2009 dans le cadre de l'OMI.

[51] Ratifiée en outre par la France le 22 novembre 2012 mais pas encore entrée en vigueur ; Loi n° 2012-1290 du 22 novembre 2012 autorisant la ratification de la convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.