

Bertrand VENDE
DEA Sciences Juridiques de la mer
1998-1999

SEMINAIRE D'EXPLOITATION DES OCEANS

LE DEMANTELEMENT DES PLATES - FORMES OFF SHORE

Séminaire sous la direction du Professeur Beurier

Introduction

En juin 1995, la polémique autour de la plate forme de Shell Brent Spar orchestrée par l'organisation écologiste Greenpeace fit apparaître au grand jour l'un des problèmes principaux en matière d'exploitation pétrolière offshore, celui du devenir des installations. Le mouvement écologiste s'était en effet opposé à la décision du groupe Shell Grande Bretagne de faire couler cette installation de 45000 tonnes en Mer du Nord¹.

Si certaines structures sont facilement recyclables, les installations géantes de fer et de béton de la Mer du Nord ont un avenir encore inconnu. Certaines sociétés² spécialisées dans la construction de plates formes offrent un service de destruction mais il s'agit bien souvent d'une destruction partielle et non totale de l'ouvrage. Certaines solutions comme la transformation de ces ouvrages en récifs de coraux ou en hôtel de luxe³ ont été mises en oeuvre dans le golfe du Mexique. Ces solutions n'apparaissent pas transposables sur l'ensemble des plates-formes. Outre l'aspect environnemental, l'abandon total comme partiel de ces structures constitue un obstacle dangereux à la navigation des navires et des sous-marins, ainsi qu'à la pêche notamment par chalutage.

Les problèmes techniques avaient été devancés une fois n'est pas coutume par le droit international. Celui-ci exigeait dès 1958 dans la Convention de Genève sur le plateau continental un enlèvement total des installations, alors que l'exploitation pétrolière n'était encore que balbutiante. Cette anticipation aura été finalement dommageable au principe qu'elle pose. Le retrait total apparaît à l'heure actuelle inacceptable sur un plan technique, financier⁴ mais aussi écologique. Le retour des plates formes à terre ne résout pas la question de leur destruction. Les fjords norvégiens aux eaux profondes n'ont pas vocation à devenir des cimetières de plates formes. La désaffectation des oléoducs sous marins⁵ bien qu'astreinte à des obligations similaires soulève moins de difficultés dans la mesure où ils peuvent plus difficilement constituer un obstacle à la navigation et à la pêche.

L'obligation d'enlèvement principe précoce a donc été mise à mal par les difficultés techniques et la volonté des opérateurs pétroliers de faire des économies. La crainte d'une perte de recettes fiscales du fait de l'augmentation du prix du baril liée à la répercussion des coûts de retraits des installations a conduit certains Etats à rallier le camp des pétroliers.

L'obligation initiale de démantèlement total a donc évolué sur le plan du droit international en devenant une obligation de démantèlement partiel (I). La Mer du Nord où sont en place diverses conventions internationales apparaît comme le point d'achoppement des ces politiques internationales (II).

¹ Sur cette affaire toujours en suspend, on pourra voir le site internet mis en place spécialement par Shell Grande Bretagne : <http://www.shellexpro.brentspar.com> .

² On citera pour exemple la société Twachtman, Snyder & Byrd Inc (<http://www.tsboffshore.com>), ainsi que la société Dredging (<http://www.dredging.com>).

³ Sur les différentes solutions et la position des pétroliers sur la question, on pourra voir le site internet du Offshore Discomissioning Project édité par l'International Offshore Oil and Natural Gas Exploration & Production Industry : <http://www.oilrigdisposal-options.com> .

⁴ Le coût de l'enlèvement total de l'ensemble des installations de la mer du Nord est évalué par l'association des opérateurs pétroliers britanniques (United Kingdom Oil Operators Association) à 20 Milliards de Dollars US. Source : site internet de l'U.K.O.O.A. : <http://www.ukooa.co.uk> .

⁵ Sur cette question, on peut citer l'ouvrage de Marc ROELANDT : "La condition juridique des pipelines dans le droit de la mer", PUF, 1990, pp.193-187.

I - Le régime international : de l'obligation de démantèlement total à l'obligation de démantèlement partiel

Dès 1958, la communauté internationale avait dégagé le principe d'un démantèlement total des installations (A). La convention de Montego Bay en 1982 est venu remettre en cause de manière feutrée ce principe (B).

A) Un régime initial favorable au démantèlement total

L'article 5 § 5 de la Convention de Genève sur le plateau continental⁶ précise que "*toutes les installations abandonnées ou ne servant plus doivent être complètement enlevées*". Cette disposition a été adoptée sous la pression du Royaume Uni qui avait fait une proposition de texte en ce sens. Cet Etat de tradition maritime estimait qu'il était "évident que les installations abandonnées peuvent présenter un grand danger pour la navigation"⁷, et qu'ainsi "toutes les installations abandonnées ou ne servant plus doivent être complètement enlevées"⁸.

Cette convention est entrée en vigueur en 1964 et a été ratifiée par 56 pays dont de nombreux Etats de tradition maritime. L'adoption de l'article 5 § 5 n'a pas soulevé à l'époque de difficultés. L'exploitation pétrolière n'en était alors qu'à ses prémices⁹. On était encore loin d'imaginer qu'on puisse opter pour un démantèlement partiel des installations du fait de difficultés techniques.

La Convention de Londres du 29 Décembre 1972¹⁰ sur "la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières"¹¹ vient altérer le principe du démantèlement total posé par le texte de 1958. Cette convention de lutte globale contre la pollution définit dans son article 3§1a)ii comme immersion (en anglais dumping) "*tout sabordage en mer de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer*".

Mais dans le même temps, elle classe ce type d'immersion dans son annexe II qui correspond aux matières subordonnées "*à la délivrance préalable d'un permis spécifique*"¹². Elle est donc en dehors des matières dont l'immersion est totalement interdite, c'est à dire celles classées dans l'annexe I. De plus, la Convention a un domaine d'application géographique limité puisque les eaux intérieures des Etats côtiers ne sont pas concernées. Toutefois, cette zone de faible profondeur où se concentre le trafic maritime n'apparaît pas concernée par les abandons de plates-formes. Le principe du démantèlement total n'en est pas moins remis en cause, puisqu'un démantèlement partiel est envisageable sous contrôle des Etats riverains. La Convention de Montego Bay va confirmer cette évolution.

⁶ Por le texte intégral de cette convention, on pourra voir QUENEUDEC (J-P): "Conventions maritimes internationales", Pédone, 1979, pp.15-20.

⁷ Déclaration de Mlle GUTTERIDGE en 4ème Commission au nom du Royaume Uni à la 28ème séance le 1er Avril 1958, citée par le Commissaire Général REGLAT-BOIREAU dans "La désaffectation des installations en mer", A.F.D.I., 1982, p.874.

⁸ *Ibidem*.

⁹ La construction de la première plate forme de forage auto-élevatrice ne date que de 1956 in BEURIER (J-P), CHAUMETTE (P), PROUTIERE-MAULION (G) : "Droits Maritimes: Exploitation et protection de l'océan", Tome III, Juris-Service, 1998, p.195.

Les premiers forages productifs en Mer du Nord datent de 1970, in LE LEUCH (H) "Derricks en mer...", La Nouvelle Revue Maritime, mars 1982, n°368, p.34.

¹⁰ Pour le texte intégral de la Convention ainsi que ses annexes, on pourra voir QUENEUDEC (J-P): *Op. cit.*, pp.195-208. Cette convention est entrée en vigueur le 30 Août 1975.

¹¹ Dénomination anglaise "Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter", communément appelée "London Dumping Convention".

¹² Article 4 § 1 b) de la Convention.

B) Une révision feutrée de l'obligation de démantèlement

La convention de Londres avait apporté un bémol au principe de démantèlement total. Les négociations de la III^{ème} Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer vont être l'occasion d'entériner cette évolution. Les négociateurs britanniques par le passé fervents défenseurs de la navigation libre (et donc sans obstacle) vont se rallier à la cause des opérateurs pétroliers. Ces derniers commencent en effet à se projeter dans l'avenir et réalisent le coût exorbitant d'un démantèlement total de leurs installations. Le Royaume Uni soucieux de conserver des recettes fiscales importantes est devenu sensible aux intérêts de ses compagnies nationales bien implantées dans ses eaux de la Mer du Nord.

Le projet britannique présenté dès le printemps 1981 par son ambassadeur Powell-Jones prévoyait de substituer l'obligation de démantèlement total par une obligation de démantèlement partiel selon des normes établies par une organisation internationale en tenant compte de la navigation, de la pêche, et de la protection de l'environnement marin. Les britanniques pragmatiques invitaient au compromis afin d'éviter que d'une obligation juridique de démantèlement total, on ne passe à une pratique de non-démantèlement.

La délégation française était plus réticente à cette proposition. Elle craignait un démantèlement trop partiel pouvant troubler la navigation (notamment celle des sous-marins) ainsi que la pêche. Elle souhaitait l'insertion de dispositions plus précises quand à l'importance du démantèlement ainsi qu'une référence explicite à la navigation de submersibles. Après diverses péripéties¹³ et notamment une proposition d'amendement français fixant des critères de profondeurs¹⁴, la France s'est ralliée à la position britannique dans un souci de consensus afin de donner une chance à la Convention sur le droit de la mer d'aboutir.

L'article 60 § 3 de la Convention de Montego Bay dispose donc: "*Les installations ou ouvrages abandonnées ou désaffectés doivent être enlevés afin d'assurer la sécurité de la navigation, compte tenu des normes internationales généralement acceptées établies en la matière par l'organisation internationale compétente. Il est procédé à leur enlèvement en tenant dûment compte aussi de la pêche, de la protection du milieu marin et des droits et obligations des autres Etats. Une publicité adéquate est donnée à la position, aux dimensions et à la profondeur des éléments restants d'une installation ou d'un ouvrage qui n'a pas été complètement enlevé*".

Cette rédaction confuse qui reprend la proposition britannique n'exclut pas pour autant les critères de profondeur proposés par la France. Mais, elle marque la fin de l'obligation de démantèlement total, seule solution acceptable si l'on tient vraiment compte de la sécurité de la navigation, de la pêche, et de la protection du milieu marin. Le principe du démantèlement demeure mais son importance reste à définir par une organisation internationale, ce qui fut fait par l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) en 1989.

L'O.M.I. comme elle y était invitée par la convention de Montego Bay a adopté des normes pour l'élimination des installations et structures offshore en janvier 1989¹⁵. Ce texte rappelle le principe général d'élimination des plates formes désaffectées.

¹³ Sur les oppositions entre français et britanniques sur l'obligation de démantèlement total, on pourra voir le Commissaire Général REGLAT-BOIREAU: *Op. cit.* .

¹⁴ La proposition française établissait trois niveaux de démontage:

- un démontage complet pour les installations reposant sur des fonds égaux ou inférieurs à 60 m,
- un démontage tel que les structures résiduelles ne dépassent pas une hauteur de 10 m au-dessus du fond lorsque celui-ci se situe entre 60 et 510 m,
- un démontage depuis la surface jusqu'à une profondeur de 500 m lorsque les structures reposent sur fond supérieurs à 510 m.

¹⁵ Titre original "Guidelines and Standards for the Removal of Offshore installations and structures on the Continental Shelf and the Exclusive Economic Zone". Document de l'O.M.I. MSC/Circ.490/ (1989). On pourra voir GAO (Z): "Current Issues of International Law on Offshore Abandonment, with Special Reference to the United Kingdom", O.D.I.L., volume 28 n°1, 1997, p.62.

Les installations en mer d'une profondeur inférieure à 75 m, ou 100 m après le 1er Janvier 1998 et d'un poids inférieur à 4000 tonnes doivent être totalement enlevées sauf s'il y a impossibilité technique, un coût trop élevé ('extreme cost'), ou qu'il y a un risque trop important pour le personnel ou l'environnement marin. En cas de démantèlement partiel, les installations résiduelles ne doivent pas être situées à une profondeur inférieure à 55 m. Toutes les installations à compter du 1er Janvier 1998 doivent être conçues et construites pour permettre un démantèlement total.

Ces principes de démantèlement rejoignent la position française en fixant des critères au démantèlement. Toutefois, ils n'ont aucune valeur contraignante, il s'agit de simples recommandations pour les Etats membres de l'O.M.I. et non d'une règle de droit international comme le traité de Montego Bay. L'O.M.I. entérine donc l'évolution vers le démantèlement partiel en laissant aux Etats un pouvoir d'appréciation quant à son importance. Les riverains de la Mer du Nord premiers concernés par la question ne manquent d'ailleurs pas d'en user voir d'en abuser.

II - Le point d'achoppement, la Mer du Nord : de l'obligation de démantèlement partiel à l'obligation de démantèlement total ?

La Mer du Nord comme l'a montré l'affaire Brent Spar est au coeur du débat sur le démantèlement. De nombreux champs pétroliers y seront bientôt taris, et les conditions géographiques (profondeur des installations, climat défavorable) rendent les opérations de démantèlement coûteuses. La coopération régionale pourtant fort développée en matière de prévention des pollutions marines n'a fait que confirmer voir anticiper l'évolution vers le démantèlement partiel (A). La pratique des Etats riverains l'y a sans doute incité, même si un retour d'une obligation de démantèlement total est envisageable (B).

A) Un régime régional de coopération moteur d'un démantèlement raisonné

La coopération régionale des riverains de la Mer du Nord a débuté avec la Convention d'Oslo du 15 février 1972¹⁶ sur la prévention de la pollution marine par dépôt de déchets de bateaux et d'avions. Ce texte vise à limiter les immersions de déchets depuis des navires et des aéronefs dans la zone Atlantique du Nord Est, Mer du Nord et Océan Arctique. Cette convention régionale assimilait les plates formes aux navires et donc réglementait les rejets depuis celles-ci. Toutefois, les Etats signataires étaient divisés quant à l'application de la convention aux plates formes elles-mêmes. De nombreux auteurs¹⁷ estiment que ce texte visait aussi l'immersion des plates formes. A ce titre, ils rattachent les plates formes aux déchets dont l'immersion ne peut se faire à moins de 150 milles des côtes et à moins de 2000 mètres de profondeur. Cette interprétation consacre la solution du démantèlement acceptable. D'autres textes ultérieurs sont venus réglementer de manière plus explicite la question.

La Commission de la Convention d'Oslo (OSCOM) à l'image de l'O.M.I. a adopté une directive fixant des critères d'élimination des plates-formes pétrolières lors de sa 17ème session les 10-12 juin 1991. Elle prône la mise en place d'un système de permis d'immersion attribué au cas par cas en remplissant certaines règles d'information. Ce texte dans la lignée des directives de l'O.M.I. consacre l'application d'un démantèlement partiel en Mer du Nord.

¹⁶ Le texte complet de cette convention se trouve dans l'ouvrage de Jean-Pierre QUENEUDEC: *Op. Citt.*, pp. 217-225.

¹⁷ Notamment GAO (Z) : *Op. Cit.* . Les producteurs de pétroles l'intègrent d'ailleurs dans les textes réglementant le déclassement des structures offshore ; cf site internet Offshore Decommissioning Communication Project : *op.cit.* .

En 1992 a été adoptée la Convention de Paris dite convention OSPAR¹⁸ qui synthétise les conventions d'Oslo de 1972 (relative aux déversements de déchets) et de Paris de 1974 (relative aux pollutions d'origine tellurique). L'article 5(1) de l'Annexe III de cette Convention confirme la position de l'OSCOM en instaurant un système de permis obligatoire pour l'immersion des plates formes accordé au cas par cas:

" No disused offshore installation or disused offshore pipeline shall be dumped and no disused offshore installation shall be left wholly or partly in place in the maritime area without a permit issued by the competent authority of the relevant Contracting Party on case-by-case basis. "

En juin 1995 "surfant" sans doute sur l'effet Brent Spar , l'OSPARCOM (commission de la Convention OSPAR) a adopté à la majorité une proposition de résolution instaurant un moratoire sur l'abandon des plates formes pétrolières (en vue de l'adoption d'une décision par la commission d'une interdiction totale des abandons). Elle a mis aussi en place un groupe de travail sur cette question. La Norvège et la Grande Bretagne se sont opposées à cette proposition, elles ont en effet déjà légiféré sur cette question. Mais, la médiatisation autour de l'abandon de la plate forme Brent Spar met en péril leur position.

B) Des pratiques nationales frein au retour d'une obligation de démantèlement total

Comme nous l'avons dit, c'est en Mer du Nord que la question du démantèlement se pose avec le plus d'acuité. A ce titre les deux principaux riverains des champs pétroliers (le Royaume Uni et la Norvège) ont adopté une position favorable au démantèlement partiel.

La Grande Bretagne est membre de l'ensemble des traités et conventions évoqués précédemment à l'exception pour le moment de la Convention de Montégo Bay. Le Petroleum Act de 1987 met en place un système de permis délivré après examen de la proposition de plan d'abandon faite par le pétrolier. Ainsi Sell Grande Bretagne avait mis en place un tel plan baptisé comme étant "the Best Practical Environmental Option" (B.P.E.O.)¹⁹. On sait le succès médiatique qu'a eu ce plan. La mise en place d'un permis dès 1987 peut apparaître comme une anticipation des obligations mises en place par la Convention OSPAR. Toutefois, l'OSPAR a mis en place ce permis dans un but de limitation des immersions. Les autorités anglaises voient dans le permis l'ultime réglementation des immersions et non une étape vers une interdiction totale. Il y a donc une contradiction évidente avec la position de l'OSPAR.

De son côté, la Norvège a adopté une législation qui nous apparaît plus rigoureuse. La loi sur le pétrole de 1985 donne des directives pour les projets de déclassement qui doivent recevoir l'approbation finale du Parlement. Une autre loi de 1985 établit des directives pour le partage des coûts de démantèlement entre le gouvernement et les entreprises off shore. Une directive du Directorate norvégien du pétrole de 1990 exige que toutes les installations se trouvant sur le plateau continental norvégien soient techniquement éliminables. Même si la Norvège sur le plan international plaide aux côtés de la Grande Bretagne pour un démantèlement partiel des plates formes, elle dispose d'une législation nationale plus sévère que celle des britanniques. Le recours au Parlement dans un pays soucieux d'écologie comme la Norvège est vecteur d'une évolution ou du moins d'un souci d'une solution de démantèlement acceptable par tous.

¹⁸ Ce texte est reproduit en annexe de l'article de HEY (E), IJLSTRA (T), NOLLKAEMPER (A) : "The 1992 Paris Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic: A Critical Analysis", International Journal of Marine and Coastal Law, 1993, vol. 8, pp. 1-76.

¹⁹ Sur le B.P.E.O., on pourra lire Jonathan SIDE: "The future of North Sea oil industry abandonment in the light of the Brent Spar decision", Marine Policy, 1997, vol.21 n°1, pp.45-52.

L'OSPARCOM malgré les réticences norvégiennes et britanniques semble vouloir trouver une solution au problème. Le 23 juillet 1998 s'est tenue à Sintra au Portugal une conférence internationale regroupant les ministres des Etats membres de l'OSPAR sur le devenir des plates formes offshore. Ces derniers ont adopté un accord instaurant une obligation de destruction totale des structures d'un poids inférieur à 10000 tonnes (soit 80 % des installations de la Mer du Nord). Cette décision marque donc le retour de l'obligation de démantèlement total cette fois au plan régional.

Toutefois, si l'on peut se féliciter de l'adoption d'une politique régionale commune. L'instauration d'une telle obligation laisse perplexe. Les producteurs de pétrole et leurs Etats protecteurs n'ont pas manqué de faire remarquer les difficultés de mise ne oeuvre d'une telle disposition. James May (Directeur Général de l'Association des Opérateurs Pétroliers Offshore de Grande Bretagne : U.K.O.O.A.) remarquait ainsi : *"Although the decision taken by Ministers does provide some clarity to the issue of decommissioning, we fear that the assessment of individual cases in the ConsultationProcess which would precede any platform decommissionings in the future, will again be carried out in a climate of political compromise rather than through objective scientific reasoning"*²⁰

Le démantèlement total est donc loin d'être une solution acquise tant sur un plan juridique que technique. Une redéfinition périodique des normes de démantèlement par l'O.M.I. au fur et à mesure des progrès techniques et des disponibilités financières nous apparaîtrait comme une des solutions envisageables. De plus, il appartient aussi aux Etats de ne pas répéter les erreurs du passé et de prendre des mesures internationales pour que dès la conception des plates formes leur démantèlement total soit envisagé. Le démantèlement des plates formes pétrolières apparaît comme symbolique des difficultés que peut avoir le droit à appréhender des problèmes techniques.

BIBLIOGRAPHIE

²⁰ Propos reproduits par le site internet de l'U.K.O.O.A. : <http://www.ukooa.co.uk/news/releases/19980723.html>.

Ouvrages généraux et spécialisés

BEURIER (J-P), CHAUMETTE (P), PROUTIERE-MAULION: "Droits maritimes", Tome III, Juris-Services, 1998, 310 p.

DUPUY (R-J): "Le pétrole et la mer", P.U.F., 1976, 358 p.

LIGONIE (J): "Contrats et statut de l'engin maritime", Editions Technip, 1981, 274 p.

QUENEUDEC (J-P): "Conventions maritimes internationales", Pédone, 1979, 816 p.

ROELANDT (M): "La condition juridique des pipelines dans le droit de la mer", P.U.F., 1990, 244 p.

TAVERNE (B): "An Introduction to the regulation of the petroleum industry", Graham & Trotman Ltd, London, 1994, 246 p.

Articles de revues, journaux

GAO (Z): "Current issues of international law on offshore abandonment, with special reference to the United Kingdom", *Ocean Development & International Law*, 1997, vol.28- n°1, pp.59-78.

HEY (E), IJLSTRA (T), NOLLKAEMPER (A): "The 1992 Paris Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic: A Critical Analysis", *International Journal of Marine and Coastal Law*, 1993, vol. 8, pp.1-76.

LE LEUCH (H): "Derricks en Mer...", *La Nouvelle Revue Maritime*, Mars 1982, n°368, pp.34-63.

REGLAT-BOIREAU (A): "La désaffectation des installations en mer", *A.F.D.I.* 1982, p.871.

SIDE (J): "The future of North Sea oil industry abandonment in the light of the *Brent Spar* decision", *Marine Policy*, 1997, volume 21- n°1, pp.45-52.

Sites Internet

. Site d'information de la société de forge pétrolier Dredging :
<http://www.dredging.com>

. Site d'information sur le O.D.C.P. (Offshore Decommissioning Communications Project) de Oil Industry International :
<http://www.oilrigdisposal-options.com>

. Site d'information de la Société Shell Grande Bretagne sur la plate-forme *Brent Spar* :
<http://www.shellexpro.brentspar.com>

. Site d'information de la Société de forage pétrolier Twachtman, Snyder & Byrd Inc :
<http://www.tsboffshore.com>

. Site d'information de la United Kingdom Oil Operators Association (U.K.O.O.A.) :
<http://www.ukooa.co.uk>