

**EXPLOITATION PETROLIERE EN MER ET DROIT INTERNATIONAL :
ASPECTS JURIDIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX POUR LES ETATS
COTIERS DU GOLFE DE GUINEE**

Dossou Rodrigue AKOHOU

**Programme de Bourses de Recherche Nations Unies-Fondation Nippone du Japon
2007-2008**



Oceans and Law of the Sea
Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea

**DIVISION DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES, NATIONS UNIES, NEW YORK, 2008**

AVERTISSEMENT

Les opinions exprimées dans cette étude ne reflètent pas nécessairement les visions des Gouvernements des Etats côtiers du Golfe de Guinée, des Nations Unies, de la Fondation Nippone du Japon et du Centre de Droit Maritime et Océanique de l'Université de Nantes. Elles doivent être considérées comme propres à l'auteur. © 2008 Dossou Rodrigue AKOHOU. Tous droits réservés.

Résumé

Exploitation pétrolière en mer et droit international: aspects juridiques et environnementaux pour les Etats côtiers du Golfe de Guinée

L'exploitation pétrolière en mer est bien l'une des plus importantes activités humaines en mer qui montrent que « les problèmes des espaces marins sont étroitement liés entre eux et doivent être envisagés dans leur ensemble ». Cet extrait du préambule de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) est tout à fait logique au regard des préoccupations convergentes des Etats côtiers du Golfe de Guinée en matière d'exercice de compétences fonctionnelles sur les ressources naturelles se trouvant dans les zones maritimes soumises à leur souveraineté. Dans cette perspective, la présente recherche est focalisée sur les aspects juridiques et environnementaux de la mise en œuvre du droit international dans le cadre de l'exploitation pétrolière en mer par les Etats côtiers du Golfe de Guinée. Les aspects juridiques englobent la compétence exclusive de l'Etat côtier sur les ressources naturelles de la zone maritime sous juridiction, la délimitation maritime, les législations minières et le régime des contrats pétroliers. Les aspects environnementaux traitent de l'encadrement de l'exploitation pétrolière en mer par le droit international de l'environnement qui recouvre en cette matière aussi bien la Partie XII de la CNUDM que les conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) relative à la pollution maritime (MARPOL, OILPOL, OPRC, etc.), le système conventionnel d'Abidjan ainsi que les régimes internationaux d'indemnisation (FIPOL) s'agissant des dommages de pollution maritime par les hydrocarbures.

Il souligne d'une part, l'insuffisance du droit positif minier qui n'est que le produit d'une transposition au milieu marin des législations minières terrestres, et propose l'adoption tant sur le plan national que régional d'une réglementation appropriée prenant en considération les vulnérabilités du milieu marin. D'autre part, il suggère que cette réglementation soit plus prescriptive que directive en matière de protection de

l'environnement marin et de règles de sûreté et de sécurité maritimes pour lesquelles une adaptation du Code ISPS assurerait la protection des plates-formes offshore.

Abstract

Offshore Petroleum Exploitation and International Law: legal and environmental aspects for Coastal States of Gulf of Guinea

The Offshore hydrocarbons exploitation is of course one of the main human activities at sea which show that “the problems of ocean space are closely interrelated and need to be considered as a whole”. This extract of the preamble of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) is fortunately true for coastal States of the Gulf of Guinea which present similar concerns in this field. The present research is focused on offshore hydrocarbons exploitation and international law. It examines the implementation of the legal and environmental aspects of offshore petroleum exploitation under the legislation of Coastal States of Gulf of Guinea. On the one hand, the international legal framework of offshore hydrocarbons exploitation relates to the exclusive competence of the coastal State in marine areas under jurisdiction, maritime boundaries delimitation, offshore legislation and petroleum contracts. On the other hand, the framing of the offshore exploitation by international environmental law includes not only the provisions of Part XII of UNCLOS, but also those of the International Maritime Organisation (IMO) related to marine pollution (MARPOL, OILPOL, OPRC, etc.), and regional instruments such as the Convention of Abidjan and the International Oil Pollution Compensation Funds Agreements regarding the compensation for oil pollution damage.

This research shows that the current legislation applicable for offshore exploitation in coastal States of the Gulf of Guinea is a transposition of the onshore (terrestrial) mining law to the marine environment without taking into account its characteristics. The legislations related to the protection of the marine environment are more directive that

prescriptive (especially with the preservation of marine environment in respect to safety rules at sea). The author suggests some approaches to manage marine resources, including the reinforcement of regional and national legislation relating to offshore technical aspects and the implementation by adaptation of marine security rules (ISPS code) to offshore activities.

SOMMAIRE

THEME DE RECHERCHE:

Exploitation pétrolière en mer et droit international : aspects juridiques et environnementaux pour les Etats côtiers du Golfe de Guinée

SUPERVISEURS:

Prof. Jean-Pierre Beurier

Dr. François Baillet

DEDICACE

A la mémoire de Feu Victor AKOHOU GBACADA, mon père.

A ma fille Héloïse Laprécieuse qui parut au moment où j'étais loin d'Eugénie, sa mère.

REMERCIEMENTS

Par le biais de Monsieur Vaclav MIKULKA, Directeur de la Division des Affaires Maritimes et du Droit de la Mer, j'ai l'honneur de témoigner ma profonde gratitude au Bureau des Affaires Juridiques et au Département des Affaires Economiques et Sociales des Nations Unies ainsi qu'à la Fondation Nippone du Japon de m'avoir admis au Programme de renforcement des capacités et de développement des ressources humaines des Etats côtiers en développement dans le domaine des affaires maritimes et droit de la mer ainsi que celui des disciplines connexes. Je suis très heureux d'avoir franchi le cap de cette formation grâce au formidable encadrement des responsables à divers niveaux dont l'expertise m'a éclairé et rendu désormais capable d'envisager, d'entreprendre et de mettre en œuvre des travaux sérieux dans ce domaine. A cet égard, je voudrais très sincèrement remercier le Dr François BAILET dont la lucidité, le pragmatisme, les remarques pertinentes et les encouragements ont servi de gouvernail à ce travail.

Cette formation n'aurait réussi sans le précieux concours du Centre de Droit Maritime et Océanique de la Faculté de Droit et des Sciences Politiques de l'Université de Nantes (France) où j'ai débuté mes travaux de recherche. Je suis particulièrement sensible aux soins aimables de l'équipe dirigeante à l'égard de mon humble personne. Je remercie tout particulièrement le Professeur Jean-Pierre BEURIER pour ses précieux conseils et sa disponibilité. Son expertise m'a orienté tout au long de ce travail et j'en suis sincèrement fier. De même, je voudrais témoigner ma grande admiration et ma profonde reconnaissance au Professeur Martin NDENDE qui a été pour moi une source précieuse d'inspiration. Grâce à lui, j'ai pris part aux divers travaux scientifiques organisés à Nantes, notamment le 2^e Colloque International de la Sûreté Maritime. Ces opportunités ont énormément contribué à ma réflexion. Qu'il trouve ici l'effort de réponse à ses attentes.

Qu'il me soit permis de remercier le Gouvernement de la République du Bénin à travers les Autorités du Ministère des Affaires Etrangères d'avoir porté leur soutien à ma

candidature à cette formation. Aussi, voudrais-je leur réitérer ma haute considération, en particulier à Messieurs les Ambassadeurs Isidore B. MONSI, Raymond T. C. VIGNIKIN et Jean-Marie EHOUZOU, et à Messieurs les Directeurs Assane LEMAMOU MOUSSA et Thomas ADOUMASSE.

Pour leur soutien indéfectible, je voudrais également dire infiniment merci à Monsieur François CHEDE, Ingénieur pétrolier, membre du Conseil d'Administration de l'Autorité du Gazoduc de l'Afrique de l'Ouest et ancien Conseiller Technique aux Mines et Energie du Président de la République du Bénin, et à Monsieur Justin AHANHANZO, Coordinateur GOOS-AFRICA à la Commission Océanographique Intergouvernementale de l'UNESCO.

Enfin, je remercie tous ceux que j'ai rencontrés pendant cette formation et qui, d'une manière ou d'une autre, m'ont aidé, particulièrement Dr Ylénia RANDRIANARISOA de la promotion 2006-2007, mes amis Joseph NGUENE NTEPPE, Joseph-Alain BATOUAN et Jonathan NDOUTOUME NGOME qui soutenaient leurs thèses de Doctorat à l'Université de Nantes pendant ce temps là, ainsi que mes collègues de promotion 2007-2008.

TABLE DES MATIERES

LISTE DES ABREVIATIONS

INTRODUCTION	1
CHAPITRE PRELIMINAIRE: Remarques sur le contexte et la dynamique de l'industrie pétrolière dans la région du Golfe de Guinée1	16
PREMIERE PARTIE: LE CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL DE L'EXPLOITATION PETROLIERE DANS LES ETATS COTIERS DU GOLFE DE GUINEE	39
CHAPITRE I. LE DROIT INTERNATIONAL DE L'EXPLOITATION PETROLIERE EN MER	40
SECTION I. La compétence exclusive de l'Etat côtier dans l'exploitation des ressources naturelles du sous-sol marin de la zone sous juridiction nationale.....	43
PARAGRAPHE I. Les droits souverains finalisés et exclusifs de l'Etat côtier sur le plateau continental	44
A. Les droits d'exploration et d'exploitation de l'Etat côtier	45
B. Les règles d'utilisation des espaces d'usage international	47
PARAGRAPHE II. La délimitation du plateau continental	48
A. L'affirmation jurisprudentielle du caractère juridique de la solution équitable en matière de délimitation maritime.....	49
B. La question de la délimitation du plateau continental au-delà des 200 milles.....	55
SECTION II. Les législations minières dans les Etats côtiers du Golfe de Guinée	61
PARAGRAPHE I. Les conditions et modalités d'octroi des droits miniers ...	63
A. Procédure et conditions d'attribution des autorisations de prospection et de recherche à la phase d'exploration.....	64
B. Procédure et conditions d'attribution de l'autorisation d'exploitation	67
PARAGRAPHE II. Fiscalité et participation nationale aux opérations pétrolières dans les Etats côtiers du Golfe de Guinée	69

A. La fiscalité en matière pétrolière.....	69
B. Les modalités de participation nationale aux opérations pétrolières .	74
CHAPITRE II. LA MISE EN ŒUVRE DES LEGISLATIONS MINIERES	
DANS L'EXPLOITATION PETROLIERE OFFSHORE	80
SECTION I. Les contrats pétroliers	80
PARAGRAPHE I. Les différents types de contrats pétroliers.....	81
A. Le contrat d'exploitation pétrolière	81
1. Le contrat de concession.....	81
2. Le contrat d'exploitation et de partage de production.....	83
B. Le contrat de forage.....	87
PARAGRAPHE II. Les règles de protection du contrat pétrolier	
et de règlement de litiges	88
A. Les règles de protection du contrat pétrolier.....	88
B. Les règles applicables aux litiges	91
SECTION II. Mise en œuvre du droit de juridiction de l'Etat côtier	
dans le cadre des opérations pétrolières	95
PARAGRAPHE I. L'exercice du droit de juridiction de l'Etat côtier	
sur les installations pétrolières en mer.....	95
A. La spécificité juridique des installations pétrolières en mer	96
B. L'application des législations minières aux installations	
pétrolières en mer.....	98
PARAGRAPHE II. Le statut des personnes et la législation du travail	
à bord des plates-formes	100
A. Le statut des personnes.....	100
B. La législation du travail à bord des plates-formes	102
DEUXIEME PARTIE. L'ENCADREMENT DE L'EXPLOITATION	
PETROLIERE PAR LE DROIT INTERNATIONAL DE	
L'ENVIRONNEMENT DU GOLFE DE GUINEE	106
CHAPITRE I. LE CADRE JURIDIQUE DE PROTECTION ET DE	

PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN	
PAR LES ETATS COTIERS DU GOLFE DE GUINEE	111
SECTION I. Les obligations et compétences de l'Etat côtier en matière de protection du milieu marin.....	112
PARAGRAPHE I. Les obligations de l'Etat de protéger et de préserver le milieu marin.....	112
A. L'obligation de l'Etat de protéger et de préserver le milieu marin	113
B. L'obligation des Etats de coopérer pour protéger et préserver l'environnement marin.....	114
PARAGRAPHE II. Les compétences de l'Etat côtier dans la protection et la préservation du milieu marin	117
A. L'extension des pouvoirs de contrôle et de sanction de l'Etat côtier dans la ZEE	118
1. Les conditions permettant à l'Etat côtier de procéder à l'inspection d'un navire.....	119
2. Les conditions permettant à l'Etat côtier d'engager des poursuites judiciaires des infractions commises dans la ZEE.....	120
B. Les restrictions ou garanties dans l'exercice de la compétence de l'Etat côtier en matière de protection de l'environnement dans la ZEE	121
1. Les restrictions dans l'exercice des pouvoirs de police.....	121
2. Les restrictions dans l'exercice de poursuites judiciaires.....	122
SECTION II. La prévention de la pollution maritime par les hydrocarbures par les Etats côtiers du Golfe de Guinée	124
PARAGRAPHE I. La prévention de la pollution maritime par les hydrocarbures dans le cadre des conventions spécifiques de l'OMI	125
A. La prévention de la pollution maritime par les hydrocarbures dans le cadre de la Convention MARPOL pour les Etats Parties du Golfe de Guinée	126
B. Les mécanismes de prévention et de lutte contre les pollutions	

accidentelles dans le Golfe de Guinée	129
1. Les mécanismes internationaux de lutte contre les pollutions accidentelles dans le Golfe de Guinée	129
1.1. Le mécanisme d'intervention en haute mer dans le cadre de la Convention de Bruxelles de 1969	129
1.2. Le mécanisme de la Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC)	131
2. Le mécanisme de lutte en cas de situation critique dans le cadre du Protocole relatif à la Convention d'Abidjan de 1981	132
PARAGRAPHE II. Les normes de prévention de la pollution par les hydrocarbures imposées aux exploitants pétroliers dans les Etats côtiers du Golfe de Guinée	136
A. Les normes de protection de l'environnement imposées aux opérateurs pétroliers	138
1. Les obligations relatives à la protection de l'environnement	139
2. Les obligations d'étude d'impact environnemental	142
B. Les normes de sécurité et de maîtrise du puits	144
CHAPITRE II. LA MISE EN ŒUVRE DE LA RESPONSABILITE POUR DOMMAGES DE POLLUTION ET LES APPROCHES D'UNE EXPLOITATION EQUILIBREE DU PETROLE OFFSHORE DANS LE GOLFE DE GUINEE	151
SECTION I. Responsabilité et indemnisation des dommages de pollution par les hydrocarbures dans le Golfe de Guinée	152
PARAGRAPHE I. La responsabilité pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	153
A. De la responsabilité de l'Etat pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	153
B. De la responsabilité pour risque de l'exploitant pétrolier pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	156

1. La responsabilité canalisée, objective, limitée et obligatoirement assurée dans le système d'indemnisation CLC/FIPOL	158
2. La responsabilité objective de l'exploitant et de ses sous-traitants dans les législations pétrolières du Golfe de Guinée	158
PARAGRAPHE II. Les mécanismes d'indemnisation.....	159
A. Le mécanisme d'indemnisation CLC/FIPOL pour les Etats Parties du Golfe de Guinée	159
B. Le mécanisme d'assurances privées pour les Etats non parties ou partiellement Parties au CLC/FIPOL	160
SECTION II. Les approches d'une exploitation équilibrée du pétrole offshore dans le Golfe de Guinée.....	162
PARAGRAPHE I. Le renforcement de l'encadrement juridique de l'exploitation pétrolière offshore dans le Golfe de Guinée	165
A. L'adoption d'une Convention-cadre sur les techniques et les normes de sécurité de l'exploitation du pétrole offshore dans le Golfe de Guinée	165
B. L'institution d'un Fonds spécial pour la protection de l'écosystème marin du Golfe de Guinée.....	167
PARAGRAPHE II. Une recodification des législations nationales relatives aux exploitations offshore.....	169
A. L'adoption de lois spécifiques sur l'exploration et l'exploitation de la ZEE et du plateau continental	170
B. La promotion d'un partenariat Public-Privé dans le secteur pétrolier	171
CONCLUSION	174
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	176

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

APPA	Association des Producteurs du Pétrole Africains
AIE	Agence Internationale de l’Energie
CIJ	Cour Internationale de Justice
CIRDI	Centre International de Règlement des Différends relatifs aux Investissements
CLC	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
CLCS	Commission on the Limits of the Continental Shelf ou Commission des Limites du Plateau continental
COI	Commission Océanographique Internationale
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer
DOALOS	Division for Ocean Affairs and Law of the Sea Division des Affaires Maritimes et du Droit de la Mer
DMF	Droit Maritime Français
EEZ	Exclusive Economic Zone
FIPOL	Fonds internationaux d’Indemnisation des dommages de Pollutions par les hydrocarbures
GEM	Grand Ecosystème Marin
ICSID	International Centre for Settlement of Investment Disputes
IGARUN	Institut de Géographie et d’Aménagement Régional de l’Université de Nantes
IGCC	Interim Guinea Current Commission
IPIECA	International Petroleum Industry Environment Conservation Association
INDEMER	Institut du Droit Economique de la Mer
ITIE	Initiative pour la Transparence des Industries Extractives
LME	Large Marine Ecosystems

MOU	Memorandum of Understanding
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economiques
OIT	Organisation Internationale du Travail
OMI	Organisation Maritime Internationale
ONUDI	Organisation des Nations Unies pour le Développement Industriel
OPEP	Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole
PMA	Pays les Moins Avancés
PCQVP	Publiez Ce Que Vous Payez
RECTAM	Revue congolaise des transports et affaires maritimes
SFDI	Société Française pour le Droit International
SFDE	Société Française pour le Droit de l'Environnement
SNH	Sociétés Nationales des Hydrocarbures
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNEP	United Nations Environment Programme
WADO	West African Deepwater Operators
ZEE	Zone Economique Exclusive

INTRODUCTION

I. Justification du choix du sujet

11. D'un intérêt personnel pour le droit de la mer à une réflexion sur l'exploitation pétrolière en mer au regard du droit international.

Le pétrole¹ et la mer sont incontestablement deux des questions les plus préoccupantes aussi bien pour la science moderne que pour les relations internationales contemporaines. La première occupe une place centrale dans les analyses géopolitiques et géostratégiques sous-tendues en partie par la rationalité économique fondée sur la dialectique de croissance des besoins et de rareté des ressources énergétiques. L'accroissement des besoins et l'amenuisement des réserves d'énergies fossiles imposent en effet la nécessité pour les Etats de maîtriser leur demande et de diversifier ces ressources. Ainsi, le pétrole est plus que jamais au cœur de toutes les tensions et rivalités géostratégiques en raison de la forte progression de sa demande, due au besoin de sécurité énergétique tant des Etats développés que des Etats à économie émergente.² La demande énergétique mondiale pourrait enregistrer une augmentation de 55% entre 2005 et 2030, avec un taux d'accroissement moyen de 1,8% par an. Elle a atteint 17,7 milliards de tonnes d'équivalent en hydrocarbures contre 11,4 milliards de tonnes en 2005. Les énergies fossiles demeurent la principale source en contribuant à hauteur de 84% de l'ensemble. La demande du pétrole atteindra 116 millions de barils par jour en 2030, soit une

¹ Le pétrole est un mélange complexe d'hydrocarbures liquides qui se forme naturellement dans les nappes souterraines. On distingue d'une part, les produits pétroliers primaires à savoir : pétrole brut, liquides du gaz naturel et autres hydrocarbures. D'autre part, il y a les produits pétroliers secondaires (Entrées en raffinerie) à savoir gaz de raffinerie, éthane, gaz de pétrole liquéfiés, naphthe, essence d'avion, carburéacteur type essence, essence sans plomb, essence au plomb, carburéacteur type kérosène, pétrole lampant, diesel de transport, fioul domestique et autres gazoles, fuel-oil résiduel à faible teneur en soufre, fuel-oil résiduel à haute teneur en soufre, white spirit + SBP, lubrifiants, bitume, paraffines, coke de pétrole, autres produits. Pour plus de détails voir : <<http://www.iea.org/Textbase/Stats/ManualFR.pdf>>

² Pour une analyse récente de la géostratégie et de géopolitique du pétrole voir les revues : Diplomatie N° 28 septembre-octobre 2007, pp. 38-74 ; « Géopolitique des hydrocarbures », Questions internationales N° 24 mars-avril 2007.

augmentation de 37% par rapport à 2006³, tandis que la production mondiale connaîtrait de changements à savoir : d'une part, un déclin de la production dans les principales régions consommatrices en majorité les Etats membres de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE), et d'autre part, une hausse de la production au Moyen-Orient contribuera de 70% à l'augmentation totale de la production mondiale et déclinera à 43% de celle-ci en 2030. Puis, les 30% restants proviendront des autres régions productrices à savoir ex-URSS, Afrique et Amérique Latine.⁴ Concrètement, ces tendances induisent une consommation importante et des importations nettes dans l'ensemble composé de l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie et le Pacifique d'une part ; et une faible consommation et des exportations nettes dans l'autre ensemble formé par le Moyen-Orient, la Russie et les autres Etats de l'ex-URSS, l'Afrique et l'Amérique latine. Etant donné qu'il s'agit des ressources fossiles c'est-à-dire des ressources énergétiques non renouvelables, cet état de choses n'exclut nullement un tarissement à plus ou moins long terme des réserves disponibles, et suscite d'ores et déjà une course des Etats à leur maîtrise. Il n'est donc pas exagéré d'admettre à cet égard le risque potentiel de véritables «guerres du pétrole»⁵. Aussi, faudrait-il souligner que l'importance du pétrole va au-delà des politiques nationales et constitue le cheval de bataille des organisations intergouvernementales telles l'Agence Internationale de l'Energie (AIE), l'Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole (OPEP) et d'autres institutions régionales telles l'Association des Producteurs de Pétrole Africains (APPA) pour ne citer que celles-là⁶, dont les orientations font partie prenante de la politique internationale.

La seconde, la mer avec qui les Etats partagent « une bien longue histoire » de l'Antiquité en passant par l'ère des grandes explorations et découvertes, puis celle des conquêtes et de la suprématie maritime européennes, est aujourd'hui, l'espace où « les Etats agissent

³ World Energy Outlook 2007 : <<http://www.iea.org/Textbase/npsum/WEO2007SUM.pdf>>

⁴ HEINRIGS (Philipp), *Diplomatie* N° 28, op.cit. p. 41.

⁵ LOROT (Pascal), *Géopolitique des hydrocarbures*, Questions internationales n° 24 – mars-avril 2007, p. 35.

⁶ Pour plus d'informations voir les sites suivants : <<http://www.iea.org/>>; <<http://www.opec.org/>>, <<http://www.appa.int/>>

[...] en fonction de considérations – d’ambitions ? – géostratégiques et économiques »⁷. La mer a été longtemps un lieu d’expression par excellence de la puissance des Etats et la notion de puissance maritime théorisée dans la pensée stratégique du XIX^e siècle a été enrichie par l’apport de géopoliticiens à l’instar de l’Amiral Alfred T. Mahan dans la réflexion stratégique et géopolitique de la *destinée manifeste* des Etats-Unis, appelés à dominer le monde par la maîtrise des océans.⁸ Cette approche géopolitique de la mer se prête à une interprétation hobbesienne des rapports maritimes internationaux qui seraient caractérisés d’interactions dépourvues de normes rationnellement partagées. Ce qui semble réduire le monde marin à une sphère d’anarchie ou de non-droit où les Etats n’entretiennent que des rapports conflictuels. Cependant, le principe classique de la liberté des mers les rendait, en temps de paix, libres et ouvertes au commerce de tous les peuples, à l’exception des eaux territoriales sur lesquelles les Etats conservent certains droits de juridiction, et sous réserves de certains règlements internationaux (abordage, piraterie, traite, etc.).⁹ C’est le droit traditionnel de la mer établi par les puissances maritimes qui déployant des forces navales et aéronavales impressionnantes se sont enrichies aussi bien par les échanges que par l’appropriation des ressources vivantes de la mer. La mer était jadis plus un objet de la géopolitique que du droit car :

Nul Etat n’étant en mesure d’imposer sa souveraineté sur les mers, les puissances européennes se sont entendues à partir du XVIII^e siècle sur la notion de *mare liberum*, chacune exerçant sa souveraineté sur les eaux côtières jusqu’à la limite de portée du canon. [...] Bien sûr, la liberté des mers, c’est le droit du plus fort.¹⁰

Ce régime de libertés a évolué qu’au XX^e et a fait l’objet de vives critiques de la part des jeunes Etats du Tiers monde constituant le Groupe des 77 aux Nations Unies au cours des décennies 1960 et 1970; car ceux-ci n’ayant pas été à son origine s’y étaient opposés

⁷ VIGARIE (André), Les Etats et la mer : une bien longue histoire, Questions internationales n° 14 – juillet-août 2005, p. 6.

⁸ LITZELLMANN (Alain), La puissance et la mer, *ibid.*, p. 30.

⁹ Amiral CASTEX, Théories stratégiques, Questions internationales N°14-juillet-août 2005, p.9.

¹⁰ LITZELLMANN (Alain), *op.cit.* p. 31.

farouchement. Pour ces Etats, l'établissement d'un nouvel ordre juridique international favoriserait une exploitation équitable des ressources de la mer dans l'intérêt aussi bien des nations présentes que des générations futures. La Convention des Nations unies sur le droit de la mer adoptée le 10 décembre 1982 à Montego Bay (ci-après dénommée CNUDM) et entrée en vigueur le 16 novembre 1994, cristallise les grands compromis issus de la Troisième Conférence des Nations unies sur le droit de la mer, à savoir notamment, le compromis entre les utilisations concurrentes des océans et les différents intérêts en jeu. La convention reflète notamment un compromis entre les droits et les intérêts des Etats côtiers, d'une part, et ceux de la communauté internationale de l'autre.¹¹ Les Etats côtiers ont dès lors vu leurs compétences étendues sur des zones maritimes à une distance de 200 milles. Ils exercent des droits souverains sur les ressources aussi bien biologiques que minérales en deçà 200 milles marins. Au-delà, l'humanité a hérité les fonds marins internationaux encore appelés *Zone* dont la mise en valeur des ressources relève de la compétence de l'Autorité internationale des fonds marins dénommée *Autorité* qui met en application le régime juridique établi par la CNUDM dans le cadre des activités qui y sont menées.¹² Toutefois, lorsque la limite extérieure du plateau continental de l'Etat côtier s'étend au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, l'Etat côtier dispose exceptionnellement du droit d'exploiter *seulement* les ressources non biologiques, c'est-à-dire les ressources minérales relevant de cette limite extérieure sous réserve des recommandations de la Commission des limites du plateau continental sur les questions concernant la fixation de ladite limite extérieure. L'exploitation du plateau continental au-delà des 200 milles marins implique en principe des contributions en espèces ou en nature acquittées auprès de l'Autorité par l'Etat côtier dans les conditions définies par la CNUDM.

¹¹ NANDAN (Satya N.), Le nouveau régime juridique de la mer, in Bedjaoui (M.), Droit international, Bilan et perspectives, Tome 2, Paris, Editions A. Pedone et UNESCO, 1992, p. 904-905.

¹² Partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (CNUDM), in « *Le droit de la mer, Texte officiel de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 et de l'Accord concernant l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982* », DOALOS, Bureau des affaires juridiques, Nations Unies, Publications des Nations Unies, New York, 2000.

1.2 Objet et champ d'étude

Notre étude qui porte sur l'exploitation pétrolière en mer et le droit international, abordera les aspects juridiques et environnementaux de la mise en valeur des hydrocarbures du sous-sol marin par les Etats côtiers du Golfe de Guinée. En effet, l'activité d'exploitation pétrolière en mer est une préoccupation récente du droit international car elle remonte à l'initiative des Etats riches de revendiquer l'exploitation des fonds et des sous-sols marins. La vague de revendications a été inaugurée le 28 septembre 1945 par la proclamation du président américain Truman qui déclare, les Etats-Unis ont affirmé leurs droits sur les ressources minérales du fonds et du sous-sol du plateau continental adjacent à leurs côtes car cet endroit de la mer est généralement riche en sédiments métallifères autant qu'en hydrocarbures.¹³ La Convention de Genève de 1958 sur le plateau continental qui ne s'appliquait qu'à la portion située en dehors de la mer territoriale, n'a pas réglé les prétentions des Etats. La CNUDM qui l'a modifiée, confirme que le plateau continental au sens juridique ne vise que la zone située au-delà de la mer territoriale. Mais, contrairement à son prédécesseur qui retenait le double critère bathymétrique (jusqu'à une profondeur de 200 m) et technique (limite de l'exploitabilité), la nouvelle convention consacre le droit des Etats riverains sur un plateau continental minimum s'étendant jusqu'à 200 milles des lignes de base de la mer territoriale. En outre, elle reconnaît leurs droits jusqu'au rebord externe de la *marge continentale* qui est le prolongement immergé de la masse terrestre de l'Etat côtier et constituée par les fonds marins correspondant au plateau, au talus et au glacis ainsi que leur sous-sol¹⁴. Cependant, la CNUDM pose certaines limites à savoir : une distance maximale de 350 milles des lignes de base ou une distance de 100 milles au-delà de la profondeur de 2500 m. Le nouvel ordre de la mer a donc suffisamment étendu les compétences des Etats côtiers, en leur accordant par ricochet des droits souverains sur les réservoirs de richesses aussi bien biologiques que minérales des fonds, du sol et du sous-sol marins.

¹³ SYMONIDES (Janusz), Le plateau continental, in Droit international, Bilan et perspectives Tome 2, op.cit., p.931

¹⁴ CNUDM, Art. 76(3).

Notre étude couvre le Golfe de Guinée considéré non au sens large ni au sens strict, mais dans la conception de *Large Marine Ecosystems (LME) as global Units for Marine Resources Management*.¹⁵ Le sens large du Golfe de Guinée correspond à une conception géographique selon laquelle il s'étend de Freetown en Sierra Léone, au Cap en Afrique du sud. Autrement dit, le Golfe de Guinée est limité au nord, par le bassin de Sierra Léone et au sud, par la dorsale de Valvis, la plaine abyssale de Namibie.¹⁶ L'acceptation restreinte du Golfe de Guinée correspondrait aux espaces maritimes et côtiers des Etats membres de la Commission du Golfe de Guinée.¹⁷ Cette conception semble fondée sur des considérations géopolitiques et politiques. Il nous paraît plus intéressant d'adopter dans le cadre de cette étude une approche globale qui considère tant les particularités géographiques et géopolitiques que les acquis de la coopération régionale en matière de gestion et de protection du milieu marin et côtier.

Les LME correspondent aux étendues océaniques $\geq 200000 \text{ km}^2$, caractérisées par différents régimes hydrographiques et géomorphologies sous-marines ainsi de populations riveraines distinctes, et constituent des unités régionales de conservation et de gestion des ressources marines vivantes.¹⁸ Dans la perspective de l'action gouvernementale, la mise en œuvre du concept LME doit conduire à l'élaboration d'une politique maritime intégrée, construite sur une vision globale des affaires de la mer.¹⁹ L'approche par LME définit les espaces maritimes de la côte africaine de l'Océan Atlantique allant du Maroc jusqu'en Afrique du Sud par trois Grands Ecosystèmes Marins (GEM), à savoir le GEM du Courant des Canaries au nord, le GEM du Courant de

¹⁵ SHERMAN (Kenneth), The large marine ecosystem concept : research and management strategy for living marine resources, Ecological Applications, Vol. 1, N° 4. (Nov., 1991), pp. 349-360.

Voir aussi : <http://www.unep.org/AbidjanConvention/docs/penser_globalement.pdf>

¹⁶ NDOUTOUME NGOME (Jonathan), Les aspects géopolitiques et géostratégiques de l'exploitation pétrolière dans les pays du Golfe de Guinée, Thèse de Doctorat soutenue à l'Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes (IGARUN), 2007, p. 11.

¹⁷ La Commission du Golfe de Guinée (CGG) a été créée en 1999 et comprend le Nigeria, le Cameroun, la Guinée équatoriale, Sao Tome et Principe, le Gabon, le Congo, la R.D. Congo et l'Angola. Elle constitue pour ses membres un cadre de concertation pour la coopération et le développement, la prévention, la gestion et le règlement des conflits régionaux liés à l'exploitation économique et commerciale des richesses naturelles situées aux limites territoriales et dans les zones économiques exclusives des Etats-membres.

¹⁸ SHERMAN (Kenneth), op.cit. p. 349.

Benguela au sud et le GEM du Courant de Guinée qui se situe entre les deux (Figure 1). Ce dernier s'étend des Îles Bissagos (Guinée Bissau) au nord jusqu'au Cap Lopez (Gabon) au sud. Mais, à cause de l'influence du Courant de Guinée sur l'océanographie des eaux de la République du Congo, de la République Démocratique du Congo et de l'Angola, le GEM du Courant de Guinée est censé comprendre les ZEE de 16 Etats (Figure 2).²⁰ La recherche pétrolière offshore y est relativement récente comparativement aux expériences de l'industrie pétrolière dans d'autres régions telles la Mer Méditerranée, la Mer Caspienne, le Golfe Arabo-persique ou le Golfe de Mexique. Selon les prospections pétrolières qu'il y a eues depuis la seconde moitié des années 1990 ont révélé les énormes potentialités en hydrocarbures des bassins sédimentaires de la région du Golfe de Guinée, ce qui accroît fortement la part de l'Afrique dans la production et les réserves pétrolières mondiales.²¹ Les plus importantes découvertes de gisement *offshore* sont localisées dans des couches géologiques au-delà de la courbe bathymétrique des 500 mètres.²² Même si pour le moment, la production pétrolière des Etats africains représente à peu près le dixième de la production mondiale, elle est néanmoins très convoitée et participe aux enjeux stratégiques de la « *course au pétrole* » des Etats du Nord et des Etats à économies émergentes tels la Chine ou le Brésil.²³ On retrouve dans les côtes du Golfe de Guinée, des producteurs pétroliers majeurs (Angola, Gabon et Nigeria) et des producteurs assez significatifs (Guinée Equatoriale, Cameroun, Congo Brazzaville, Côte

¹⁹ Voir LEVY (Jean-Pierre), Une politique marine intégrée : objectif réaliste ou illusoire ?, Collection Espaces et Ressources Maritimes – CERDAM, N° 5 (1991), pp. 1-10.

²⁰ Il s'agit de l'Angola, du Bénin, du Cameroun, du Congo, de la Côte d'Ivoire, de la République Démocratique du Congo, du Gabon, du Ghana, de la Guinée-Equatoriale, de la Guinée, de la Guinée-Bissau, du Libéria, du Nigeria, de Sao Tomé et Principé, de la Sierra Leone et du Togo. Ibid. p. 9.

²¹ Pour des analyses plus approfondies voir : Cédric de LESTRANGE, Christophe-Alexandre PAILLARD et Pierre ZELENGO, Géopolitique du pétrole, un nouveau marché, de nouveaux risques, des nouveaux mondes, Paris, Editions Technip, 2005, 288 p. ; NDOUTOUME NGOME (Jonathan), Les aspects géopolitiques et géostratégiques de l'exploitation pétrolière dans les pays du Golfe de Guinée, Thèse citée; West African Deepwater Operators (WADO), The hydrographic Society – Technical articles, Published in issue n° 98, October 2000 of the Hydrographic Journal.

²² JOUHANNE (Roland), La recherche pétrolière par grande profondeur d'eau, Nouveau défi et nouvel eldorado, in « *Sous la mer : le sixième continent* », Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2001, p.343.

²³ Aujourd'hui, toutes les grandes compagnies pétrolières sont présentes en Afrique dans le secteur de la production « offshore ». Exxon/Mobil, Chevron, Marathon Oil, Amerada Hess, TotalFinaElf, ENI, Shell, BP, etc., misent sur le développement des gisements du Golfe de Guinée pour diversifier leurs approvisionnements. La China National

d'Ivoire) Par ailleurs, il faut souligner que d'autres Etats côtiers sont potentiellement producteurs du pétrole dans les années à venir au regard du rythme des découvertes de gisements pétroliers *offshore* dans la sous-région. Au Togo et à Sao Tomé et Príncipe s'ajoutent le Bénin, le Ghana et la Guinée qui disposent désormais de grands gisements offshore d'après les récentes prospections entreprises dans leurs marges continentales.

Offshore Oil Corp. (CNOOC) est présente en Guinée Equatoriale. Voir : Pascal AIRAULT, Les défis des grands fonds, 12 mars 2006, Jeune afrique. Com.



Figure 2. Les Etats de la région du Golfe de Guinée (Source : Microsoft, 2006)

II. Problématique

L'exploitation des ressources minérales, particulièrement celle des hydrocarbures se trouvant dans le sous-sol marin de la zone sous juridiction nationale pose d'importantes questions de droit international, celles allant d'une part, de l'exercice des compétences des Etats côtiers dans la zone maritime sous juridiction que celles relatives à la délimitation de la zone elle-même, et d'autre part, celles concernant l'exploitation

pétrolière qui est une activité complexe de part les régimes juridiques spécifiques auxquels elle est soumise. En effet, l'exercice des droits souverains sur le plateau continental relève de l'aspect du fond du droit de la mer et doit concilier avec celui de la surface c'est-à-dire que l'exploration et l'exploitation des ressources minérales par l'Etat côtier ne doivent pas porter atteinte, en principe, ni au régime des eaux surjacentes ou de la navigation, ni à celui de l'espace aérien. De même, des difficultés peuvent surgir entre deux Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face. La question de la délimitation des zones maritimes de compétences étatiques devient ainsi cruciale d'autant plus que la présence de ressources pétrolières dans le sous-sol de la mer adjacente ne peut laisser indifférent aucun Etat riverain et celle-ci devient encore inévitable lorsque les gisements chevauchent sur une étendue susceptible d'être revendiquée par différents Etats. A ces aspects relatifs à la compétence étatique, s'ajoutent ceux concernant la présence des installations pétrolières en mer. Ces dernières posent de sérieuses questions relatives à leur statut et aux relations de droit pouvant naître entre elles et les autres sujets de droit maritime.²⁴ Etant donné que seul l'Etat côtier peut autoriser et réglementer l'exploitation des ressources naturelles relevant de son plateau continental,²⁵ c'est donc dans le cadre des législations nationales des Etats du Golfe de Guinée que va s'opérer la mise en valeur des hydrocarbures du sous-sol marin. Il s'agit donc d'analyser le contenu des législations minières établies dans ces Etats pour mettre en œuvre des activités d'exploration et de production d'hydrocarbures. Inspirées de modèles occidentaux pour la plupart, ces réglementations sont en réalité une transposition des législations minières terrestres au monde marin. Cependant, la compétence reconnue au droit interne de l'Etat riverain dans ce domaine ne signifie pas l'exclusion du droit international. Bien au contraire, comme le souligne le professeur J. Devaux-Charbonnel

²⁴ PAUL (Franck), L'action de l'O.M.I. concernant le sort des installations pétrolières désaffectées, Collection Espaces et Ressources Maritimes – CERDAM, N° 4 (1990), pp. 28-66 ; REMOND-GOUILLOUD (Martine), Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer, DMF 1977, pp. 675-690 et 738-747 ; Devaux-Charbonnel (Jean), Les installations pétrolières en mer, in Le pétrole et la mer, Institut du Droit de la Paix et du Développement - CERDEM (collectif), PUF, pp. 339-351 et p. 344 spéc.

²⁵ CNUDM, Art. 77.

Le régime juridique des opérations minières en mer tient de l'un et de l'autre de ces deux droits :

- il relève du droit minier de l'Etat riverain qui étend sa compétence aux substances minières contenues dans le sous-sol marin bordant ses côtes ;
- il est influencé par le droit international de la mer qui règle les relations qui se nouent entre les usagers des eaux recouvrant les bassins prospectés et exploités.²⁶

Par ailleurs, le droit pétrolier dans les Etats en voie de développement est aussi influencé par le droit international de développement « qui fixe la compétence de l'Etat national à l'égard des sociétés étrangères concessionnaires ou titulaires des droits particuliers pour l'exploitation des hydrocarbures »²⁷. Ce droit du développement né avec la montée en puissance du Tiers monde au sein de l'Assemblée générale de l'ONU a consisté en un certain nombre de mesures relatives aux hydrocarbures proclamant les droits inaliénables qu'a tout Etat de disposer librement de ses ressources naturelles conformément à ses intérêts nationaux et dans le respect de l'indépendance économique des autres Etats et la souveraineté permanente sur les ressources naturelles.²⁸

Ces mesures avaient pour buts d'encadrer le domaine de la recherche et de l'exploitation des hydrocarbures, notamment celles concernant les garanties d'investissement des capitaux étrangers, les conditions de la nationalisation, de l'expropriation ou de la réquisition des entreprises étrangères et les protections des pays producteurs. Cette approche spécifique du droit de développement est liée au fait que la production du pétrole nécessite d'énormes investissements et de technologie qui ne sont que l'apanage des personnes morales des Etats développés et qui participent fortement à l'exploitation des hydrocarbures dans les régions pétrolières du Tiers monde et en Afrique en

²⁶ DEVAUX-CHARBONNEL (Jean.), Le droit minier des hydrocarbures, Principes et applications, Editions Technip 2^e Ed., Paris, 1987, p. 198. Voir aussi Souliotis, (Yannis), Etude comparative et synthèse des législations nationales sur l'exploration et l'exploitation pétrolière offshore, in Le pétrole et la mer, Institut du Droit de la Paix et du Développement - CERDEM (collectif), PUF, pp. 241-281.

²⁷ SOULIOTIS (Yannis), Etude comparative et synthèse des législations nationales sur l'exploration et l'exploitation pétrolière offshore, op.cit., p. 244.

²⁸ Résolutions 1515 (XV) du 15 déc. 1960, 1803 (XVII) du 14 déc. 1962 et 2158 (XXI) du 25 nov. 1966.

particulier. De ce fait, le manque de capitaux et de technologies nécessaires introduit des facteurs de dépendance dans l'appréhension des questions relatives à l'exploitation des ressources naturelles, celle des hydrocarbures en particulier, dans les Etats du Golfe de Guinée. C'est donc dans le prisme d'une dépendance économique et technologique que s'y opère l'exploitation du pétrole en mer.

Aussi, cet état de choses, n'a-t-il pas conduit ces Etats à insérer dans leurs législations minières ou pétrolières des dispositions tirant leurs sources du droit international du développement ? C'était évident que ces jeunes Etats indépendants des années 1960 exprimaient un besoin de conservation ou de préservation de leurs ressources. Ils n'ont pas manqué d'influencer les négociations ayant conduit à la CNUDM. Ainsi, les innovations de l'actuel ordre international de la mer, entre autres, la création de l'Etat côtier (substituant la notion d'Etat riverain), de la ZEE, l'extension du plateau continental et la consécration des grands fonds marins comme patrimoine commun de l'humanité, ne constituent-elles pas un progrès du droit international de développement auquel ils ont porté tout leur soutien ? Comme l'a si bien souligné le Doyen René-Jean Dupuy

Il était donc naturel que la grande œuvre de reformation du droit de la mer fût entreprise par le Tiers monde dans la perspective d'une philosophie politique qui devrait conduire à rendre plus justes les rapports économiques entre les Nations.²⁹

Cependant, la CNUDM a attribué aussi dans sa Partie XII, à côté des droits souverains exclusifs et finalisés des Etats côtiers, des obligations et des compétences visant à protéger et préserver l'environnement marin. Elle reconnaît en effet leur droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement, mais que ce droit ne peut s'exercer que conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin.³⁰ Ainsi, il est inconcevable d'aborder la question d'exploitation des ressources naturelles, notamment celle des hydrocarbures offshore, sans prendre en

²⁹ DUPUY (René-Jean), Politiques nationales et système juridique issu de la 3^e Conférence, in Perspectives du droit de la mer à l'issue de la 3^e Conférence des Nations unies, SFDI Colloque de Rouen, op.cit. p.250.

³⁰ CNUDM, Art. 193.

considération ses incidences environnementales, car il n'est aucun doute que les activités humaines génèrent d'importantes nuisances dans le milieu marin, riche mais fragile.³¹ Les dégradations multiformes et insidieuses qui affectent l'écosystème marin ont rendu cruciales la lutte contre la pollution des mers et la protection de la qualité de l'environnement marin, qui sont devenues par conséquent un domaine important du droit international, communautaire et interne.³² Une classification technique³³ des sources de pollutions basées sur l'origine de la pollution (pollutions océanique, tellurique et atmosphérique), sur l'identification du polluant (pollutions bactériologique, chimique, radioactive, thermique et mécanique) et sur la cargaison ou les résidus (pollutions opérationnelle et accidentelle) nous permet non seulement d'identifier les diverses dégradations auxquelles est soumis l'environnement marin mais aussi de nous rendre compte que le phénomène est susceptible d'une lecture croisée car

L'activité pétrolière en mer est potentiellement génératrice d'une forte sinistralité à travers les hydrocarbures susceptibles de s'échapper des navires, des oléoducs sous-marins, des terminaux pétroliers ou des plates-formes de forages.³⁴

A voir la complexité de cette activité et à considérer les autres activités connexes qui en découlent, notamment le transport du pétrole brut, la question de la pollution marine par les hydrocarbures doit être comprise dans sa globalité car cette connexion implique aussi une augmentation de risques de déversement d'hydrocarbures, et donc de catastrophe écologique en mer adjacente.

Au regard des précédentes considérations se rapportant aux aspects aussi bien juridiques qu'environnementaux de l'exploitation du pétrole dans les espaces marins du Golfe de Guinée, il est perceptible que la préoccupation centrale de notre étude réside dans la dialectique d'une exploitation légitime par l'Etat côtier des ressources naturelles du sous-

³¹ BEURIER (Jean-Pierre), op.cit., p.917 et s.

³² Ibid., p. 917.

³³ Ibid.

³⁴ NDENDE (Martin), Activités pétrolières et protection de l'environnement marin dans le Golfe de Guinée (Problématiques nationales et régionales), in RCTAM N° 4, Janvier-Juin 2006, p. 29.

sol marin, en l'occurrence les hydrocarbures, et la nécessité d'une protection et d'une préservation de l'environnement marin. Il s'agira pour nous à cet égard de fournir les tenants et aboutissants en vue d'établir l'équilibre recherché par le droit international au travers des droits qu'il accorde à l'Etat côtier et des obligations qu'il lui assigne.

En vue de répondre valablement à notre préoccupation, il nous semble indiqué d'apporter, en prélude aux aspects juridiques et environnementaux de l'exploitation pétrolière offshore, quelques remarques sur le contexte et la dynamique de l'industrie pétrolière dans les Etats côtiers de la région du Golfe de Guinée (**Chapitre préliminaire**). Il conviendra ensuite d'examiner dans un premier temps, le cadre juridique international de l'exploitation pétrolière dans le Golfe de Guinée (**Première partie**), et dans un second temps, d'appréhender les aspects environnementaux de l'exploitation pétrolière en mer au regard de son encadrement en droit international de l'environnement (**Deuxième partie**). Dans la première partie, il est question du droit international de l'exploitation pétrolière en mer d'une part, et des installations pétrolières en mer ainsi que des rapports juridiques liés à cette exploitation d'autre part. La seconde partie est consacrée à la reconnaissance de l'Etat côtier en droit international de la protection de l'environnement d'une part, à la mise en œuvre de la responsabilité pour dommage de pollution et les approches d'une exploitation équilibrée du pétrole offshore dans le Golfe de Guinée, d'autre part.

CHAPITRE PRELIMINAIRE : REMARQUES SUR LE CONTEXTE ET LA DYNAMIQUE DE L'INDUSTRIE PETROLIERE DANS LA REGION DU GOLFE DE GUINEE

D'une façon générale, les études et perspectives sur la croissance et l'émergence économiques des Etats l'Afrique subsaharienne considèrent que l'exploitation de ses énormes ressources naturelles peut améliorer les conditions de vie des centaines de millions de populations africaines vivant avec des indicateurs de développement humain critiques. De même, l'accès des Etats africains côtiers aux nouvelles ressources, notamment les hydrocarbures de l'offshore constitue de surcroît un facteur favorable à leur prospérité. Mais, la précarité du niveau de vie des populations d'une part, la vulnérabilité des économies africaines particulièrement à la volatilité des prix de produits pétroliers malgré leur faible consommation d'autre part, et surtout les tensions politiques qu'engendrent l'exploitation des hydrocarbures dans les Etats du Golfe de Guinée, ont érigé dans la conscience universelle la thèse de la « malédiction du pétrole pour l'Afrique ». Toutefois, des initiatives vont être mises à contribution sous l'impulsion des organisations montantes de la société civile et l'appui des institutions de Bretton Woods afin de conjurer le mauvais sort du dénuement dans l'abondance. A travers ce sursaut, la société civile africaine réclame plus de transparence dans la gestion des ressources minières et pétrolières dont la part importante des revenus dans le PIB des Etats concernés permettra de financer les objectifs de croissance économique et du développement. Cette croissance est certaine au regard de l'immensité des gisements découverts dans le Golfe de Guinée grâce à l'essor de la recherche pétrolière par grande profondeur d'eau. Au-delà des potentialités économiques qu'elle porte pour les Etats côtiers de la région, l'exploitation du pétrole offshore reste marquée par la permanence des facteurs de dépendance technologique et financière qu'il convient d'aborder afin de mieux comprendre aussi bien le contexte que la dynamique régionale de l'exploitation pétrolière. D'une part, il s'agit de l'effort de renversement du syndrome de la malédiction pétrolière pour l'Afrique **(1)**, et d'autre part, la permanence de la dépendance technologique et financière de l'industrie pétrolière des Etats côtiers **(2)**, puis, une

esquisse de l'essor de l'exploration pétrolière par grande profondeur (3) rendue possible grâce au perfectionnement des équipements de production offshore (4).

1. L'EFFORT DE RENVERSEMENT DU «SYNDROME DE LA MALEDICTION PETROLIERE EN AFRIQUE »

Il n'est pas aisé d'aborder les problèmes de la gouvernance économique et financière des Etats africains, en particulier celui de la mauvaise gestion des ressources pétrolières. Il ne nous revient certes pas de sacrifier à l'autel des critiques ô combien largement répandues tant dans les Etats concernés que dans l'opinion publique internationale à propos de la façon de gérer ces ressources.³⁵ Cependant, nous devons reconnaître la pertinence du problème et évaluer les initiatives mises à contribution afin de redresser la logique qui prévaut jusque-là s'agissant de la gestion des revenus pétroliers dans les Etats de l'Afrique subsaharienne où paradoxalement l'abondance du pétrole est la malédiction des peuples.

Le problème de la mauvaise gestion des revenus pétroliers, bien que préoccupant en permanence l'opinion publique africaine et internationale ainsi que des instances internationales de décisions, n'a commencé à forcer les barrières ou troubler l'exubérance de la souveraineté étatique qu'à la suite d'une longue et douloureuse lutte menée par certaines sociétés civiles africaines épaulées par des ONG internationales. Celles-ci dénoncent en effet le gaspillage des ressources, la corruption et les abus des biens sociaux, et exigent par conséquent la gestion responsable et transparente des richesses nationales. Nées dès le début de la transition démocratique africaine amorcée en 1990, les

³⁵ Il serait inutile de répertorier ici ces innombrables travaux. Toutefois, les publications ci-après peuvent servir de pistes de réflexion : HEINRIGS (Philipp), Gaz et pétrole en Afrique, in *Diplomatie* N° 28, op.cit., pp. 58-60 ; WURTHMANN (Geerd), Ways of Using the African Oil Boom for Sustainable Development, Economic Research Working Paper Series N° 84 (March 2006), African Development Bank ; PEGG (Scott), Poverty Reduction or Poverty Exacerbation ?, World Bank Group Support for Extractive Industries in Africa, Department of Political Science, Indiana University Purdue University Indianapolis (IUPUI), April 2003 ; CHEVALIER (Jean-Marie), L'Afrique et le pétrole : entre la malédiction des importations et des exportations; *Afrique contemporaine* 2005- 4 (216), pp 57-64 ; FAVENNEC (J.-P.) et COPINSCHI (P.), Les nouveaux enjeux pétroliers en Afrique, *Politique africaine* N°89, 2003 ; NGODI (Etanislav), Gestion des ressources pétrolières et développement de l'Afrique, XI^e Assemblée Générale du CODESRIA (6-10 décembre 2005), Maputo, Mozambique ; NDOUTOUME NGOME (Jonathan), op.cit. pp. 364-434.

associations et ONG africaines étaient essentiellement préoccupées par la défense des droits de l'Homme, notamment les droits civils et politiques, les questions environnementales, le droit du travail et la responsabilité sociale des entreprises. Mais, la bonne gouvernance, la lutte contre corruption et l'exigence de transparence sont des questions très nouvelles qui sont prises au sérieux sur le plan international par le biais de l'Initiative sur la Transparence des Industries Extractives (ITIE).³⁶ Inspirée particulièrement par la campagne mondiale « Publiez Ce Que Vous Payez ou PCQVP »³⁷ lancée en Juin 2002 par des ONG internationales à la suite de la publication en Décembre 1999 du rapport de *Global Witness* exposant la complicité apparente des industries bancaires et pétrolières dans le pillage des biens nationaux pendant les 40 ans de guerre civile en Angola.³⁸ Cette campagne a été suivie de l'ITIE présentée à la communauté internationale par le Gouvernement britannique lors du Sommet Mondial sur le Développement Durable à Johannesburg. A côté des Organisations de la société civile, la mise en application de l'ITIE associe des Compagnies multinationales opérant dans le secteur minier et des hydrocarbures, des industriels, des investisseurs, des Organisations internationales, des Etats développés promoteurs et des Etats candidats au processus de validation des progrès réalisés dans la mise en œuvre des principes et critères de l'ITIE.³⁹ Elle est activement soutenue par le Groupe de la Banque Mondiale et représente en quelque sorte le mécanisme fédérateur des actions engagées pour encourager une meilleure responsabilisation et transparence dans la gestion industries extractives dans les

³⁶ Pour d'amples informations voir : Rapport final du Groupe consultatif international de l'ITIE (Septembre 2006) et le server : <<http://www.eitransparency.org/>>

³⁷ PELLEGRINI (Matteo), L'ITIE en Afrique, l'expérience de la société civile, PCQVP, Atelier ITIE Libreville, juin 2007. <www.publiezcequevouspayez.org>

³⁸ L'ITIE a été impulsée par des ONG telles que CAFOD, Global Witness, Oxfam GB, Save the Children UK et Transparency International UK. Ils ont été rejoints par d'autres notamment : Catholic Relief Services, Human Rights Watch, CARE International, Amnesty International et le Secours Catholique / Caritas France. Ibid.

³⁹ La campagne est un mouvement global avec plus de 300 organisations qui ont signé l'appel de PCQVP. En Afrique, 12 coalitions de la société civile : Mauritanie, Guinée Conakry, Sierra Leone, Libéria, Nigeria, Ghana, Côte d'Ivoire, Niger, Tchad, Cameroun, Congo Brazzaville, RDC. La société civile est mobilisée également en Guinée Equatoriale, Sao Tomé, Angola, Madagascar, Zambie, Mozambique, Guinée Bissau, Botswana et Afrique du Sud. Pour trouver une liste complète et actualisée des Etats et entreprises ayant mis en œuvre l'ITIE consulter <<http://www.eitransparency.org/section/supporters>>

Etats en développement.⁴⁰ Dès lors que les Gouvernements s'engagent à la mettre en œuvre, ils doivent rendre effective la participation de toutes les parties prenantes, notamment celle de la société civile à la gestion transparente des revenus pétroliers en tenant compte de leurs recommandations constructives. En outre, l'ITIE se révèle comme un mécanisme de promotion de la bonne gouvernance économique et financière au sein de ces Etats, riches en ressources minières mais dont l'amélioration de la qualité de la gestion devra contribuer à la réduction des problèmes économiques et sociaux des populations. Pour ce faire, elle consacre la publication régulière des revenus pétroliers et miniers comme critère de bonne gouvernance :

Publication régulière de tous les paiements importants relatifs au pétrole au gaz et aux mines versés par les entreprises au gouvernement (« paiements ») et tous les revenus importants tirés par le gouvernement des entreprises du pétrole, du gaz et des mines (« revenus ») auprès d'un large public, d'une manière publiquement accessible, exhaustive et compréhensible.⁴¹

Par ailleurs, si le processus de validation qui la met en application permet d'évaluer les progrès réalisés, il n'implique toutefois pas un travail administratif superflu et doit utiliser les capacités institutionnelles existantes. Car la validation n'est pas un audit financier, elle consiste plutôt à vérifier que les Etats autant que les entreprises font effectivement ce qu'ils prétendent faire.⁴²

Bien que l'ITIE soit d'une conception récente, il est encourageant de noter que sur environ 53 Etats en développement plus riches en ressources minières et pétrolières, 20 Etats se sont engagés à l'appliquer. Au nombre de ceux-ci figurent dans la région du Golfe de Guinée le Nigéria, le Gabon, le Ghana et la Guinée. Les deux premiers sont de grands producteurs pétroliers tandis que les seconds réputés dans l'extraction des mines (or, diamants, etc.). L'évaluation reste pour l'instant limitée à l'appréciation de cabinets d'audits choisis par des Gouvernements africains pour assumer le rôle de conciliateur

⁴⁰ AHLERS (Théodore), Les hydrocarbures en Afrique, défis et perspectives, La Lettre d'information trimestrielle du Groupe de la Banque mondiale au Maghreb - Mai 2006 - N°2, p.11.

⁴¹ Rapport final du Groupe consultatif international de l'ITIE (Septembre 2006), p. 55.

⁴² Ibid. p. 16.

entre les différentes parties prenantes au processus de validation. Ces cabinets disposent en effet des compétences et de la réputation nécessaire, et fournissent des rapports conformes aux termes de référence (TDR).⁴³ Par ailleurs, en instaurant un mécanisme tripartite Etat-Société civile-Entreprises, l'ITIE donne la certitude d'une réduction de la marge de discrétion des Etats dans la gestion des revenus pétroliers.

Toutefois, un certain nombre de faiblesses doivent être corrigées pour renforcer la participation de la société civile afin d'assurer à l'ITIE la réussite escomptée en Afrique. D'une part, il faudrait que l'Etat et les entreprises réitèrent leur engagement en associant la société civile à l'élaboration des TDR, des plans d'actions et des stratégies de communication. Ce qui évitera de limiter son rôle à l'approbation des décisions déjà prises.⁴⁴ D'autre part, ils doivent faire montre d'une volonté démocratique en évitant de « violer » moralement les militants de la société civile et en leur garantissant une certaine représentation au sein des comités *ad hoc*. Enfin, l'Etat et les entreprises doivent dans la mesure du possible contribuer au renforcement des capacités de la société civile afin qu'elle soit apte à assumer correctement son rôle.

Au regard de ce qui précède et de la faiblesse réelle de la société civile en Afrique, subsiste le problème d'efficacité de l'ITIE en Afrique. La société civile est-elle en mesure de résister aux pièges de récupération des milieux politiques ? Il est connu que le manque de ressources de fonctionnement et les ambitions politiques de certains militants sont des problèmes qui dénaturent et détournent les organisations de la société civile de leur mission de départ. Dans le jeu de confrontation de pouvoirs ou de marchandage politique, ils sont séduits et capturés par les milieux politico-institutionnels. En fin de compte, si la cause initialement défendue n'est pas enterrée, elle devient secondaire et se prête à la fiction. Cette observation ne se résout pas au pessimisme et ne suscite non plus de réserve ou de méfiance à l'égard des sociétés civiles. Loin de là, celles-ci sont d'ailleurs reconnues pour leur courage et détermination. Mais, il s'agit plutôt d'une invitation à la vigilance au regard d'innombrables embuscades politiques qui hantent en permanence

⁴³ Conf. PELLEGRINI (Matteo), *ibid.*

⁴⁴ *Ibid.*

leur parcours. Par ailleurs, cet appel à la vigilance des sociétés civiles ne présume pas le discrédit des autorités politiques. Au contraire, l'association de la société civile à la gestion saine des revenus pétroliers est bénéfique aussi bien au pouvoir politique qu'à la nation. Elle aura le mérite de réduire les tensions intra étatiques qui s'observent çà et là du fait d'une mauvaise redistribution des revenus pétroliers et contribuera aussi au renforcement de la légitimité des gouvernements dans la mesure où cette participation permet aux citoyens de s'informer et de s'exprimer sur la gestion des affaires qui sont les leurs.

Par ailleurs, si les dérapages de la gouvernance économique confortent la thèse de la malédiction pétrolière pour l'Afrique, la dépendance technologique et financière constitue le revers de la médaille qui hypothèque sérieusement les potentialités économiques dont se serviraient les Etats africains s'ils n'étaient pas dépourvus de technologie et de capitaux financiers.

2. LA PERMANENCE DE LA DEPENDANCE TECHNOLOGIQUE ET FINANCIERE DE L'INDUSTRIE PETROLIERE AFRICAINE

Certes, la dépendance technologique et financière des Etats africains n'est pas une préoccupation nouvelle mais elle demeure d'actualité compte tenu de son acuité dans l'industrie pétrolière au regard de la révolution dans le secteur de l'exploration et de l'exploitation par grande profondeur encore appelée l'offshore profond voire ultra profond. Ce secteur exige une technologie d'un type particulier et d'investissements colossaux qui évidemment ne sont pas à la portée des Etats africains producteurs des hydrocarbures, surtout les Etats côtiers du Golfe de Guinée où sont localisés les plus importants gisements en offshore profond.

D'une manière générale, la technologie offshore peut s'entendre de l'ensemble des moyens matériels et techniques utilisés dans le cadre de la prospection, la recherche, l'exploration aux fins d'exploitation des ressources ou dans un but purement scientifique, effectuées dans les eaux, au sol et au sous-sol des mers et océans. Dans l'industrie

pétrolière, la technologie offshore couvre toutes les activités de prospection, de recherche, d'exploration, de production, de transport, de stockage de ressources minières que sont les hydrocarbures du sol et sous-sol marins. La recherche pétrolière en mer, bien qu'elle préoccupa pendant longtemps les Etats modernes, s'est confinée jusqu'à la fin du XIX^e siècle à l'exploitation des indices de surface d'huiles et de bitumes. Le développement technique de la seconde moitié du XX^e siècle va permettre de définir de véritables stratégies d'exploration basées sur des méthodes d'investigations et de compréhension de la formation des gisements d'hydrocarbures. Les études géologiques constituent dès lors l'un des aspects centraux de l'exploration pétrolière marine. Elles sont basées sur des systèmes sédimentologiques qui combinent les analyses de sédiments et les techniques de télédétection permettant de couvrir de grandes surfaces et d'identifier des zones homogènes de gisements.⁴⁵ Il s'agit en particulier de la sismique réflexion,⁴⁶ une sorte d'échographie du sous-sol permettant de localiser les pièges potentiels à hydrocarbures. L'interprétation de l'image du sous-sol ressort des géophysiciens compétents et expérimentés et s'appuie sur les connaissances régionales (études, géologie de surface, forages déjà réalisés, etc.). La sismique réflexion 3D (en volume) se révèle plus adaptée à l'offshore profond parce qu'elle permet d'obtenir une image plus précise et plus fiable du sous-sol, c'est-à-dire que les hydrocarbures sont directement repérés dans les couches géologiques.⁴⁷ Mais, le traitement informatique des ondes sismiques enregistrées est extrêmement complexe et nécessite des capacités de calcul très

⁴⁵ MILARD (François), in *Sous la mer : le sixième continent*, Actes du Colloque international tenu à l'Institut Catholique de Paris (8-10 décembre 1999), Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2001, p. 342.

⁴⁶ Le principe de la sismique réflexion consiste à envoyer des ondes dans le sol, provoquées par une explosion ou une masse tombant sur le sol. Ces vibrations se déplacent dans toutes les directions et lorsqu'elles rencontrent une couche géologique, une partie des ondes se réfléchissent (comme sur un miroir) et repartent vers la surface et une autre partie d'entre elles se réfracte, continuant à aller plus profondément. Et ainsi de suite. La technique consiste à placer des récepteurs très sensibles (les géophones) à distance de l'émetteur, on récupère et on enregistre toute une série complexe d'ondes. Les premières à arriver sont celles qui se sont déplacées en surface, puis viennent celles qui se sont réfléchies sur la première couche géologique, puis celles réfléchies sur la suivante, et ainsi de suite. On mesure ainsi le temps qu'a mis une onde réfléchie sur une couche géologique pour se déplacer de l'émetteur au récepteur. En déplaçant émetteur et récepteur de nombreuses fois, on parvient à construire une image à deux dimensions (2D) en temps et en profondeur du sous-sol et des couches géologiques. Cette image est ensuite interprétée. <<http://www.planete-energies.com>>

importantes. L'intégration des données sismiques par les géophysiciens n'est possible que grâce à des logiciels très sophistiqués nécessitant une puissance informatique semblable à celle utilisée pour obtenir la météo. Ces logiciels aident à reconstituer les formes et les propriétés des couches sédimentaires.⁴⁸



Figure 3 : Image en 3D (Source : Centre scientifique et technique Jean Ferger, France)

La phase de la recherche et d'exploration doit conduire à celle de mise en production si la découverte d'hydrocarbures par le premier puits foré a été confirmée par des forages d'appréciation ou de reconnaissance, si le gisement est bien déterminé, si le cadre réglementaire et contractuel est bien élaboré ; bref une meilleure connaissance aussi bien du gisement que des conditions économiques d'exploitabilité et de rentabilité est nécessaire. Ainsi, le développement du gisement fait intervenir la construction des

⁴⁷ La technique de la sismique 4D est utilisée pendant la production du gisement. Elle permet de suivre l'évolution du gisement par comparaison de plusieurs enregistrements successifs de sismique 3D, à intervalles de temps réguliers.

⁴⁸ Encyclopédie, <<http://www.planete-energies.com>>

installations et ouvrages, la mise à disposition des engins de forage, des navires et équipements connexes nécessaires à la production du pétrole et du gaz.

Cette succincte description de l'industrie pétrolière offshore doit mûrir la réflexion concernant les énormes capacités humaines, matériels (techniques et technologiques) et financières qu'il faut disposer pour faire fonctionner une industrie pétrolière. L'insuffisance notoire de ces capacités implique systématiquement le recours aux sociétés privées internationales qui réalisent plus souvent des chiffres d'affaires nets plus élevés que les PIB de plusieurs Etats en développement voire les PIB réunis de plusieurs Etats moins avancés (PMA) du continent africain. D'où la chronique dépendance technologique et financière de ces derniers. En effet, si le coût d'une phase d'exploration peut varier de quelques millions à plusieurs dizaines de millions d'euros, la mise en exploitation demande des centaines de millions d'euros et parfois plus d'un milliard.⁴⁹

Cependant, l'intérêt croissant des Etats du Golfe de Guinée dans la participation de la production par le biais des contrats d'exploitation et de partage de production avec les sociétés étrangères devrait assurer la sécurité énergétique locale et développer une industrie pétrolière nationale afin de surmonter cette dépendance. Mais, à l'état actuel le secteur pétrolier n'arrive toujours pas à garantir cette autonomie énergétique parce que la plupart des Etats de la région dépendent exclusivement, ou presque, des importations pour satisfaire la demande interne.⁵⁰ Il s'agit là d'un constat grave qui suscite de réflexions sur l'efficacité des sociétés nationales des hydrocarbures (SNH). Ce paradoxe constitue un des éléments du diagnostic de la situation des hydrocarbures en Afrique lors de la X^e Conférence sur le négoce et le financement des hydrocarbures en Afrique tenue à Alger en avril 2006. La réalité est que la majorité des Etats africains sont importateurs nets d'hydrocarbures et souffrent d'une dépendance en pétrole plus grande que celle observée ailleurs dans le monde, ce qui les expose directement à la volatilité des prix.⁵¹

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ HEINRIGS (Philipp), Gaz et pétrole en Afrique, in *Diplomatie* N° 28, op.cit., p. 59.

⁵¹ AHLERS (Théodore), op. cit. p.10.

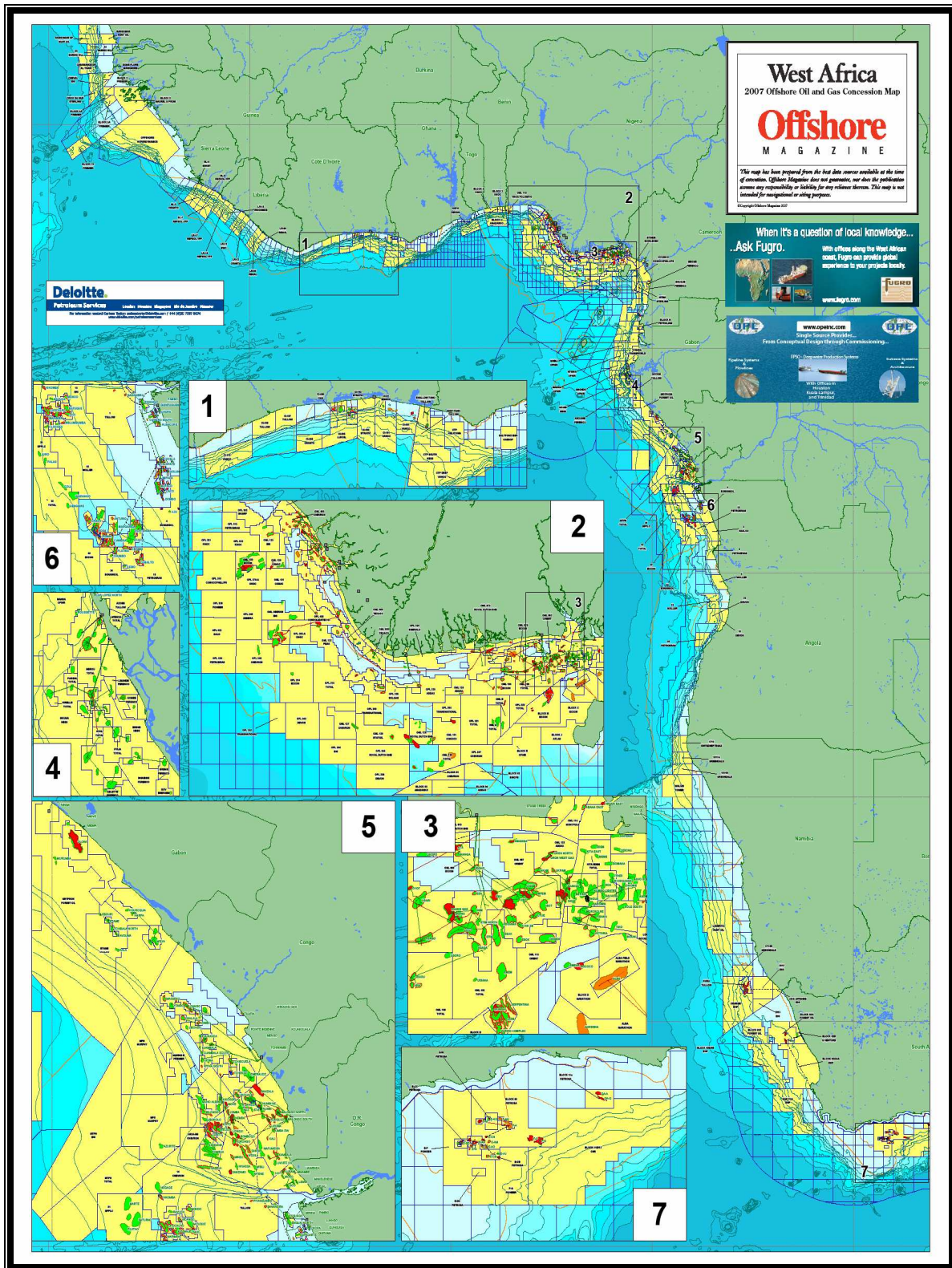


Figure 4. La configuration des champs pétroliers offshore en Afrique de l'Ouest en 2007 (Source: PenWell Petroleum Group)

3. L'ESSOR DE LA RECHERCHE PETROLIERE PAR GRANDE PROFONDEUR D'EAU DANS LE GOLFE DE GUINEE

Si les premiers forages en offshore au monde datent de 1938, la côte africaine de l'Atlantique a connu ses premières expériences en la matière dans les bas-fonds sous-marins au début des années 1960 avec les découvertes au large du Delta du Niger (Nigéria), du Port-Gentil (Gabon), et du « champ Emeraude » au Congo. Le Golfe de Guinée connaîtra son premier forage offshore avec le développement dans les eaux nigérianes du champ pétrolier Okan le 21 mars 1965.⁵² Cependant, ces opérations n'allaient pas au-delà de la courbe bathymétrique de 200 m de profondeur qui fut la limite d'exploitabilité du plateau continental à raison de la technologie qui existait. Aussi, il convient de souligner que les forages réalisés au-delà de cette limite avant les années 1980 n'étaient que des prospections de reconnaissance qui ne seront mis en exploitation ou développés qu'au milieu de cette décennie. C'est ainsi que la marge continentale brésilienne et celle du Golfe du Mexique ont connu les premiers développements de champ pétrolier à plus de 500 m de profondeur tandis qu'au printemps 1996 sera réalisée la mise en exploitation des premiers gisements en offshore profond et d'importance commerciale dans la région du Golfe de Guinée. Il s'agit du Block OPL 212 des champs pétroliers de Bonga (Nigéria) et du Block 17 du champ Girassol (Angola), respectivement localisés à 1.015 m et à 1.360 m de profondeur d'eau (Tableau 1). Ce dernier est mis en développement dès sa découverte tandis que l'exploitation du premier n'a commencé qu'en 2003.

Comme le décrit le Tableau 1, les prospections pétrolières qui ont suivies ont révélé l'énorme potentiel en offshore profond de la région qui devient ainsi l'une des principales provinces pétrolières du monde, et la plus productive et la plus riche en réserves en offshore profond (Tableau 2). En exemple, l'Afrique de l'Ouest devrait fournir près de 40% de la production mondiale en offshore profond attendue pour la période de 2000-

⁵² HARBINSON (Dominic), KNIGHT (Roger) and WESTWOOD (John), West African Deep Water development prospects in a Global Context, Technical Articles No 98, October 2000 of The Hydrographic Journal.

2005 en considération des gisements identifiés (Fig. 1). De même, pour la même période la production moyenne journalière de la région fixée à 93000 barils/jour (b/j) dépasse largement la moyenne mondiale estimée à environ 34000 b/j. Le Nigéria et l'Angola détiennent les plus importantes réserves en offshore profond situées au-delà de 300 m. Pour l'ensemble de la région, les réserves sont estimées à 2.197,22 millions de tonnes équivalents en hydrocarbures (ou Million Tonnes of Oil Equivalent-MTOE-) alors que celles qui sont localisées en deçà de 300 m de profondeur d'eau s'élevaient à 879,35 MTOE pour la période 2000-2010 (Table 2).

Tableau 1 : Les gisements en offshore profond de l'Afrique de l'Ouest (Source : West Africa report 2000-2005 ; Douglas-Westwood/Infield Systems)

Year Onstream	No. Fields	Field Name	Operator	Location	Water Depth (m)	Status
2000	1	La Ceiba	Triton Energy	Equatorial Guinea -- Block G	700	Under Development
2001	1	Girassol B	TotalFinaElf	Angola -- Block 17	1,360	Under Development
2002	0					
2003	4	Bonga	Shell	Nigeria -- OPL 212	1,015	Under Development
		Dalia I	TotalFinaElf	Angola -- Block 17	1,360	Planned
		Agbami	Texaco	Nigeria -- OPL 216	1,433	Planned
		Moho	TotalFinaElf	Congo - Haute Mer	800	Possible
2004	3	Plutonio	BP	Angola -- Block 18	1,362	Possible
		Hungo	ExxonMobil	Angola -- Block 15	1,202	Possible
		Ukot	TotalFinaElf	Nigeria -- OPL 222	762	Possible
2005	8	Girassol C	TotalFinaElf	Angola -- Block 17	1,375	Planned
		Xicomba	ExxonMobil	Angola -- Block 15	1,355	Planned
		Lirio	TotalFinaElf	Angola -- Block 17	1,365	Possible

		Rosa	TotalFinaElf	Angola -- Block 17	1,405	Possible
		Chocalho	ExxonMobil	Angola -- Block 15	1,147	Possible
		Erha	ExxonMobil	Nigeria -- OPL 209	1,350	Planned
		Ikija	Texaco	Nigeria -- OPL 216	1,849	Possible
		Nnwa	Statoil	Nigeria -- OPL 218	1,282	Possible

Tableau 2 : Productivité des gisements identifiés en offshore profond (en b/j liquids) (Source : Ibid.)

	No. Fields	Total Expected Production	Average Production
Asia Pacific	4	137,800	34,450
Europe	7	110,000	15,714
Latin America	16	887,800	55,488
Middle East	1	(all gas)	N/A
North America	75	1,390,850	18,545
West Africa	17	1,582,000	93,059
Total	120	4,108,450	34,237

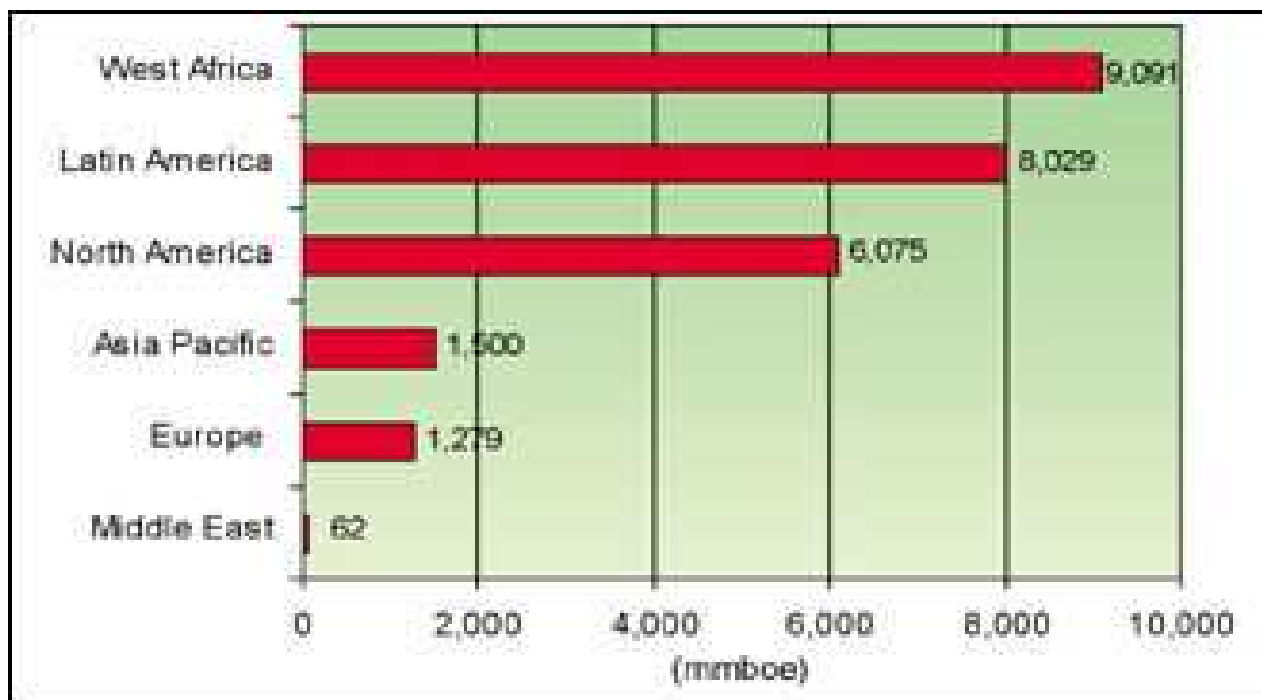


Figure 5 : Réserves en offshore profond exploitables pendant 2000-2005 (Source : Ibid.)

Par ailleurs, les réserves en offshore profond représentent environ 25% des réserves mondiales de pétrole toutes catégories confondues et suscitent aussi bien des défis technologiques que d'investissements colossaux au regard des conditions extrêmes du forage et de l'exploitation par grande profondeur d'eau. Déjà en fin 1999, la région du Golfe de Guinée comptait à elle seule 43 gisements en offshore situés entre 300 m et 1893 m de profondeur, 233 champs d'exploitation du pétrole et du gaz offshore avec environ 700 plates-formes.⁵³ Ces variables ont considérablement évolué ces dernières années à raison de la mise en développement de plusieurs gisements prouvées et de la découverte de nouveaux. L'exploitation en Angola de plusieurs gisements, notamment les Blocks 15, 17 et 18 (Tableau 1 ci-dessus, et Fig. 3) présage le boom énergétique de cet Etat avec une production de 1300000 b/j dont 600000 b/j en offshore profond en 2005, puis de 2 millions b/j en 2007. Concernant le Nigeria, l'exploitation en grande profondeur d'eau a été marquée par une longue activité de prospection et d'exploration effectuée sur

⁵³ HARBINSON (Dominic), KNIGHT (Roger) and WESTWOOD (John), *ibid.*

d'importantes superficies d'environ 21000 km² de sismiques 2D et 23500 km² de sismiques 3D permettant d'évaluer 33 puits forés et ayant nécessité près de 1,5 milliards de dollars US.⁵⁴ Ainsi, dès 2003 seront successivement mis en développement le premier gisement découvert en offshore profond c'est-à-dire le Block OPL 212 du Bonga, et cinq autres gisements à savoir : Agbami, Ukoh, Erha, Ikija et Nnwa (Tableau 1). Ils sont tous évalués à plus de 4 milliards de barils d'équivalents en hydrocarbures. Cependant, la part de la production pétrolière en grande profondeur d'eau est relativement faible compte tenu du retard connu dans ce type d'extraction. En 2006, elle s'est élevée à 280000 b/j, mais sa progression géométrique reste à observer dès 2007.

En ce qui concerne les autres Etats, il convient de distinguer ceux qui ont commencé déjà le développement des gisements en offshore profond prouvés et les Etats dont les activités sismiques de prospection ou de reconnaissance de sédiments sont en cours ou encore les Etats qui sont dans les phases préparatoires d'exploitation. Il s'agit d'une part, de la Guinée Equatoriale, du Congo et du Gabon qui disposent de gisements significatifs dont le forage a débuté pour certains depuis 2000. Il s'agit respectivement du champ de La Ceiba pour la Guinée Equatoriale, de 4 gisements en eaux profondes (Mer Profonde Nord, Mer Profonde Sud, Mer Très Profonde Nord et Mer Très Profonde Sud) pour le Congo et du gisement ultra profond situé au Sud-Est du Gabon attribué à plusieurs co-titulaires. L'exploitation de ces gisements ne pose pas de problèmes majeurs puisque leur rentabilité est avérée surtout concernant ceux de La Ceiba et les deux premiers en Mer Profonde localisés entre 700 m et 800 m. Mais, il n'en demeure pas moins qu'une même entreprise disposant de plusieurs titres pétroliers dans la même région pétrolière va opter pour le développement des champs exigeant moins de coûts d'exploitation ou préférer concentrer ses ressources au site offrant plus de productivité. Dans ces hypothèses, les opérateurs se hâtent à gagner les permis d'exploration ou d'exploitation mais diffèrent les opérations en jouant sur des facteurs de rentabilité.

⁵⁴ SHIRLEY (Kathy), West Africa Elephants Abound, Explorer February 2001, American Association of Petroleum Geologists, <http://www.aapg.org/explorer/2001/02feb/west_africa.cfm>

Au nombre des Etats ayant en cours des prospections ou activités pétrolières préparatoires à l'exploitation figurent non seulement la catégorie précédente, dans la mesure où tous les gisements prouvés ne sont totalement en développement et qu'il n'y a pour l'heure pas question de tarissement de réserves, mais aussi les Etats qui renaissent heureusement dans la production pétrolière à la faveur de la recherche en grande profondeur stimulée par l'actuel régime juridique des mers et océans. Il s'agit bien du Bénin, de la Côte-d'Ivoire, du Ghana, du Togo, et de Sao Tome et Principe. Tous ces Etats ont eu une expérience en production pétrolière et l'importance économique estimée de leurs gisements renforcera certainement le poids stratégique de la région du Golfe Guinée dans l'économie internationale.⁵⁵ Cependant, l'échec d'une opération de forage à raison de puits secs ou de gisements commercialement insuffisants à l'instar des neufs premiers puits forés en 1996 par Shell dans le Block 16 du gisement Bengo (Angola) ou celui subi conjointement par la même compagnie et Ocean Energy consécutivement à East Grand Lahou au large de la Côte-d'Ivoire et à Hunt WCTP-X (Ghana) est susceptible d'influer énormément l'enthousiasme des opérateurs à l'offshore profond. Ce qui risque de léser les prétentions contractuelles des Etats disposant de gisements moins importants que ceux de l'Angola ou du Nigeria.

4. CARACTERISTIQUES DES EQUIPEMENTS DE PRODUCTION OFFSHORE

La nécessité de s'adapter aux conditions extrêmes du forage et de l'exploitation par grande profondeur d'eau a révolutionné l'industrie pétrolière. D'importants défis technologiques sont relevés notamment au niveau de la construction des équipements de production permettant ainsi d'explorer et de forer des puits d'hydrocarbures par plus de 3000 m de profondeur d'eau. Ils sont communément appelés des plates-formes et présentent une grande variété en raison des fonctions spécifiques qu'ils remplissent et des conditions techniques de leur utilisation. Afin de mieux appréhender l'importance de ces

⁵⁵ Pour plus d'informations voir : <http://www.jeuneafrique.com/benin/article_depeche.asp?art_cle=XIN70027>; <<http://www.republicoftogo.com/central.php?d=3&i=741&o=6&s=37>>

équipements pour l'industrie pétrolière, il convient d'aborder successivement les conditions d'opération (4.1.) et les différents types de plates-formes (4.2.).

4.1. Les conditions d'opération des plates-formes⁵⁶

D'abord la conception des plates-formes répond à la double nécessité de supporter les fonctions de traitements et aussi de supporter les systèmes de liaisons fond/surface. En matière de traitement, la plate-forme doit pouvoir supporter d'une part, l'installation de forage, de production et de traitement, etc. D'autre part, permettre l'évacuation des hydrocarbures, disposer le système de lignes d'export, de stockage, de bouée de chargement, de traitement des produits associés, eau de gisement, effluent, activation éventuelle des puits (gaz lift et injections), communication avec d'autres plates-formes ou champs satellites. En matière de systèmes de liaisons fond/surface, la plate-forme doit pouvoir supporter d'une part, les lignes de production, les lignes de ré-injection (eau et/ou gaz pour maintenir la pression de réservoir). D'autre part, elle doit permettre d'évacuer la production par pipeline (ce qui est impératif pour le gaz), par bouées et bateaux (huile, GPL) et stockage, etc. La plate-forme doit aussi accueillir, les systèmes de forage et de maintenance des puits, les équipements auxiliaires (génération de puissance, quartiers d'habitation, systèmes de sécurité incendie et de détection de gaz pour prévenir les risques d'explosion.

Cet ensemble peut représenter un poids de 30.000 à 40.000 tonnes et est exposé aux conditions climatiques sévères allant de la houle⁵⁷ aux cyclones. Si la houle peut s'élever jusqu'à 33 mètre (m) de hauteur, les conditions cycloniques du vent peut atteindre 250

⁵⁶ THOMAS (Pierre-Armand), Présentation *Technip* : Les plates-formes offshore, Conférence Arts et Métiers, Paris, le 21 mai 2007.

⁵⁷ La houle est une succession de vagues régulières qui se forme lorsque le vent souffle longuement sur l'océan. La houle est caractérisée par sa « hauteur » de vague H exprimée en mètre, c'est la différence d'altitude entre le creux et la crête, par sa période T exprimée en seconde, c'est le temps qui sépare en un endroit donné les passages de deux crêtes (ou bien évidemment deux creux) successives, et aussi par sa longueur d'onde L. La puissance de mise en jeu est proportionnelle à H^2T . On calcule que sur 1 mètre de largeur face à la vague une houle courte de 3 secondes et de hauteur 0,6 mètre a une puissance de 1 Kw. La puissance est près de 600 fois plus élevée pour une houle longue

km/h, tandis que la vitesse moyenne du courant marin peut varier quotidiennement de 5 m/s à 18 km/h. A celles-ci, il convient de mentionner les conditions pression/température prises en compte pour tête de puits (jusqu'à 1150 bars/180°C).⁵⁸

Par ailleurs, l'industrie offshore définit aujourd'hui des degrés de profondeur d'eau en tenant compte des conditions techniques d'exploration ou d'exploitation car le choix d'une architecture avec une plate-forme dépend bien de la profondeur, de la localisation et de la taille économique du gisement ainsi que des paramètres environnementaux. Ainsi, les eaux peu profondes sont ≤ 200 m, les eaux moyennement profondes se situent entre 200 m et 450 m, les grands fonds de 450 et $\leq 1500/1800$, et les ultra grands fonds à partir de 1800 jusqu'à 2500/3000 m. Ce classement est purement technique et s'inspire de l'évolution de l'industrie offshore.

4.2. Les différents types de plates-formes pétrolières

Compte tenu de la variété des plates-formes pétrolières et de la multiplicité des critères de classification nous précisons tout d'abord que selon leur fonction dans l'exploitation pétrolière en mer on distingue les plates-formes mobiles pour le forage d'exploration et de production, et les plates-formes permanentes pour la production des hydrocarbures. Les plates-formes permanentes peuvent être fixes, lorsqu'elles sont supportées par le fond de la mer (faibles profondeurs) ; et flottantes, lorsqu'elles sont ancrées par des lignes (caténaires pesantes, caténaires tendues « non pesantes » ou rigides tendues). Mais, cette distinction permet également de les classer d'une manière générale en plates-formes fixes et les structures flottantes.⁵⁹

avec $H = 7,5$ m et $T = 11$ s. Pour plus de détails voir : Gauthier (Michel), Océan et énergie - L'énergie et la houle, décembre 2003, <www.clubdesargonautes.org/energie/houle.htm>

⁵⁸ 100 bars représentent 1000 tonnes sur 1 m².

Pression par grands fonds : 1000 m de profondeur d'eau = 100 bars.

Température de l'eau en grands fonds (2000m @ 2°C)

⁵⁹ L'approche juridique des plates-formes pétrolières distingue nettement les structures flottantes en plates-formes semi-submersibles et en navires de forage en raison de la forte ressemblance de ces derniers au navire. Il y a donc juridiquement trois catégories de plates-formes pétrolières : les plates-formes fixes, les plates-formes semi-

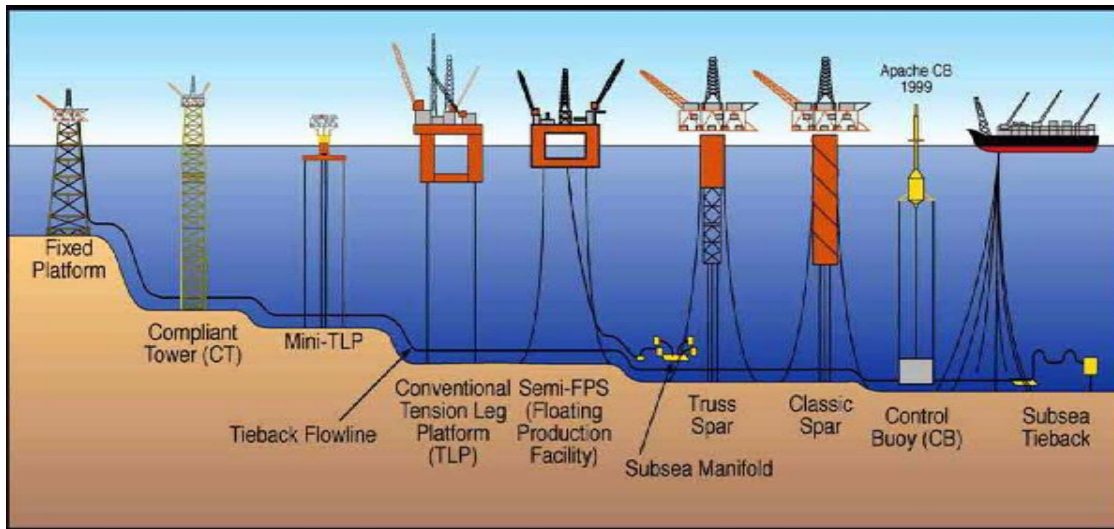


Figure 6. Différents équipements pour eaux profondes (Source : Technip)⁶⁰

4.2.1. Les plates-formes fixes

Dans le groupe des plates-formes fixes on distingue le Jacket et pont, les plates-formes gravitaires, les plates-formes autoélevatrices et le système Unideck. Le Jacket est levable par grue flottante jusqu'à 9000 t. Il peut être posé avec pont par flottaison. Ce sont des plates-formes classiques ancrées sur le fond de la mer jusqu'à 400 m de profondeur d'eau. Les plates-formes gravitaires peuvent être soit en acier ou en béton. Les plates-formes autoélevatrices sont des plates-formes de production et peuvent avoir des fondations en béton (avec stockage), en acier (avec ou sans stockage). La plate-forme autoélevatrice Harding (Figure 6) a structure qui permet d'opérer un forage et de produire les hydrocarbures, très adaptée pour l'huile visqueuse. Elle dispose aussi d'un stockage en béton. Sa capacité est de 24 puits en surface et pèse 20.000 T. Les plates-formes autoélevatrices peuvent aussi des fondations pilées ou en succion. La plate-forme autoélevatrice BP SHAH DENIZ dispose un système de forage et de production. Elle

submersibles et les navires de forage. Cette approche vise à soumettre les plates-formes au régime de droit maritime par assimilation au navire. Voir : *Infra*

⁶⁰ De la gauche vers la droite, on distingue : Plate-forme fixe Jacket, Tour flexible, Mini plate-forme à lignes tendues, Semi-submersible (unité de forage et production flottante), Spars (subsea manifold et classic), Bouée, Navires de production avec stockage.

supporte 14 puits Haute pression (850 bars) en surface (Figure 7). Enfin, le système Unideck est une unité de compression (Figure 8).



Figure 7. Plate-forme fixe autoélevatrice de production Harding (Achevée en 1996) (Technip)



Figure 8. Plate-forme fixe autoélevatrice de production BP SHAH DENIZ (Achevée en 2006) (Technip)



Figure 9. Plate-forme fixe Unidek, unité de compression de 10000 T installée en une seule fois (Technip)

4.2.2. Les structures flottantes

Les structures flottantes regroupent plusieurs types de plates-formes flottantes. On distingue les types semi-submersibles, les semi-submersibles et les navires de forage (Figure 10). D'une part, les types semi-submersibles sont des plates-formes qui ont des caractéristiques de mouvement à la mer meilleures que les navires de forage. Toutefois, elles ne permettent pas, en général l'installation de têtes de puits en surface. D'autre part, il y a les semi-submersibles à grand tirant d'eau, les Spars et les plates-formes à lignes tendues (Tension leg platform - TLP). Concernant les navires de forage, il y a d'une part, les bateaux de forage à positionnement dynamique (Mobil offshore drilling unit - MODU) et capables de vitesse de croisière importante pour aller d'un site à un autre (Figure 12). D'autre part, on a les bateaux de production avec ancrage fixe, ou ancrage à tourelle, avec grande capacité de stockage (Floating production storage offloading - FPSO). Les illustrations (Fig. 10 et 11) montrent la configuration des installations sous-marines et les liaisons entre fond et surface. Les Spars et les TLP peuvent accueillir des têtes de puits en surface. Les plates-formes semi-submersibles qui ne le peuvent pas sont raccordées à des têtes de puits sous-marines. En effet, les systèmes de «risers» peuvent s'accommoder des mouvements de ces plates-formes.



Figure 10. Les plates-formes flottantes (g. vers d.) : Spar (puits en surface), TLP (puits en surface), Semi-submersible (puits au fond) et FPSO (puits au fond)



Figure 11. Exemple de configuration des installations sous-marines et liaisons entre fond et surface

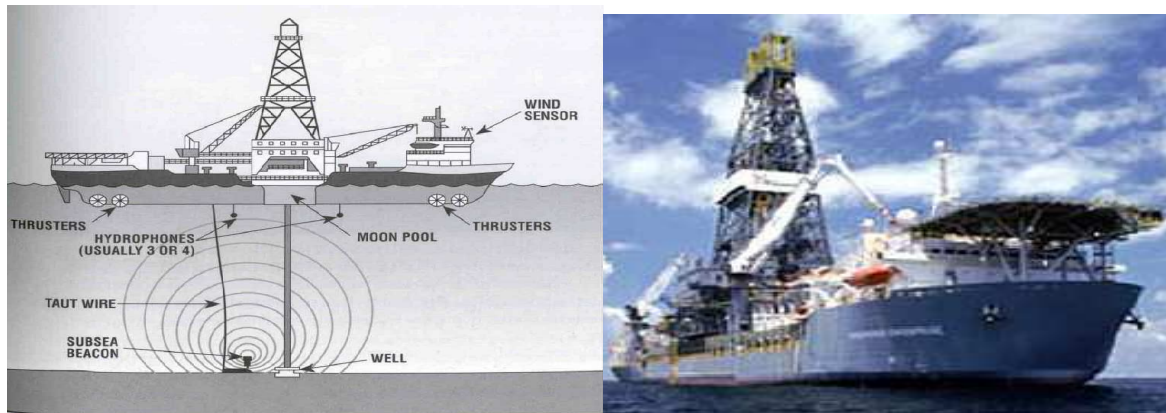


Figure 12. Bateau de forage MODU à positionnement dynamique



Figure 13. Bateau de production FPSO

CONCLUSION CHAPITRE PRELIMINAIRE

L'exploitation pétrolière par grande profondeur d'eau place la région du Golfe de Guinée parmi les provinces pétrolières les plus convoitées du globe. Simultanément, sous l'impulsion des ONG des initiatives se sont multipliées aussi bien dans les Etats de la région qu'au sein de la communauté internationale afin que les promesses économiques que porte l'exploitation des ressources pétrolières profitent véritablement à leurs populations. Mais, la forte dépendance du secteur pétrolier à la technologie et aux capitaux étrangers pèse énormément sur la production, surtout au regard de la voracité en investissements de l'offshore profond.

**PREMIERE PARTIE : LE CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL DE
L'EXPLOITATION PETROLIERE DANS LES ETATS COTIERS DU GOLFE DE
GUINEE**

CHAPITRE I. LE DROIT INTERNATIONAL DE L'EXPLOITATION PETROLIERE EN MER

Les ressources de la mer se trouvent, schématiquement, à trois niveaux du « réservoir » que constitue la mer. D'abord, les ressources biologiques constituées essentiellement de poissons se trouvent dans le volume des eaux sur jacentes. Ensuite, dans le sol les ressources minérales telles l'or, les diamants et les perles, l'uranium et le nickel, le sel et l'iode, le sable et les graviers ainsi que les nodules polymétalliques qui constituent d'énormes richesses dont la mise en valeur devrait servir les générations présentes et futures. Puis, dans le sous-sol se trouvent les hydrocarbures qui constituent les plus importantes ressources car elles sont vitales à économies modernes. Cette énumération reste toutefois schématique et non exhaustive car la mer contient toutes sortes de ressources connues de l'existence humaine et regorge encore d'autres ressources qu'il faut découvrir. Les recherches scientifiques en mer ne cessent de révéler. Il en est ainsi des ressources génétiques marines qui comprennent un très large échantillon de macro et micro-organismes d'une grande valeur pour l'homme en termes médicales et de conservation des écosystèmes. Cependant, l'absence de précisions du droit international positif sur le régime juridique qui leur est applicable reste problématique et nécessite une réponse normative appropriée de la communauté internationale.⁶¹ Mais, l'exploitation des ressources naturelles de la mer, en particulier celle des hydrocarbures s'est affirmée en droit international depuis les emprises étatiques vers le large inaugurées par la proclamation du président Truman relative à la juridiction et au contrôle des Etats-Unis d'Amérique sur les ressources naturelles du sous-sol et du sol du plateau continental situé sous la haute mer contiguë.

⁶¹ Il y a eu d'importants débats sur les ressources génétiques marines au sein des Nations Unies, notamment dans le cadre des travaux du Processus consultatif officieux ouvert aux Etats et étendu à certaines organisations intergouvernementales et ONG. De même, un groupe de travail, *Discussion Panel Marine Genetic Resources* composé d'experts examine la question. Pour plus d'informations voir : le Rapport A/62/169 du 30 juillet 2007 ; <<http://www.un.org/News/fr-press/docs/2007/MER1889.doc.htm>>; <http://www.un.org/depts/los/consultative_process/8thmeetingpanel.htm>. Voir aussi: Noiville (Christine), *Ressources génétiques et droit*, essai sur les régimes juridiques des ressources génétiques marines, INDEMER, Editions Pedone, 1997.

[...] WHEREAS it is the view of the Government of the United States that the exercise of jurisdiction over the natural resources of the subsoil and sea bed of the continental shelf by the contiguous nation is reasonable and just, since the effectiveness of measures to utilize or conserve these resources would be contingent upon cooperation and protection from the shore, since the continental shelf may be regarded as an extension of the land-mass of the coastal nation and thus naturally appurtenant to it, since these resources frequently form a seaward extension of a pool or deposit lying within the territory, and since self-protection compels the coastal nation to keep close watch over activities off its shores which are of the nature necessary for utilization of these resources; [...]⁶²

A une période récente, sous la pression des Etats, en particulier ceux disposant de façade maritime, la mer subit à nouveau de nouvelles extensions de zones de compétence de l'Etat côtier par rapport aux espaces maritimes traditionnellement annexés au territoire terrestre (les eaux intérieures, les baies, la mer territoriale et la zone contiguë). En effet, il s'agit d'une part, du plateau continental qui était régi par les conventions de Genève de 1958 et confirmé ou plutôt élaboré par la CNUDM, et d'autre part de la ZEE. Ces espaces nouveaux connaissent, à côté de la navigation, une intensification des activités d'exploitation des ressources marines dont l'importance résulte de leur impact économique, politique et social. Ainsi, face à l'immensité des ressources halieutiques, les activités de pêche, l'aquaculture et la mariculture ont évolué d'un stade artisanal à un stade quasiment industriel. S'agissant des activités d'exploitation minières, les progrès réalisés dans les techniques et la technologie offshore accroissent exponentiellement la production du pétrole et du gaz dans différentes régions du monde, particulièrement en mer du Nord, dans le golfe de Guinée et dans le golfe Arabo-persique. La présence des nodules polymétalliques et phosphorites dans les plaines abyssales (4000 m et plus de profondeur) de l'Océan Atlantique, de l'Océan Indien et dans les mers australes, est la

⁶² Proclamation 2667 : Policy of the United States With Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental Shelf, September 28, 1945; <<http://www.trumanlibrary.org/publicpapers/>>

preuve d'une diversification et d'une intensification potentielles de l'exploitation minière en mer. Par conséquent, une dimension nouvelle, celle d'un « droit d'exploitation »⁶³ s'ajoute au droit des espaces d'utilisation internationale.

Dès lors qu'il est question de l'exploitation pétrolière en mer, il nous revient de traiter du régime du plateau continental formé des couches géologiques souvent riches en gisements d'hydrocarbures. La CNUDM le définit comme suit :

Le plateau continental d'un Etat côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet Etat jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure⁶⁴.

Sans entrer dans les controverses⁶⁵ qui ont portées sur la modification de la conception du plateau continental lors des négociations de la Troisième Conférence des Nations unies sur le droit de la mer, nous soulignons simplement que le nouveau régime instauré par la CNUDM reprend au sens juridique la définition consacrée par la Convention de Genève de 1958 sur le plateau continental. Cependant, elle innove en élevant l'acception légale du plateau continental de sa situation antérieure qui ne fait que partiellement droit aux données de la nature (critères bathymétrique et d'exploitabilité), et prend plutôt en considération les avancées technologiques qui permettent d'exploiter désormais les ressources en grandes profondeurs d'eau.

Pour apprécier à sa juste valeur ce nouvel ordre de la mer au sein duquel l'exploitation de ressources naturelles occupe une place importante, nous abordons la compétence exclusive de l'Etat côtier dans l'exploitation des ressources naturelles du sous-sol marin

⁶³ DUPUY (Pierre-Marie), Droit international public, 8^e éd., Paris, Dalloz, 2006, p.749.

⁶⁴ Art. 76(1).

⁶⁵ Voir pour plus de détails, DUPUY (René-Jean) et VIGNES (Daniel), Traité du Nouveau Droit de la Mer, Ed. Economica, Paris, 1985, pp. 295-336 et spéc. p. 322 ; SYMONIDES (Janusz), Le plateau continental, in Mohamed

relevant de sa juridiction d'une part (**Section 1**), et les législations minières des Etats côtiers du Golfe de Guinée d'autre part (**Section 2**).

SECTION I. LA COMPETENCE EXCLUSIVE DE L'ETAT COTIER DANS L'EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES DU SOUS-SOL MARIN DE LA ZONE SOUS JURIDICTION NATIONALE

L'Etat côtier exerce au regard du droit international une compétence exclusive sur les ressources naturelles se trouvant dans la zone maritime sous juridiction, particulièrement sur son plateau continental. Cette compétence qui a d'abord pour fondement la pratique des Etats formée dans la doctrine du *prolongement naturel* de la masse terrestre de l'Etat riverain dans la mer est codifiée successivement dans la Convention de Genève de 1958 sur le plateau continental et la CNUDM. Comme le précise cette dernière

La marge continentale est 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.⁶⁶

Cependant, la compétence de l'Etat côtier sur son plateau continental se distingue de la compétence de l'Etat sur son territoire terrestre qui est caractérisée par sa généralité et son exclusivité. Sa généralité concerne les compétences législative, administrative et juridictionnelle, tandis que son exclusivité implique aussi bien la non-immixtion dans les affaires intérieures que l'interdiction des actes de contrainte de la part des Etats étrangers.

Cette compétence s'applique évidemment dans le domaine public maritime de l'Etat côtier, mais ses prérogatives de puissance publique diminuent progressivement lorsqu'on

BEDJAOUI, Droit international, Bilan et perspectives Tome 2, op.cit., pp.931-945; SFDI, Colloque de Rouen, Perspectives du droit de la mer à l'issue de la 3^e Conférence des Nations Unies, Paris, Ed. A. Pedone, 1984, 341p.

⁶⁶ CNUDM, Art. 76(3), in Le droit de la mer, DOALOS, op.cit., p. 64.

tend vers la haute mer. En effet, l'Etat côtier est compétent pour fixer conformément au droit international les règles applicables au droit de passage inoffensif des navires de tous les Etats (côtiers ou sans littoral) dans sa mer territoriale, d'exercer dans la zone contigüe à sa mer territoriale le contrôle nécessaire en vue de prévenir ou de réprimer les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration.⁶⁷ Par contre, dans les espaces maritimes à usage international c'est-à-dire dans la ZEE et surtout sur le plateau continental, la compétence de l'Etat est celle de finalités qui se résument à l'appropriation des ressources naturelles qui s'y trouvent, leur conservation et la protection du milieu marin. Il n'y a donc pas d'appropriation territoriale effective. Ainsi, aux termes de la CNUDM :

Les droits de l'Etat côtier sur le plateau continental sont indépendants de l'occupation effective ou fictive, aussi bien que de toute proclamation expresse.⁶⁸

L'intérêt de cette distinction est d'apprécier la nature des droits que l'Etat côtier exerce sur le plateau continental au regard du droit international. Nous abordons d'une part les droits de l'Etat côtier sur son plateau continental, et d'autre part, la question de la délimitation du plateau continental dans le cadre de l'exploitation du pétrole *offshore*.

PARAGRAPHE I. LES DROITS SOUVERAINS FINALISES ET EXCLUSIFS DE L'ETAT COTIER SUR LE PLATEAU CONTINENTAL

Aux termes de l'article 77(1) de la CNUDM, « L'Etat côtier exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles ». Il convient de souligner avant d'aller plus loin que les *droits souverains* ne signifient nullement *souveraineté de l'Etat côtier sur le plateau continental*, même si

⁶⁷ CNUDM, Art. 17 et s. pour le régime du passage inoffensif dans la mer territoriale, et Art. 33 pour celui de la zone contigüe.

⁶⁸ CNUDM, Art. 77(3).

certaines Etats ont défendu ce point de vue lors de la Troisième conférence des Nations unies sur le droit de la mer.⁶⁹ Ces droits souverains reposent plutôt sur la coutume selon lequel *la terre domine la mer*, principe vis-à-vis duquel la jurisprudence de la Cour Internationale de Justice (CIJ) reste constante depuis sa consécration dans l'*affaire du plateau continental de la mer du Nord*⁷⁰. De plus, la CIJ déclare ultérieurement que « Ce n'est qu'en raison de la souveraineté de l'Etat sur la terre que des droits d'exploration et d'exploitation sur le plateau continental peuvent s'attacher à celui-ci ipso jure en vertu du droit international »⁷¹.

Nous abordons donc les droits d'exploitation et d'exploration de l'Etat côtier **(A)** dont la mise en œuvre obéit aux règles d'utilisation des espaces d'usage international **(B)**.

A. LES DROITS D'EXPLORATION ET D'EXPLOITATION DE L'ETAT COTIER

Il s'agit au regard de la Convention de 1982 des droits de l'Etat côtier d'explorer et d'exploiter les ressources naturelles, de son droit exclusif d'autoriser et de réglementer les forages dans ses eaux territoriales et sur le plateau continental adjacent. Ces compétences à finalité économique portent sur l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion de l'ensemble des ressources naturelles du sol et du sous-sol de la zone, ainsi que sur les ressources énergétiques multiformes que recèle le milieu marin. L'Etat côtier dispose donc d'un pouvoir d'appropriation totale sur les ressources naturelles visées à la Partie VI de la CNUDM à savoir

⁶⁹ Deux formules étaient en présence sur la nature et la portée des droits souverains des Etats côtiers sur le plateau continental (Disposition 69). La Formule A propose : « L'Etat côtier exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de l'exploration de celui-ci et de l'exploitation de ces ressources naturelles. » et la Formule B propose : « La souveraineté de l'Etat côtier s'étend à son plateau continental. », Voir Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Documents officiels Première et Deuxième Sessions, Vol. I-III, 1973-1974, Nations Unies, DOALOS, New York.

⁷⁰ C.I.J. Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 1969, *Affaire du plateau continental de la mer du Nord*, Arrêt du 20 février 1969, par. 96, p. 52 ; WEIL (Prosper), Perspectives du droit de la délimitation maritime, Paris, Editions A. Pedone, p. 55.

⁷¹ C.I.J. Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 1978, *Affaire du plateau continental de la mer Egée*, Arrêt du 19 décembre 1978, par. 86, p. 36 ; WEIL (Prosper), op.cit. p. 56.

[...] les ressources minérales et autres ressources non biologiques des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi que les organismes vivants qui appartiennent aux espèces sédentaires, c'est-à-dire les organismes qui, au stade où ils peuvent être pêchés, sont soit immobiles sur le fond marin ou au-dessous du fond, soit incapables de se déplacer autrement qu'en restant constamment en contact avec le fond ou le sous-sol.⁷²

A cet effet, il organise l'exploration du plateau continental et l'exploitation des richesses qui s'y trouvent. Ainsi, il peut au regard du droit international, comme c'est le cas dans la ZEE, procéder à la construction ou autoriser et réglementer la construction, l'exploitation et l'utilisation des îles artificielles, installations et ouvrages sur le plateau continental.⁷³ Il s'agit des *droits exclusifs* qui confèrent juridiquement à l'Etat côtier tant le droit de propriété sur les ressources naturelles relevant de son plateau continental que la soumission préalable de toutes activités de forages à son *consentement exprès*.⁷⁴

Il est compétent pour établir, si nécessaire, autour des îles artificielles, installations et ouvrages en mer des *zones de sécurité* et prend en conséquence, les mesures appropriées pour assurer aussi bien la sécurité de la navigation que celle de ces îles artificielles, installations et ouvrages.⁷⁵ Il est clair que l'Etat côtier exerce là des prérogatives spéciales de puissance publique au sein de ces zones de sécurité. Mais, il s'agit des compétences sur une base personnelle ou de service public et non sur une base territoriale⁷⁶, car « les îles artificielles, installations et ouvrages n'ont pas le statut d'îles. Ils n'ont pas de mer territoriale qui leur soit et leur présence n'a pas d'incidence sur la délimitation de la mer territoriale, de la ZEE ou du plateau continental »⁷⁷. Toutefois, dans l'exercice de ses droits souverains dans les espaces d'usage international l'Etat côtier a le devoir de respecter et de faire respecter les droits des Etats tiers.

⁷² CNUDM, Art. 77(4).

⁷³ CNUDM, Art. 60 et 80.

⁷⁴ CNUDM, Art. 77(2) et 81.

⁷⁵ CNUDM, Art. 60(3-8).

⁷⁶ RUZIE (David), Droit international public, Dalloz, 18^e, op.cit. p. 122.

⁷⁷ CNUDM, Art. 60(8).

B. LES REGLES D'UTILISATION DES ESPACES D'USAGE INTERNATIONAL

Il est évident que la multiplicité des acteurs et l'utilisation multiforme de la mer posent d'importants problèmes de régulation des usages des espaces marins. L'exploitation des ressources naturelles du plateau continental en particulier nécessite généralement l'utilisation des îles artificielles, la mise en place des installations et ouvrages sur la mer. L'occupation de l'espace maritime par ces installations peut sérieusement nuire ou entraver l'exercice des libertés traditionnelles en mer et expose de surcroît l'écosystème marin aux risques de pollution par rejet ou explosion de puits d'hydrocarbures. L'Etat en y exerçant ses droits souverains devra préserver ceux des autres Etats et usagers du milieu marin, d'où la nécessité d'une régulation conciliant les règles applicables à la surface et celles relatives au fond de la mer. Ces règles concernent essentiellement les régimes des eaux et de l'espace aérien surjacents, le statut des câbles et pipelines sous-marins sur le plateau continental, la protection de la pêche, la conservation des ressources biologiques de la mer et la préservation contre la pollution par les hydrocarbures.

La CNUDM préserve l'exercice des libertés traditionnelles de la mer par tous les Etats en stipulant que « Les droits de l'Etat côtier sur le plateau continental n'affectent pas le régime juridique des eaux surjacentes ou de l'espace aérien situé au-dessus de ces eaux »⁷⁸. Il en ressort que les Etats tiers conservent les libertés de navigation et de survol, consacrées dans le régime de la ZEE ; et par conséquent, elles ne peuvent être affectées du fait de l'exploitation du plateau continental généralement caractérisée par la présence des îles artificielles, d'installations et ouvrages dans cette zone. Etant donné que les libertés de la mer aussi bien que l'exploitation des ressources de sous-sol marin sont légitimement reconnues par le droit international, dans l'exercice de ses droits souverains sur le plateau continental, l'Etat côtier est aussi astreint aux mêmes « *obligations de sécurité maritime* » lui imposant une action ou abstention selon le cas. D'une part, il a

⁷⁸ CNUDM, Art. 78(1).

une *obligation de faire* qui consiste, lorsque la situation l'exige, à établir comme nous l'avons souligné précédemment, des zones de sécurité. D'autre part, afin de préserver la navigation, la CNUDM prive l'Etat côtier de cette faculté en stipulant une *obligation de ne pas faire* c'est-à-dire une abstention

Il ne peut être mis en place d'îles artificielles, installations et ouvrages, ni d'établir de zones de sécurité à leur entour, lorsque cela risque d'entraver l'utilisation des voies de circulation reconnues essentielles pour la navigation internationale.⁷⁹

Le régime des câbles et pipelines sous-marins en ce qui le concerne diffère de celui de la navigation parce que ceux-ci se posent au sol du plateau continental. L'article 79 de la CNUDM consacre le droit qu'ont tous les Etats de poser des câbles et des pipelines sous-marins sur le plateau continental, et l'Etat côtier ne doit en principe s'y opposer. Cependant, le tracé de la pose des câbles et pipelines est soumis à l'agrément de l'Etat côtier qui doit prendre des mesures raisonnables pour l'exploration de son plateau continental, l'exploitation de ses ressources naturelles, et la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution par les pipelines.

PARAGRAPHE II. LA DELIMITATION DU PLATEAU CONTINENTAL

La délimitation maritime revêt aujourd'hui un intérêt considérable en droit international des espaces maritimes au regard des possibilités économiques accrues qu'ont offertes les emprises étatiques sur la mer. Il convient d'abord de distinguer la question de la délimitation du plateau continental entre les Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face de la délinéation ou la délimitation du plateau continental par fixation de la limite extérieure quand ce plateau s'étend au-delà des 200 milles marins des lignes de base à

⁷⁹ CNUDM, Art. 60(7).

partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale. Dans le premier cas, elle est effectuée par voie d'accord entre les Etats concernés conformément au droit international.⁸⁰ Comme nous le verrons, la pratique des Etats en la matière n'a pas laissé place aux accords spontanés entre les Etats dans les zones maritimes vouées à l'exploitation, le plateau continental particulièrement. Il y a eu plutôt le succès de la CIJ à l'affirmation du caractère juridique de la solution équitable comme norme fondamentale de délimitation concertée du plateau continental. Dans le cas de la délinéation, l'Etat côtier a uniquement l'initiative de définir le rebord externe de la marge continentale, lorsque celle-ci s'étend au-delà des 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de sa mer territoriale, et de fixer la limite extérieure de son plateau continental. Il devra communiquer les informations y relatives à la Commission des limites du plateau continental ou Commission on the Limits of the Continental Shelf (ci-après dénommée CLCS), organe compétent au regard de la CNUDM pouvant recommander la fixation définitive de ladite limite.⁸¹ Nous apprécions d'une part l'œuvre jurisprudentielle dans la recherche d'une « solution équitable » aux différends de délimitations maritimes entre Etats dont les plateaux continentaux sont limitrophes ou se font face (A), et aborderons d'autre part, la procédure à suivre pour établir et présenter une demande de fixation de la limite extérieure du plateau continental (B).

A. L’AFFIRMATION JURISPRUDENTIELLE DU CARACTERE JURIDIQUE DE LA SOLUTION EQUITABLE EN MATIERE DE DELIMITATION MARITIME

La solution juridique aux différends relatifs à la délimitation maritime entre deux Etats dont les plateaux continentaux sont adjacents ou se font face était motivée par la *conception déclarative* qui tendait à attribuer à chaque partie les zones constituant son

⁸⁰ CNUDM, Art. 83.

⁸¹ CNUDM, Art. 76(4-8).

prolongement naturel. Autrement dit, cette approche consiste à rechercher les limites naturelles, qui une fois découvertes grâce à un examen scientifique approprié permet de tracer la ligne de démarcation entre les plateaux continentaux des deux Etats.⁸²

Mais, cette conception apparemment simple s'est révélée inapplicable dès l'arrêt *plateau continental de la mer du Nord* de 1969, car l'inexistence d'une séparation naturelle du fond marin impliquait sa remise en cause étant donné qu'elle ne se bornait qu'à découvrir lesdites limites naturelles dont la recherche complique le déroulement des procédures. Face aux difficultés de mise en œuvre des principes et règles de droit international applicables dans l'affaire *plateau continental de la mer du Nord*, précisément la solution consacrée dans les dispositions pertinentes de l'Article 6⁸³ de la Convention de Genève de 1958 sur le plateau continental fondée sur le « principe de l'équidistance », a été écartée par la CIJ qui déclare que

[...] les Parties ne sont tenues d'appliquer ni la Convention de 1958 qui n'est pas opposable à la République fédérale, ni la méthode de l'équidistance en tant que règle obligatoire de droit coutumier, ce qu'elle n'est pas. Mais entre Etats qui ont un problème de délimitation latérale de plateaux continentaux limitrophes il demeure des règles et principes de droit à appliquer et il ne s'agit, en l'espèce, ni d'une absence de règles, ni d'une appréciation entièrement libre de la situation par les Parties. Il ne s'agit pas non plus, si le

⁸² WEIL (Prosper), *Perspectives du droit de la délimitation maritime*, op.cit., p. 30 et s.

⁸³ Il s'agit des dispositions des deux premiers paragraphes : « 1. Dans le cas où un même plateau continental est adjacent au territoire de deux ou plusieurs Etats dont les côtes se font face, la délimitation du plateau continental entre ces Etats est déterminée par un accord entre ces Etats. A défaut d'accord, et à moins que les circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, celle-ci est constituée par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces Etats.

2. Dans le cas où un même plateau continental est adjacent aux territoires de deux Etats limitrophes, la délimitation du plateau continental est déterminée par accord entre ces Etats. A défaut d'accord, et à moins que les circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, celle-ci s'opère par application du principe de l'équidistance des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces Etats. »

principe de l'équidistance n'est pas la règle de droit, d'avoir à titre subsidiaire une autre règle unique équivalente.⁸⁴

Elle précise qu'elle n'a pas à faire elle-même la délimitation des zones de plateau continental relevant respectivement de chaque Partie, qu'elle n'est par conséquent pas tenue d'en prescrire les méthodes à utiliser pour y procéder, ni se substituer aux Parties, mais qu'elle doit toutefois leur indiquer les principes et règles de droit en fonction desquels devra se faire le choix des méthodes et des éléments à prendre en considération aux fins de la délimitation. Ainsi, elle souligne que la délimitation doit faire l'objet d'un accord entre les Etats intéressés et que cet accord doit se réaliser selon des principes équitables établis sur la base de préceptes très généraux et de bonne foi, qui constituent de véritables règles de délimitation des plateaux continentaux limitrophes parce qu'ils reflètent les idées qui ont toujours inspiré le développement du régime du plateau continental.⁸⁵ Il convient de relever dans cette jurisprudence les fondements du droit de la délimitation maritime qui consistent, d'une part à la règle procédurale de délimitation par voie d'accord, et d'autre part à la règle substantielle de recourir au cours de la négociation à des principes équitables et d'aboutir à un résultat équitable.

Ces règles juridiques ont été confortées par les décisions ultérieures, notamment dans l'arrêt *délimitation du plateau continental dans la région du golfe du Maine* du 12 octobre 1984. Dans cette affaire, la Cour fait ressortir que *la norme fondamentale* du droit international coutumier régissant la matière de la délimitation maritime prescrit en définitive que la délimitation, qu'elle se fasse par accord direct ou par décision de tierce partie, doit reposer sur l'application de critères équitables et sur l'utilisation de méthodes pratiques aptes à assurer un résultat équitable.⁸⁶ Il souligne que l'application de tel ou tel

⁸⁴ C.I.J. Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 1969, *Affaire du plateau continental de la mer du Nord*, Arrêt du 20 février 1969, p. 46, par. 83.

⁸⁵ C.I.J. Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 1969, *Affaire du plateau continental de la mer du Nord*, Arrêt du 20 février 1969, par. 85, p. 47.

⁸⁶ C.I.J. Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 1984, *Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du Maine*, Arrêt du 12 octobre 1984 rendu par la chambre constituée par ordonnance de la Cour du 20 janvier 1982, p. 300, par. 113.

critère équitable ou l'utilisation de telle ou telle méthode pratique n'est pas à rechercher dans le droit international général coutumier, mais plutôt dans le droit international particulier pour voir s'il y existe ou non, dans l'Etat du droit actuellement en vigueur entre les Parties au procès, une quelconque règle de droit requérant spécifiquement des Parties, et par conséquent de la Chambre, l'application à la délimitation recherchée de certains critères ou de certaines méthodes pratiques déterminées.⁸⁷ Mais dans le cas d'espèce, la Chambre conclut comme ce fut le cas dans l'arrêt de la Cour de 1969 que les dispositions de l'Article 6 de la Convention de 1958, tout étant en vigueur entre les Parties, ne comportent pas pour ces dernières, ni pour la Chambre, une obligation juridique de les appliquer à la délimitation maritime unique.⁸⁸ De même, l'examen de la conduite des Parties dans leurs rapports n'a pas non plus entraîné l'acquiescement à l'application d'une méthode spécifique prônée par l'autre Partie, ni une forclusion quant à la possibilité de s'y opposer. Par ailleurs, il n'est pas résulté de leur conduite l'effet d'instaurer autour d'une ligne un *modus vivendi* respecté en fait.⁸⁹ Elle conclut donc qu'en l'état les Parties ne sont pas tenues d'appliquer les dispositions conventionnelles et s'est livrée à l'examen critique des critères et méthodes concrètement proposés par les Parties tout en demeurant consciente de son obligation de se conformer à la norme fondamentale fournie par le droit international général en la matière.⁹⁰ Elle décide, afin de réaliser, en l'espèce, l'application la plus correcte de cette norme fondamentale, de partir en principe d'une division par parts égales des zones de chevauchement des projections maritimes des côtes des Etats impliqués dans la délimitation et de combiner des critères complémentaires appropriés, pour autant que cette combinaison se révèle imposée par les circonstances pertinentes de la zone concernée et se tienne dans les limites réelles d'une telle exigence.⁹¹

⁸⁷ C.I.J. Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 1984, *Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du Maine*, op.cit., p. 300, par. 114.

⁸⁸ Ibid., p. 303, par. 125.

⁸⁹ Ibid., p. 303, par. 126.

⁹⁰ C.I.J. Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 1984, *Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du Maine*, op.cit., p. 326, par. 191.

⁹¹ Ibid. par. 197.

Les décisions ultérieures de la CIJ porteront moins sur l'affirmation de la norme fondamentale de recherche de résultat équitable mais beaucoup plus sur les critères à prendre en considération dans l'opération de délimitation maritime. Ainsi, dans l'affaire *plateau continental Libye/Malte de 1985* la distance sera reconnue comme fondement ou base juridique du titre au plateau continental. En conséquence, une constatation physique n'est pas utile du moment que l'évolution du droit permet à un Etat de prétendre que le plateau continental relevant de lui s'étend jusqu'à 200 milles de ses côtes, quelles que soient les caractéristiques géologiques du sol et du sous-sol correspondants.⁹²

Il découle de ces analyses que la délimitation suppose l'existence d'une zone de chevauchement, c'est-à-dire d'un espace sur lequel deux Etats suffisamment proches revendiquent l'un et l'autre un titre juridique c'est-à-dire une certaine portion du sol et du sous-sol marin adjacents à leur territoire. « La frontière à déterminer amputera nécessairement la part qui reviendrait à chacun d'eux si l'autre n'existait pas; elle devra cependant reconnaître à l'un comme à l'autre tout ce à quoi ils ont droit ».⁹³

Cependant, si la jurisprudence est restée constante en suivant une démarche identique par rapport à la règle fondamentale de recherche de solution équitable, « La tâche est rendue malaisée par l'extraordinaire variété des situations concrètes »⁹⁴. Ce qui rend souvent complexe l'interprétation des conditions particulières à chaque cas concret et exige du juge un sens aigu de rigueur. Aussi dans cet exercice, la fonction judiciaire a engendré l'imprécision ou tout au moins une largesse terminologique dans son œuvre normative du droit de la délimitation maritime. Le professeur J-P. Queneudec met en évidence cet état de choses dans ses remarques sur « Les principes dégagés par le juge et le rôle des circonstances pertinentes en matière de délimitation maritime ».⁹⁵ Il souligne en effet que

⁹² C.I.J. Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 1985, *Affaire plateau continental Jamahiriya arabe Libyenne/Malte*, Arrêt du 3 juin 1985, p. 35, par. 39.

⁹³ DUPUY (Pierre-Marie), op.cit. p.764.

⁹⁴ Ibid. p.766.

⁹⁵ QUENEUDEC (Jean-Pierre), Les principes dégagés par le juge et le rôle des circonstances pertinentes en matière de délimitation maritime, in *Revue INDEMER*, Le processus de délimitation maritime. Etude d'un cas fictif, Colloque International de Monaco du 27 au 29 mars 2003, Paris, Ed. A. Pedone, 2004, pp. 279 et s.

Non seulement les mêmes mots peuvent recouvrir des notions différentes, mais divers mots sont aussi utilisés pour désigner la même chose. Ainsi, les conditions particulières à prendre en considération dans une situation donnée - à ce titre considérées comme pertinentes - ont-elles été indifféremment appelés « circonstances », « éléments », « facteurs », ou même « critères ». « C'est toutefois le mot « principe » qui a été à l'origine des plus graves malentendus, comme l'ont montré les querelles – aujourd'hui dépassées – autour du « principe de l'équidistance » et des « principes équitables ».⁹⁶

Dans la jurisprudence récente, l'analyse de deux arrêts de la CIJ *Délimitation maritime et questions territoriales entre Qatar et Bahreïn (2001)* d'une part, et *Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigeria (2002)* d'autre part, permet de noter l'utilisation quelque peu large ou inconstante de la terminologie car la formule *principes équitables/circonstances pertinentes* est appelée *règle* dans le premier cas et *méthode* dans le second.⁹⁷

Malgré cette difficulté d'ordre terminologique, il convient de noter dans cette jurisprudence, l'effort de réunification des règles et des principes du droit de la

⁹⁶ QUENEUDEC (Jean-Pierre), op.cit. p. 279 et s. Dans son projet d'article sur le droit de la mer la Commission du droit international consacre en 1956 « le principe de l'équidistance » pour la délimitation maritime. Il en est de même de la convention de Genève de 1958. Dans l'affaire *Plateau continental de la mer du Nord, l'Allemagne y voit « une méthode »* et la Cour à de nombreuses reprises mentionne « méthode fondée sur l'équidistance » tout en soulignant que celle-ci n'était pas obligatoire, et dégagea la « règle de droit prescrivant le recours à des principes équitables compte tenu de toutes les circonstances pertinentes. L'affaire du Golfe du Maine s'est plutôt attachée à distinguer les principes juridiques du droit de la délimitation d'une part, et les « critères équitables » et des « méthodes pratiques ». Selon la Chambre de la CIJ, « critères équitables » était préférable à celle de « principes équitables » parce que ces « critères empruntés à l'équité. Le Tribunal arbitral pour la Délimitation de la frontière maritime Guinée/Guinée Bissau se refusa d'utiliser « principes équitables » et s'est référé à des « facteurs » Voir pour plus de détails Recueils CIJ, 1969, 1982, 1984 et 1985.

⁹⁷ Voir le pour le premier cas, le par. 231 : « [...] la règle de l'équidistance/circonstances spéciales qui est applicable en particulier à la délimitation de la mer territoriale, et la règle des principes équitables/circonstances pertinentes, telle qu'elle s'est développée depuis 1958 dans la jurisprudence et la pratique des Etats quand il s'agit de délimiter le plateau continental et la zone économique exclusive, sont étroitement liées l'une à l'autre », C.I.J. Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 2001, *Affaire de la délimitation maritime et des questions territoriales entre Qatar et Bahreïn*, Arrêt du 16 mars 2001, p. 111. Pour le second cas, le par. 288 : « la méthode dite des principes équitables/circonstances pertinentes » (...) « était très proche de celle de l'équidistance/circonstances spéciales applicable en matière de délimitation de la mer territoriale », C.I.J. Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 2002, *Affaire de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria*, Arrêt du 10 octobre 2002, p. 441.

délimitation maritime applicables aux différentes zones maritimes sous juridiction nationale. Etant donné que la règle de l' « équidistance/circonstances spéciales » s'applique à la délimitation de la mer territoriale et que celle de « principes équitables/circonstances pertinentes » s'applique à la délimitation du plateau continental ou de la ZEE, il est souhaitable qu'elles soient expressément reconnues équivalentes parce qu'elles poursuivent non seulement un but identique, celui d'aboutir à une solution équitable, mais elles jouent aussi pratiquement le même rôle, celui de corriger la ligne provisoire d'équidistance une fois tracée.⁹⁸

Il ressort de cette analyse que la délimitation du plateau continental entre Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face, qu'elle soit l'objet d'accord direct entre les Etats intéressés ou d'intervention de tierce partie c'est-à-dire l'arbitre ou le juge international, doit se faire conformément à la norme fondamentale de résultat équitable. Cependant, lorsque le plateau continental s'étend au-delà des 200 milles marins des lignes de base, l'Etat côtier a certes la capacité de fixer la limite extérieure de son plateau continental, mais seule la CLCS est compétente au regard de la CNUDM, pour formuler des recommandations pouvant rendre définitive cette limite extérieure.⁹⁹

B. LA QUESTION DE LA DELIMITATION DU PLATEAU CONTINENTAL AU-DELA DES 200 MILLES

Cette question concerne en principe les Etats côtiers qui estiment disposer de plateau continental s'étendant au-delà des limites de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale. Conformément aux dispositions de la CNUDM¹⁰⁰, l'Etat côtier intéressé définit le rebord externe de sa marge continentale et fixe la limite extérieure du plateau continental selon les limites maxima prévus à cet

⁹⁸ QUENEUDEC (Jean-Pierre), op.cit., p. 284.

⁹⁹ CNUDM, Art. 76§4-10 et l'Annexe II. Les documents relatifs aux activités de la CLCS sont disponibles sur le site de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des Affaires juridiques des Nations Unies : <http://www.un.org/depts/los/clcs_new/clcs_home.htm>

effet. La délimitation de la limite extérieure du plateau continental de l'Etat côtier au-delà des limites de 200 milles permettra à la communauté internationale et aux utilisateurs des mers et océans de savoir les limites des zones maritimes dans lesquelles l'Etat côtier exerce sa souveraineté, ou ses droits souverains et juridiction en considération des différents régimes juridiques applicables. Si l'Etat côtier a la latitude de définir et de fixer cette limite extérieure, celle-ci ne devient définitive et obligatoire c'est-à-dire opposable aux autres Etats qu'après recommandations de l'organe compétent qu'est la CLCS qui a d'ailleurs élaboré, face au silence de la CNUDM, des Directives scientifiques et techniques et une procédure à suivre par les Etats pour établir et présenter une demande aux fins de fixation de la limite extérieure de plateau continental.¹⁰¹ La CNUDM étant déjà en vigueur, les Etats doivent s'acquitter de bonne foi les obligations souscrites par eux. A cet effet, la XI^e Réunion des Etats Parties a décidé de considérer la date d'adoption des Directives scientifiques et techniques comme le début du délai de 10 ans prévu à l'Article 4 de l'Annexe II de la CNUDM pour adresser à la CLCS les communications conformément au paragraphe 8 de l'Article 76.¹⁰² Si la question gagne l'adhésion de l'ensemble des Etats Parties, d'énormes difficultés s'imposent non seulement aux Etats, particulièrement les Etats en développement, s'agissant du respect du délai prévu, mais aussi à la CLCS qui doit faire face aux questions tant techniques que purement juridiques inhérentes aux demandes. D'une part, les questions techniques sont des questions de caractère général pour lesquelles ni la CNUDM ni les Directives scientifiques et techniques ne donnent pas d'indications précises.¹⁰³ A cet égard, la CLCS entend arrêter des méthodes, approches et critères communs ou uniformes susceptibles d'assurer

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ CLCS, Directives scientifiques et techniques de la Commission des Limites du Plateau Continental, CLCS/11 du 13 mai 1999, CLCS/11/Corr. 1 du 24 février 2000 et CLCS/11/Add. 1 du 03 septembre 1999.

¹⁰² « a) Dans le cas d'un Etat Partie pour lequel la Convention est entrée en vigueur avant le 13 mai 1999, il est entendu que le délai de 10 ans visé à l'article 4 de l'annexe II de la convention est considéré comme ayant commencé le 13 mai 1999 », Réunion des Etats Parties, Onzième Réunion, 29 mai 2001, SPLOS/72.

¹⁰³ Déclaration du Président de la CLCS sur l'état d'avancement des travaux de la Commission, 06 octobre 2006, CLCS/52, par. 50.

l'application de ses recommandations.¹⁰⁴ D'autre part, les questions purement juridiques concernent les demandes d'extension de plateau continental soumises par certains Etats et qui ont fait l'objet de contestation ou d'objection de la part d'autres Etats. Il s'agit en fait des différends relatifs à la délimitation bilatérale du plateau continental entre Etats voisins ou d'autres différends maritimes ou terrestres non résolus.¹⁰⁵ Ces demandes peuvent être soumises à la CLCS¹⁰⁶ qui ne s'y prononce que, si et seulement si, elle reçoit l'accord préalable de tous les États parties à ce différend. Elle examine alors selon le cas une ou plusieurs demandes concernant des régions visées par le différend.¹⁰⁷

Les Etats côtiers en développement, y compris les pays les moins avancés (PMA) et les petits Etats insulaires, en ce qui concerne les sont confrontés aux implications aussi bien scientifiques et techniques que financières qu'exigent la soumission et l'opération de fixation de la limite extérieure de plateau continental. Les Etats côtiers du golfe de Guinée représentent un nombre important dans l'ensemble des Etats qui pourraient procéder à l'extension de leurs plateaux continentaux.¹⁰⁸ Hormis, l'Angola qui figurait déjà sur la liste établie à cet effet en 1978, tous les autres Etats se trouvent sur la liste de 1998 et devraient tous communiquer à la CLCS les informations relatives à l'extension de la limite extérieure de leur plateau continental avant la date limite du 13 mai 2009

¹⁰⁴ Déclaration du Président de la CLCS sur l'état d'avancement des travaux de la Commission, 27 avril 2007, CLCS/54, Point 4.

¹⁰⁵ Ces différends sont résolus en vertu des dispositions de l'article 46 et de l'annexe I du Règlement intérieur de la CLCS.

¹⁰⁶ Nous citons à titre indicatif les différends entre la Norvège et le Danemark au sujet des Îles Faroe et du Groenland d'une part, entre le Norvège, l'Islande et la Fédération de Russie d'autre part. Récemment, le 13 juillet 2007 le Vanuatu a soulevé une objection à l'examen de la demande partielle de la France relative à l'extension du plateau continental respectivement au sud-ouest et au sud-est de la Nouvelle-Calédonie. Mais, la France a pris acte de cette objection en demandant à la CLCS de ne pas procéder à l'examen de la région du sud-est de la Nouvelle-Calédonie.

¹⁰⁷ Par. 5, annexe I du Règlement intérieur de la CLCS.

¹⁰⁸ Au total 44 Etats côtiers en développement sont concernés dont 19 sont des PMA. La région du golfe de Guinée compte le Congo, le Gabon, le Ghana et le Nigéria comme Etats en développement ; et l'Angola, le Bénin, la R. D. Congo, la Guinée Equatoriale, la Guinée, Sao Tomé et Príncipe, la Sierra Leone et Togo parmi les PMA. Pour plus d'informations voir : CROKER (Peter F.), *The CLCS : a Further Update on the Work of the Commission, in The Establishment of the Outer Limits of the Continental Shelf beyond 200 Nautical Miles – Its international circumstances, and its scientific and technical aspects*, Ocean Policy Research Foundation, Tokyo, April 2007, p. 18.

conformément au programme de soumissions 2005-2009.¹⁰⁹ Mais, le constat est qu'il n'y a formellement pas à cet effet de communications émanant de ces deux Etats à l'attention de la CLCS. Alors que la date butoir s'approche inexorablement, l'inaction des Etats en développement face à cette obligation est loin d'être interprétée comme un manque de volonté politique et d'intérêt au problème de fixation des limites extérieures de leurs plateaux continentaux. C'est plutôt l'insuffisance de ressources humaines qualifiées, l'inexistence de matériels techniques et de la technologie nécessaires pour produire des données sismiques et bathymétriques qui les mettent au défi. On ne saurait en dire davantage dans la mesure où la communauté internationale est consciente de la situation et encourage les efforts des Etats développés au niveau bilatéral et multilatéral visant à aider ceux en développement à élaborer les dossiers à soumettre à la CLCS, surtout concernant l'évaluation de la nature et de l'étendue du plateau continental de l'Etat côtier et le tracé de la limite extérieure de son plateau continental.¹¹⁰

Il nous semble cependant pertinent que les Etats Parties à la CNUDM, la CLCS avec l'assistance technique de la DOALOS ainsi d'autres institutions telles le PNUE ou la COI de l'UNESCO envisagent les possibilités d'une gestion concertée de la question de fixation des limites extérieures de plateau continental des Etats du golfe de Guinée. N'est-il pas possible, compte-tenu de la situation actuelle de la question spécifiquement dans la région du Golfe de Guinée, d'encourager ou de susciter des communications conjointes des Etats concernés par l'extension de plateau continental? On peut en effet mettre en œuvre cette perspective sous l'angle du précédent que constituent les communications conjointes faites à la CLCS par la France, l'Irlande, l'Espagne, le

¹⁰⁹ Selon le programme 2005-2009 établi pour la liste de 1978, seul l'Angola est concerné et devrait débiter ces consultations avec DOALOS courant avril 2006, tandis que le Nigéria, le seul Etat de la Région du golfe de Guinée à répondre à répondre à DOALOS avec précision de date, devrait entamer ses consultations courant Mars 2007.

¹¹⁰ Nations Unies, Résolution A/RES/61/222 du 16 mars 2006, par. 15 et 16. Il convient également de souligner les efforts de la DOALOS dans la formation sur la mise en œuvre des dispositions de l'article 76 de la CNUDM. Il a été ainsi organisé des stages de formation au niveau des régions de la Pacifique (Fiji, février/Mars 2005), de l'Océan Indien (Sri Lanka, Mai 2005), de l'Océan Atlantique, façade africaine (Ghana, Décembre 2005) et de l'Amérique Latine et des Caraïbes (Mai 2006). La Commission Océanographique Internationale (COI) de l'UNESCO a contribué énormément au renforcement des capacités des ressources humaines dans les Etats africains en vue de l'application de l'article 76 de la CNUDM.

Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord relative à la région de la mer Celtique et la Baie de Biscaye. Cette proposition ne présume certes pas l'existence ou l'absence de différends entre les Etats côtiers du golfe de Guinée dans les termes de l'Article 46 et de l'annexe I du Règlement intérieur de la CLCS mais elle est plutôt conçue sur l'objectivité qui intègre non seulement les difficultés actuelles sus évoquées mais aussi anticipe les différends potentiels c'est-à-dire qui pourraient survenir entre ces Etats. Sur le plan opérationnel, au côté des structures nationales compétentes, on peut compter sur l'importante équipe d'experts de la région du Golfe de Guinée, notamment ceux de la Commission Intérimaire du GEM du Courant de Guinée qui coordonne activement des mécanismes sous-régionaux de gestion intégrée des zones côtières et marines avec l'appui technique des Agences et des programmes des Nations Unies.

CONCLUSION SECTION I

L'extension de la juridiction des Etats côtiers en mer ainsi que le développement simultané des techniques et de technologies d'exploration et de forage du sous-sol sous-marin suscitent d'intérêts quant à l'effectivité de l'exercice par ces Etats de leurs compétences sur les ressources naturelles sous souveraineté. La région du Golfe de Guinée qui est connue pour ses richesses minérales offshore n'a pas échappé aux prétentions d'appropriation antagoniques des Etats riverains. Pour preuve le différend relatif à la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigeria¹¹¹ dans lequel est intervenue la Guinée Equatoriale devant le CIJ montre l'importance incontournable de la délimitation des frontières maritimes dans l'exercice des compétences de l'Etat côtier en mer. L'affirmation du caractère juridique de la solution équitable en matière de délimitation maritime dans les 200 milles contribue à assurer la sécurité juridique des rapports maritimes internationaux. Car, d'une part, entre plateaux continentaux d'Etats

¹¹¹ Voir C.I.J. Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 2002, *Affaire de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria*, Arrêt du 10 octobre 2002.

dont les plateaux sont limitrophes ou se font face, il n’y aurait plus de contestation de juridiction. D’autre part, chaque Etat distingue nettement les limites de sa compétence et par ricochet, celles de ses obligations vis-à-vis des Etats tiers dans l’exploitation d’espaces d’usage international.

La région du Golfe de Guinée a connu particulièrement une stabilité juridique en raison du règlement juridictionnel du différend sus-évoqué qui a permis à certains Etats voisins d’élaborer une réglementation appropriée sur la gestion de leurs ZEE respectives en instituant conformément à la CNUDM, un régime conventionnel d’exploitation commune des ressources naturelles des eaux surjacentes, du sol et sous-sol marins. Ainsi, l’avancée juridique qu’il y a eue dans la région, conjuguée aux enjeux économiques de l’exploitation des ressources naturelles, les hydrocarbures notamment, a déterminé la Fédération du Nigéria qui jouit d’espaces maritimes plus étendues que ses voisins, à conclure bilatéralement avec la Guinée Equatoriale et Sao Tome & Principe des traités relatifs à leurs ZEE et aux ressources.¹¹² Il s’agit là des régimes établis sur la base des développements récents du droit de la délimitation maritime intégrant par conséquent les spécificités que pose la présence ou le chevauchement des ressources sur différentes juridictions. Ainsi, le *Treaty on the Joint Development of Petroleum and other resources, in respect of Areas of the EEZ* entre la Guinée Equatoriale et Sao Tome & Principe institue une zone d’exploitation commune qui couvre aussi bien les eaux surjacentes, le sol et le sous-sol marins à l’intérieur de laquelle un contrôle conjoint de deux Parties est

¹¹² **NIGERIA-EQUATORIAL GUINEA:** Treaty between the Federal Republic of Nigeria and the Republic of Equatorial Guinea concerning their maritime boundary, 23 September 2000 (entry into force: 3 April 2002) and Treaty between the Republic of Equatorial Guinea and Nigeria on Joint exploration of crude oil, especially at the Zafiro-Ekanga Oil Field located at the maritime boundary of both countries, 3 April 2002; **NIGERIA-SAO TOME & PRINCIPE:** Treaty between the Federal Republic of Nigeria and the Democratic Republic of Sao Tome and Principe on the Joint Development of Petroleum and other Resources, in respect of Areas of the Exclusive Economic Zone of the Two States 21 February 2001; **EQUATORIAL GUINEA-SAO TOME & PRINCIPE:** Treaty concerning the Delimitation of the Maritime Boundary between the Republic of Equatorial Guinea and the Democratic Republic of Sao Tome & Principe, 26 June 1999; **SAO TOME & PRINCIPE-GABON:** Agreement on the Delimitation of the Maritime Border between the Gabonese Republic and the Democratic Republic of Sao Tome & Principe, 26 April 2001; United Nations, DOALOS, Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation, Treaties InfoBase.

exercé s'agissant de l'exploration et de l'exploitation des ressources.¹¹³ En ce qui concerne le *Treaty on Joint of crude oil* entre le Nigéria et la Guinée Equatoriale, elle répond au problème spécifique de chevauchement de gisements pétroliers sur lesquels les deux Etats disposent des droits souverains. Il s'agit là un mécanisme efficace permettant d'éviter les différends potentiels liés au chevauchement des marges continentales ou des gisements offshore sur différentes juridictions.

En conséquence, la délimitation maritime en assurant la sécurité juridique dans les rapports entre Etats dans l'exercice de leur juridiction en mer et en favorisant la mise en place des régimes concertés de gestion des ressources du sous-sol marin garantit également la sécurité juridique des activités d'exploitation pétrolière en mer. Cette sécurité consisterait concrètement à assurer un certain nombre de conditions minimales ou de garanties nécessaires à la mise en exploitation de gisements de pétrole dans une zone. Il s'agit cumulativement d'une absence de contestation territoriale dans la zone à mettre en exploitation, puis d'une absence de concurrent sur la même zone. Par ailleurs, elle permet aussi de déterminer l'Etat côtier responsable des obligations internationales relatives à la sécurité maritime dans cette zone. La délinéation en ce qui la concerne détermine les obligations de l'Etat côtier au plateau continental vis-à-vis de l'Autorité Internationale s'agissant des droits à verser du fait de l'exploitation des ressources à l'extérieur de ligne 200 milles.

SECTION II. LES LEGISLATIONS MINIERES DANS LES ETATS CÔTIERS DU GOLFE DE GUINEE

Les législations minières sont constituées de l'ensemble des normes législatives et réglementaires applicables aussi bien aux activités de prospection, de recherche, d'exploitation qu'à la possession, la détention, le transport, le stockage et le commerce

¹¹³ Treaty between the Federal Republic of Nigeria and the Democratic Republic of Sao Tome and Principe on the Joint Development of Petroleum and other Resources, in respect of Areas of the EEZ of the Two States 21 February

des hydrocarbures sur le territoire, dans les eaux territoriales et la ZEE d'un Etat ainsi que sur le plateau continental qui lui est adjacent. Il s'agit en premier lieu des lois portant, selon les cas, code minier, pétrolier ou réglementation des activités de recherche et d'exploitation des hydrocarbures dans lesquelles est prévu le cadre général c'est-à-dire les définitions et dispositions générales, les conditions d'attributions de droits miniers, les dispositions particulières, bref la réglementation de tous les aspects de la mise en valeur des hydrocarbures.¹¹⁴ Mais ces textes législatifs sont mis en application par le pouvoir exécutif à travers les décrets, arrêtés et directives etc. Il importe d'abord de souligner que les Etats du Golfe de Guinée bien qu'ils aient sacrifié à la pratique internationale en liant le pétrole au droit minier, ont toutefois dérogé dans leurs législations récentes en consacrant un droit pétrolier spécifique dans l'ensemble du droit minier.¹¹⁵ Ces législations minières ou pétrolières couvrent aussi bien les aspects juridiques, fiscaux que comptables de l'exploitation pétrolière. En effet, les aspects juridiques portent sur le cadre réglementaire et contractuel entendu comme l'ensemble des règles applicables aussi bien au contrat qu'aux parties à savoir, l'Etat et la société pétrolière contractante. Les aspects fiscaux regroupent à la fois la fiscalité générale à laquelle toutes les entreprises sont assujetties et la fiscalité pétrolière spécifique à l'activité d'exploitation pétrolière. Quant aux aspects comptables, ils sont essentiellement axés sur la comptabilité générale et la comptabilité des coûts pétroliers c'est-à-dire le traitement comptable des

2001, Art. 2 And 3.

¹¹⁴ Il importe de souligner l'effort d'harmonisation de la législation minière dans l'espace UEMOA où est en vigueur le Règlement n° 18/2003/CM/UEMOA du 23 décembre 2003 portant Code minier communautaire.

¹¹⁵ Les Etats africains du Golfe de Guinée producteurs du pétrole ont opéré une réglementation abondante depuis les années 1990. Cependant, les conventions pétrolières sous le régime de textes anciens demeurent en vigueur jusqu'à leurs échéances. Les principaux textes récents en vigueur sont les suivants : **Bénin** : Loi n° 2006-18 du 17 octobre 2006 portant Code pétrolier. **Cameroun** : Loi n° 001-2001 du 16 avril 2001 portant code minier; Loi n°99/013 du 22 décembre 1999 portant Code Pétrolier et son Décret d'application n° 2000/465 du 30 juin 2000. **Congo** (Brazzaville) : Loi n° 4-2005 du 11 avril 2005 portant Code minier ; Loi n° 24-94 du 23 août 1994 portant Code des hydrocarbures. **Côte-d'Ivoire**: Loi n° 95-553 du 17 juillet 1995 portant Code minier et le Code pétrolier (version du 31 mai 1996). **Gabon** : Loi n° 05-2000 du 12 octobre 2000 portant Code minier; Loi n°14/74 du 21 janvier 1975 portant réglementation des activités de recherche et d'exploitation pétrolière sur le territoire de la République Gabonaise et Loi n° 14/82 du 24 janvier 1983. **Guinée Equatoriale**: Hydrocarbons Law No.8/2006, of 3 November of the Republic of Equatorial Guinea. **Nigeria**: Petroleum Act 1969 and the Petroleum (Amendment) Decree 1996; Petroleum (Drilling and Production) Regulations, 1969 with amendments in 1973, 1979, 1995, 1996 and Petroleum (Amendment) Decree 1996; Deep Offshore and Inland Basin Production Sharing Contracts Decree

dépenses d'exploration, de développement, d'exploitation, de commercialisation et des dépenses en capital. Une étude d'ensemble de ces différents aspects de la législation minière aurait permis de mettre en évidence d'importantes considérations pour une large compréhension de la question. Cependant, nous nous limitons à l'essentiel en abordant d'une part, les conditions et modalités d'octroi des licences (**Paragraphe 1**), et d'autre part, apprécions la fiscalité applicable et la participation nationale aux opérations pétrolières à la lumière des développements récents des législations minières des Etats du Golfe de Guinée (**Paragraphe 2**).¹¹⁶

PARAGRAPHE I. LES CONDITIONS ET MODALITES D'OCTROI DES DROITS MINIERS

D'une manière générale, les activités de mise en valeur d'hydrocarbures passent nécessairement par plusieurs étapes à savoir la prospection, la recherche, l'exploitation, le transport, le stockage et la commercialisation. Mais, notre analyse portera essentiellement sur la prospection, la recherche, l'exploitation et le transport d'hydrocarbures.¹¹⁷ A chaque niveau, l'utilisation par les sociétés pétrolières des droits ou titres miniers nécessite une autorisation préalable de l'Etat propriétaire des ressources qui conditionne l'octroi à certaines obligations qui varient selon la phase des opérations pétrolières. Nous abordons d'une part, la procédure et les conditions d'attribution des autorisations de

Nº 9 of 1999; Deep Offshore and Inland Basin Production Sharing Contracts (Amendment) Decree Nº 26 of 1999.
Togo: Loi n° 96-004/PR portant Code minier.

¹¹⁶ Nous abordons certes les contrats pétroliers et leur mise en application dans nos développements ultérieurs.

¹¹⁷ Les législations ont dans leur ensemble fourni des définitions pertinentes de ces termes. Ainsi par exemple, le code pétrolier béninois cité dispose en son chapitre1: « La prospection : L'opération qui consiste à faire des investigations superficielles ou autres avec l'utilisation éventuelle des méthodes géologiques, géophysiques et géochimiques en vue de la découverte d'indices d'hydrocarbures », tandis que « Les recherches consistent à « Tout ensemble de travaux superficiels ou profonds exécutés en vue d'établir la continuité d'indices découverts par les prospections ; d'étudier, le cas échéant, les conditions d'exploitation des gisements découverts à des fins commerciales ». Toutefois, les deux concepts constituent la phase d'exploration. L'exploitation quand à elle s'entend ici stricto sensu et consiste à extraire des substances d'hydrocarbures pour en disposer à des fins utilitaires.

prospection et de recherche à la phase d'exploration **(A)**, et d'autre part, la procédure et les conditions d'attribution de l'autorisation d'exploitation **(B)**.

A. PROCEDURE ET CONDITIONS D'ATTRIBUTION DES AUTORISATIONS DE PROSPECTION ET DE RECHERCHE A LA PHASE D'EXPLORATION

La procédure d'attribution des droits miniers consiste à chaque étape de l'activité pétrolière aux autorisations préalables de prospection, de recherches, d'exploitation et de transport des hydrocarbures liquides et gazeux, dont l'obtention requiert des demandeurs certaines obligations. A la phase d'exploration qui comprend la prospection et la recherche d'hydrocarbures, l'Etat à travers les compétences légales reconnues au ministre chargé des hydrocarbures organise la procédure d'attribution des autorisations nécessaires. Celles-ci sont accordées aux personnes morales du droit national ou aux sociétés étrangères ayant une filiale ou représentation soumise au droit national. L'autorisation de prospection d'hydrocarbures confère à son titulaire, dans un périmètre défini, *le droit non exclusif* de procéder, concurremment avec les titulaires d'autorisation de prospection valables pour la même région, aux opérations de prospection ». Elle est attribuée de façon précaire et révocable pour une durée de deux (2) ans au plus et peut être prorogée une seule fois pour une durée d'un (1) an maximum. Elle est accordée par arrêté du ministre chargé des hydrocarbures (Bénin, Cameroun, Congo, Gabon). En Côte-d'Ivoire, il s'agit plutôt d'une autorisation de reconnaissance d'hydrocarbures aux fins d'information technique qui est accordée par *un acte du gouvernement* pour une durée d'un (1) an au plus et peut être renouvelée une seule fois pour une durée d'un an au plus. Les législations nigériane¹¹⁸ et équato-guinéenne, si elles consacrent le rôle prédominant

¹¹⁸ Petroleum Act 1969, Chapter 10, First Schedule: "1. An oil exploration licence shall apply to the area specified therein which may be any area on which a premium has not been placed by the Minister, and shall authorise the licensee to undertake exploration for petroleum in the area of the licence, excluding land in respect of which the grant of an oil prospecting licence or oil mining lease has been approved by the Minister and land in respect of which an oil prospecting licence or oil mining lease is in force. 2. An oil exploration licence shall not confer any exclusive rights over the area of the licence, and the grant of an oil exploration licence in respect of any area shall not preclude the grant of another oil exploration licence or of an Oil prospecting licence or oil mining lease over the

du ministre en charge des hydrocarbures en matière d'autorisation de prospection et constatent aussi le caractère non exclusif et précaire de cette autorisation, elles diffèrent des précédentes au regard de la durée. Le *Petroleum Act (1969)* nigérian dispose:

An oil exploration licence shall terminate on 31 December next following the date on which it was granted, but the licensee shall have an option to renew the licence for one further year if (a) he has fulfilled in respect of the licence, all obligations imposed upon him by this Act or otherwise; (b) the Minister is satisfied with work done and the reports submitted by the licensee in pursuance of the licence; and (c) an application for renewal has been made at least three months before the date of expiry of the licence.¹¹⁹

La Guinée équatoriale accorde une première période d'exploration d'une durée de 4 à 5 divisée en deux sous-périodes et de deux prorogations d'un an maximum.¹²⁰ Il importe de souligner que l'autorisation de prospection ne peut porter sur une zone couverte par un permis d'exploitation.

Cependant, c'est l'autorisation de recherche donnant droit au permis de recherche d'hydrocarbures ou permis H qui confère dans les limites de son périmètre et indéfiniment en profondeur, *le droit exclusif* de prospection et de recherches d'hydrocarbures liquides et gazeux.¹²¹ Ce principe est exprimé au cinquième point intitulé *oil prospecting licence* du *Petroleum Act* nigérian:

The holder of an oil prospecting licence shall have the exclusive right to explore and prospect for petroleum within the area of his licence.¹²²

same area or any part thereof. 3. [...]. 4. An oil exploration licence shall not confer any right to the grant of an Oil prospecting licence or an oil mining lease.”, <<http://www.nigeria-law.org/Petroleum%20Act.htm>>

¹¹⁹ Petroleum Act 1969, First schedule, Oil exploration licence (3.).

¹²⁰ Hydrocarbons Law No.8/2006, of 3 November of the Republic of Equatorial Guinea, “The exploration period is divided into: **a.** an initial exploration period divided into two (2) sub-periods, the first and second exploration sub-period. The duration of the initial exploration period shall be between four (4) and five (5) years, as specified in the relevant Contract; and **b.** a maximum of two (2) extension periods which shall be for a term of one (1) year each”

¹²¹ Code pétrolier béninois, Art. 18.

¹²² Petroleum Act 1969, Chapter 10, First Schedule. <<http://www.nigeria-law.org/Petroleum%20Act.htm>>

Contrairement à l'autorisation de prospection, l'autorisation de recherches ou permis de recherches constitue un titre pétrolier qui ne peut être accordé qu'à une personne morale ou conjointement et solidairement à plusieurs personnes morales qu'elles soient nationales ou étrangères, satisfaisant à certains critères ou conditions d'engagement, notamment disposer de capacités techniques et financières suffisantes pour mener à bien les activités découlant du titre pétrolier ; s'engager à y consacrer un effort technique et financier approprié ; être constitué en filiale avec domiciliation de son siège dans le pays hôte ; assurer les engagements contractuels et les activités de la filiale par une garantie totale de la société mère ; s'engager à respecter les normes internationales et nationales de protection de l'environnement ; s'engager à présenter et mettre en œuvre un programme de formation et d'emploi des nationaux.¹²³

Les permis de recherche d'hydrocarbures ou permis H sont attribués par décret du président de la république¹²⁴, d'une part, sur proposition du ministre chargé des hydrocarbures et d'autre part, après enquête publique et appel à concurrence sans que le refus puisse ouvrir droit quelconque au demandeur débouté totalement ou partiellement. Mais, préalablement à l'octroi de permis de recherche, sur autorisation du conseil des ministres il est établi un contrat pétrolier entre le demandeur et le ministre chargé des hydrocarbures ou toute autre institution compétente de l'Etat. Les permis de recherche d'hydrocarbures constituent des droits mobiliers, indivisibles, non amodiabiles, non susceptibles d'hypothèques. Ils sont cessibles et transmissibles sous réserves d'autorisation préalable accordée par le gouvernement. Leur durée est de trois (3) années et renouvelables deux fois pour trois (3) années au plus chaque fois par arrêté du ministre

¹²³ Il s'agit des critères essentiels établis par les différents textes pétroliers applicables précédemment cités en première note de la Section II du Chapitre I. *Conf.* Notamment : Nigérian Petroleum Act 1969, Chapter 10, Petroleum (Drilling and Production) Regulations, Parts I, III and IV ; Hydrocarbons Law No.8/2006, of 3 November of the Republic of Equatorial Guinea (Art. 17, 37, 38, 39 et 40), Loi congolaise N° 24/1994, Art. 21, 31, 32, 33 et 34 ; Loi camerounaise N° 99-013, Art. 2(l et p), 11(2), 12(l, m et n) et 77 ; Loi gabonaise N°14/74, Art. 13, 18, 19 et 20 ; et Loi béninoise N° 2006-18, Art. 11. Ces dispositions demeurent générales car les spécificités des critères ne peuvent s'observer que dans les conventions d'établissement (Gabon et Congo) ou dans les contrats pétroliers mêmes.

¹²⁴ Selon les lois pétrolières du Congo (Loi N° 24/1994, Art. 10) et du Bénin (Loi N° 2006-18, Art. 23), ce décret est pris en conseil des ministres.

chargé des hydrocarbures. Pendant, la durée de validité d'un permis de recherche d'hydrocarbures ou permis H, son titulaire peut, sur sa demande, être autorisé par décret pris en conseil des ministres à exploiter à titre provisoire les puits productifs pour une période maximale de (2) deux ans pendant laquelle il est tenu de poursuivre la délimitation du gisement et d'en élaborer le plan de développement conformément aux règles de l'art.

B. PROCEDURE ET CONDITIONS D'ATTRIBUTION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

L'autorisation d'exploitation ou permis d'exploitation constitue un titre pétrolier à l'instar du permis de recherche d'hydrocarbures ou permis H. C'est un titre pétrolier par lequel l'Etat concède, à titre exclusif, à une personne morale, le droit de mener des activités d'exploitation d'hydrocarbures. Il exige du demandeur la satisfaction à toutes les conditions de capacités techniques et de surfaces financières suffisantes, de personnalité morale du droit local et des garanties subséquentes, des engagements d'ordres environnementaux et professionnels. Les permis d'exploitation d'hydrocarbures sont attribués par décret après publicité et enquête publique. Ils peuvent si nécessaire faire l'objet d'une ou des conventions complémentaires relatives aux modalités techniques conclues entre le demandeur et le ministre chargé des hydrocarbures avant l'institution du permis. Ces conventions sont annexées au décret attribuant le permis. La délivrance du permis d'exploitation est la preuve d'une utilisation régulière et fructueuse du permis H. Le bénéficiaire ayant mis en évidence l'existence d'un gisement commercial (c'est-à-dire dont l'exploitation est économiquement rentable) à l'intérieur du périmètre sollicité et ayant présenté suivant les procédures régulières, avant l'expiration de ce permis, une demande d'autorisation d'exploitation accompagnée d'un plan de développement. Ce plan de développement devra mettre en évidence les travaux de développement c'est-à-dire les travaux autres que les travaux de recherche, préparatoires à l'extraction des hydrocarbures et à leur transport jusqu'au point d'enlèvement. Il doit comporter aussi,

entre autres, le plan de gestion environnementale des opérations pétrolières avec les mesures envisagées par le demandeur pour minimiser les risques de pollution et de dégradation de l'environnement par ces opérations.¹²⁵

Les permis d'exploitation sont accordés pour une durée de vingt cinq (25) années au plus. Elle peut être prorogée pour une durée exceptionnelle de dix (10) années au plus en des termes et conditions à convenir dans le contrat pétrolier. Contrairement aux permis H sont des droits mobiliers, indivisibles, non amodiabiles, non susceptibles d'hypothèques, les permis d'exploitation d'hydrocarbures constituent des droits immobiliers de durée limitée, distincts de la propriété du sol, susceptibles d'hypothèques. Ils sont cessibles sous réserve d'autorisation préalable accordée par le ministre chargé des hydrocarbures après autorisation du conseil des ministres.

Les limites du permis d'exploitation d'hydrocarbures étant définies par le décret d'attribution, son débordement éventuel sur une superficie qui ne fait l'objet d'un permis de recherche d'hydrocarbures ou permis H implique une nouvelle définition des limites dudit permis de manière à contenir entièrement le gisement découvert. De même, l'exploitation d'un gisement qui déborde éventuellement sur un autre permis de recherche d'hydrocarbures ou permis H est réalisée dans des conditions convenues d'un commun accord entre les titulaires de ces permis. Ces conditions sont toutefois préalablement soumises à l'approbation du ministre chargé des hydrocarbures après autorisation du conseil des ministres. Il convient enfin de souligner que les Etats producteurs se réservent le droit de procéder, dans les limites d'un périmètre objet de permis d'exploitation, à la recherche et à l'exploitation de toutes substances minérales autres que les hydrocarbures, sauf à proximité des puits ou des installations du titulaire du permis. Il pourrait s'agir de l'exploitation de produits solides tels que, les asphaltes, l'ozokérite, les bitumes, le grès bitumineux, les schistes dits bitumineux.

¹²⁵ La plupart des législations imposent des obligations de protection de l'environnement aux exploitants pétroliers, ce qui partit d'ailleurs des critères que nous avons énumérés précédemment. Mais, ces dispositions restent sommaires.

PARAGRAPHE II. FISCALITE ET PARTICIPATION NATIONALE AUX OPERATIONS PETROLIERES DANS LE GOLFE DE GUINEE

L'attribution des droits ou titres miniers aux compagnies pétrolières procure à l'Etat des recettes fiscales. Ces recettes regroupent une gamme variée de taxes et impôts qui diffèrent de ceux imposés aux contribuables sous le régime fiscal général. Il s'agit de bonus payés lors de la signature des contrats pétroliers et pendant la production, des redevances sur la production et sur la superficie exploitée ainsi que de l'impôt sur les bénéfices des sociétés pétrolières. A côté de ce régime spécifique, les exploitants pétroliers restent soumis au régime fiscal de droit commun, mais ils bénéficient toutefois d'importantes exonérations fiscales qui varient d'un Etat à un autre dans la région. Par ailleurs, dans le but d'assurer la couverture du besoin énergétique nationale et de promouvoir l'industrie pétrolière locale, les Etats du Golfe de Guinée participent à la production au même titre que les compagnies étrangères en disposant d'un pourcentage des participations des sociétés. Nous abordons d'une part, la fiscalité pétrolière **(A)** et d'autre part, les modalités de participation nationale à la production pétrolière des Etats côtiers du Golfe de Guinée **(B)**.

A. LA FISCALITE EN MATIERE PETROLIERE

La réglementation fiscale applicable aux activités de recherche et d'exploitation pétrolières dans les Etats du Golfe de Guinée comprend non seulement la fiscalité pétrolière proprement dite mais en outre la fiscalité de droit commun. La fiscalité pétrolière est en effet constituée de redevances minières (superficiare et proportionnelle) et de bonus. Les redevances sont exigibles des titulaires d'autorisations de prospection, de recherche, d'exploitation d'hydrocarbures et de contrats pétroliers. Elles sont instituées dans lesdits autorisations et contrats selon des conditions et modalités réglementaires en la matière. La redevance minière proportionnelle ou *royalty* est payable

sur la quantité totale d'hydrocarbures produite dans une concession donnée tandis que la redevance superficielle annuelle est payable par km². Les bonus sont des primes contractuelles que les sociétés pétrolières s'engagent à verser à l'Etat. On parle de *bonus de signature* lorsque le Contractant s'oblige à verser le bonus pour la conclusion de son contrat pétrolier, et de *bonus de production* lorsqu'il a l'obligation de le verser à l'Etat en fonction des volumes d'hydrocarbures produits. D'autre part, la fiscalité de droit commun porte sur les dispositions de codes des impôts et des investissements susceptibles de s'appliquer à toutes les personnes physiques et morales. Elle regroupe aussi bien les impôts directs qu'indirects.

Face à ces deux régimes fiscaux qui s'appliquent simultanément aux entreprises pétrolières, il est évident que les charges fiscales rendent moins compétitifs les producteurs pétroliers du Golfe de Guinée. Cependant, on peut noter une mise en œuvre souple des différentes législations fiscales consacrées à l'industrie pétrolière dans ces Etats. Ceux-ci font plutôt une application minimale de la fiscalité de droit commun afin de rendre compétitive ou attractive la fiscalité pétrolière. En matière de fiscalité de droit commun, les Etats accordent un large éventail d'exonérations fiscales et de conditions de stabilisation des autorisations et contrats pétroliers. En effet, le droit minier gabonais exonère les sociétés détentrices de titres miniers pour hydrocarbures liquides et gazeux des impôts, droits et taxes sur le chiffre d'affaires à l'intérieur du territoire, facturés par les sous-traitants ou les fournisseurs. En dehors du paiement des redevances minières proportionnelles, droits fixes miniers et des bonus de signature et de production, de l'impôt sur les sociétés, les sociétés pétrolières paient des droits d'enregistrement, de timbre, d'immatriculation et de transcription foncière, droits et taxes perçus par l'administration des douanes.¹²⁶ Il en est de même au Cameroun où à l'exception de l'impôt sur les sociétés et le cas échéant, de la redevance à la production, du prélèvement pétrolier additionnel et d'autres taxes, le titulaire du contrat de partage est exonéré de tout

¹²⁶ Art. 2, Loi n°14/74 du 21 janvier 1975 portant réglementation des activités de recherche et d'exploitation pétrolière sur le territoire de la République Gabonaise.

impôt ou taxe après impôt sur les bénéfices et les dividendes versés aux actionnaires du titulaire. Il est aussi exonéré de tout impôt direct frappant les résultats de ces opérations pétrolières au profit de l'Etat, des collectivités territoriales décentralisées et de toute personne morale de droit public et de tous droits et taxes à l'exportation à raison de ses activités.¹²⁷ La République du Congo prévoit presque les mêmes exonérations dans son Code des hydrocarbures.¹²⁸ La législation béninoise en ce qui la concerne accorde aux titulaires de permis et à leurs sous-traitants, pendant la période de recherches d'une part, des exonérations sur tous les droits, impôts et taxes à l'exception des impôts fonciers dans les conditions de droit commun sur les locaux à usage d'habitation, la redevance superficielle, la taxe de voirie et les droits d'institution des permis et d'octroi des autorisations. D'autre part, ils sont exonérés de tous droits, impôts et taxes pendant la période d'exploitation, à l'exception de la redevance « ad valorem » et de l'impôt sur le bénéfice.¹²⁹

A notre connaissance le Nigeria et la Guinée Equatoriale en ce qui les concerne, ne semblent accorder de telles exonérations fiscales. Au regard de la réglementation instituée par le *Deep Offshore and Inland Basin Production Sharing Contracts Decree No9 of 1999* dispose:

Nothing contained in this Decree shall be construed as having exempted the Contractors from the payment of any other taxes, duties or levies imposed by any Federal, State or Local Government, or Area Council Authority.¹³⁰

¹²⁷ Art. 99, Loi n°99/013 du 22 décembre 1999 portant Code Pétrolier. Cette énumération n'est pas exhaustive car cette disposition comporte d'autres exonérations. Les autres taxes dont il s'agit dans cette citation sont : Les droits fixes (art. 90), la redevance superficielle (art. 91), la redevance proportionnelle (art. 92), les bonus de signature et de production (art. 97) et le prélèvement pétrolier additionnel calculé sur les bénéfices tirés des Opérations Pétrolières (art. 98).

¹²⁸ Art.51 de la Loi n° 24-94 du 23 août 1994 portant Code des hydrocarbures : « La société ayant des activités couvertes par un permis de recherche ou d'exploitation est exonérée de tous impôts et taxes intérieurs autres que l'impôt sur les sociétés, la redevance minière proportionnelle, la part de profit oil de l'Etat, la contribution des patentes, les impôts foncier bâtis et non bâtis, les droits d'enregistrement et de timbre et les taxes rémunérant un service. »

¹²⁹ Art. 106, Loi n° 2006-18 du 17 octobre 2006 portant Code pétrolier de la République du Bénin.

¹³⁰ Par. (3), *Deep Offshore and Inland Basin Production Sharing Contracts Decree, No.9/1999*.

Sans se prononcer expressément sur les exonérations fiscales, la loi équato-guinéenne souligne:

Contractors and their Associates shall pay income taxes as provided by the applicable laws of Equatorial Guinea and any other tax, levy or charge not expressly included in its Contract or this Law.¹³¹

A ces exonérations accordées sur la fiscalité de droit commun s'ajoutent, d'une part, la stabilisation à long terme du taux et des modalités d'assiette et de recouvrement des redevances, et d'autre part, la possibilité pour les entreprises pétrolières de négocier ce même taux en fonction des conditions d'exploitation. Ces conditions ressortent moins des dispositions pétrolières générales que spéciales. Ainsi, un contrat pétrolier conclu en vertu d'une convention d'établissement entre la société et l'Etat va accorder nécessairement garantir des avantages spécifiques à celle-là. Le cadre contractuel de la société Total est établi sur cette base depuis les années 1970 dans plusieurs Etats francophones de la région, notamment au Gabon, au Congo et au Cameroun.

Par ailleurs, les législations autant que les conventions d'établissement adoptées avant les années 1990 se révèlent aujourd'hui inadaptées aux exigences de l'industrie pétrolière de la région surtout au regard de la croissance des activités pétrolières dans l'offshore profond. Ainsi, la Loi N° 13/1978 relative aux activités pétrolières en Angola n'est pas claire sur la redevance proportionnelle applicable à l'offshore profond. Or, les législations pétrolières récentes montrent une certaine flexibilité à ce prélèvement tenant ainsi compte des exigences économiques du forage dans l'offshore profond. C'est le cas du *Decree No 9 of 1999* nigérian relatif au contrat de partage de production en offshore profond qui prévoit un taux flexible de la redevance minière proportionnelle qui variant de 12% pour 200 m devient nulle (0) à une profondeur de plus de 1000 m.¹³² Cette mobilité du taux de la redevance proportionnelle est prévue dans d'autres législations. Au Gabon, ce taux

¹³¹ Art. 61. Hydrocarbons Law No.8/2006, of 3 November of the Republic of Equatorial Guinea.

¹³² Deep Offshore and Inland Basin Production Sharing Contracts Decree No 9 of 1999 amended by Decree No 26 of 1999.

varie entre 12% et 16,67% des hydrocarbures liquides extraites, et comprise entre 5% et 9% pour les hydrocarbures gazeux.¹³³ Pour la Guinée Equatoriale, le taux de la redevance varie selon la productivité du périmètre contractuel, mais ne doit pas être inférieur à 13% du volume de la production journalière.¹³⁴ Le Code pétrolier du Bénin prévoit un taux négociable de la redevance proportionnelle ou « ad valorem » qui varie selon la nature des hydrocarbures et les conditions d'exploitation mais ne peut en aucun cas être inférieur à 8%.¹³⁵ Ce taux est par contre fixé à 15% de la production journalière au Congo.¹³⁶ Il faut dire d'une manière générale que l'échelle mobile est la règle applicable à la redevance. Cependant les taux fixés constituent des garde-fous ou encore des grilles de négociations préétablies. Comme on le constate, un taux plancher et/ou un taux plafond sont souvent fixés pour la redevance proportionnelle mais la productivité du périmètre pétrolier et les conditions d'exploitation déterminent la mobilité ou non de l'échelle fiscale applicable.

En ce qui concerne l'impôt sur les sociétés c'est-à-dire l'impôt direct qui frappe le bénéfice brut (ou avant impôt) de la société sur les activités pétrolières en fin d'exercice comptable. Dans l'ensemble des Etats côtiers du Golfe de Guinée, son taux varie entre 25 et 50% et est redevable en matière de contrat de concession dans lequel le titulaire du permis exploite seul le gisement. Mais, dans le cas d'un contrat de partage de production, l'impôt n'est pas redevable car il est prélevé sur la part du pétrole brut revenant à l'Etat. Le taux est de 50% au Nigéria¹³⁷ et en Angola, 48,65% au Cameroun¹³⁸, entre 35% et

¹³³ Loi N° 14/74 du 21 janvier 1975, Art. 3.

¹³⁴ Hydrocarbons Law No 8/2006, Art. 58.

¹³⁵ Loi N° 2006-18, Art. 103.

¹³⁶ Loi N° 24/1994, Art. 47.

¹³⁷ Deep Offshore and Inland Basin Production Sharing Contracts Decree No 9 of 1999, [3.(1)]:

“The, Petroleum Profits Tax payable under a Determination of Production Sharing Contract shall be determined in accordance Petroleum Profit with the Petroleum Profits Tax Act as amended: Provided that the Petroleum Profits Tax applicable to the contract area as defined in the Production Sharing Contracts shall be 50 per cent flat rate of chargeable profits for the duration of the Production Sharing Contracts.”

¹³⁸ Loi N° 99-013, Art.96 : « 1) Le taux de l'impôt sur les sociétés applicable aux revenus tirés des Opérations de Recherche et d'Exploitation est fixé par le Contrat Pétrolier. Ce taux doit être compris entre le taux de droit commun prévu au Code Général des Impôts et 50 % ».

45% au Bénin¹³⁹, 35% au Congo¹⁴⁰, en Guinée Equatoriale¹⁴¹ et en Côte-d'Ivoire. Mais, ce taux est fixé à 56,25% au Gabon.¹⁴² En matière de recettes, les revenus pétroliers représentent une part importante des ressources des Etats producteurs. Le Nigéria avec une production journalière de plus 2,5 millions de b/j, est premier producteur du continent africain et 8^e exportateur mondial. En 2006, la production est évaluée à 119,23 millions de tonnes (Mt) de pétrole et 5210 milliards de m³ de gaz naturel. Les ressources pétrolières consistent à 90% des ressources et procurent annuellement près de 45 milliards de dollars US à l'Etat. Du côté de l'Angola, sa production est estimée 69,40 Mt équivalents en pétrole. Les revenus pétroliers contribuent à plus de la moitié du produit intérieur brut (PIB) de l'Angola et représentent 90% des revenus soit plus de 25 milliards de dollars US. Pour la Guinée Equatoriale, la production s'est élevée à 17,73 Mt. La production pétrolière du Congo s'est culminée à 13,53 Mt. Quant au Gabon, est a atteint 11,60 Mt pour le pétrole et 34 milliards de m³ pour le Gaz. En ce qui concerne le Cameroun et la Côte-d'Ivoire, leur production respective est de 3,20 Mt et 1Mt de pétrole.¹⁴³

B. LES MODALITES DE PARTICIPATION NATIONALE AUX OPERATIONS PETROLIERES

Les Etats côtiers du Golfe de Guinée participent de plus en plus à la recherche et à l'exploitation pétrolière. Si cette politique pétrolière a émergé dès les années 1990, elle ne

¹³⁹ Loi N° 2006-18, Art. 105.

¹⁴⁰ Loi N° 24/1994, Art. 42.

¹⁴¹ Hydrocarbons Law No.8/2006, Article 61 "Contractors and their Associates shall pay income taxes as provided by the applicable laws of Equatorial Guinea and any other tax, levy or charge not expressly included in its Contract or this Law" and Decree-Law No. 4/2004 dated 28 October 2004 of Equatorial Guinea.

¹⁴² Loi N°14/74, Art.10 : « Les sociétés sont soumises au paiement d'un impôt direct, calculé sur la base de leurs bénéfices imposables conformément aux dispositions de la loi n°12/73 du 20 décembre 1973 et du Code général des impôts directs. Le taux de l'impôt est fixé à 56,25 % ».

Le bénéfice imposable est déterminé à partir d'un chiffre d'affaires obtenu en prenant comme prix de vente du pétrole le prix affiché fixé par le Gouvernement. Les modalités de calcul du chiffre d'affaires fiscalisé sont définies par la convention d'établissement ».

¹⁴³ Le Nouvel Observateur, Atlaséco Edition 2008, paru le 15/11/2007.

devient effective qu'à partir des années 2000 à travers la conclusion des contrats d'exploitation et de partage de production (CEPP) avec les opérateurs étrangers. Il s'agit à l'état actuel d'une faible participation dans la mesure où des contrats conclus sous le régime classique des concessions demeurent encore en vigueur dans certains Etats. C'est précisément le cas au Gabon, au Cameroun et au Congo où le plus grand opérateur pétrolier qu'est le Groupe Total ne détient majoritairement que des titres de concessions. Total Gabon bat le record avec 17 titres miniers en contrat de concession sur un total de 26 qui lui revient. Dans ce lot, le plus ancien titre minier en concession est celui du gisement Ozouri attribué le 13 octobre 1958 et le plus récent date de 31 juillet 2001.¹⁴⁴ Au Congo par ailleurs, c'est la Convention d'établissement signée le 17 octobre 1968 entre la République du Congo et la société TOTAL E&P CONGO et ses Avenants successifs qui servent de bases juridiques au Contrat de Partage de Production (CPP) conclu en janvier 2004. Si ce cas permet de dire qu'*on met du nouveau vin dans une vieille outre*, le comble est que le Code des hydrocarbures de 1994 ne s'applique que si ses dispositions ne sont pas contraires à ces anciennes stipulations.¹⁴⁵

Ces observations montrent les difficultés formelles qui limitent l'adoption d'un véritable régime juridique de partage de production. Celui-ci doit se traduire par l'insertion dans les lois pétrolières de dispositions relatives à la participation de l'Etat aux opérations pétrolières.¹⁴⁶ L'Etat directement ou par l'entremise d'un établissement public dûment mandaté participe à la recherche et à l'exploitation du pétrole. Dans le premier cas, il s'agit du rôle de régulation et de représentation que joue le ministère en charge des

¹⁴⁴ Rapport Transparence financière, l'exemple de Total au Gabon, Décembre 2006.

¹⁴⁵ Contrat de Partage de Production conclu en janvier 2004 entre la République du Congo et la société TOTAL E&P CONGO, Art. 3(3.1) : « Le contrat est un contrat de partage de production sur la Zone du Permis régi par la Convention [d'Etablissement signée le 17 octobre 1968], ses Avenants 1, 2, 3, 4, 5, 7 et 14, l'Accord du 30 juin 1989 ainsi que par les dispositions de la Loi 24-94 du 23 août 1994 portant Code des Hydrocarbures qui ne sont pas contraires à la Convention. »

¹⁴⁶ L'intérêt accordé à la participation de l'Etat aux opérations pétrolières remonte néanmoins pour certains Etats dans les années 1970. Ainsi, par exemple le gouvernement ivoirien a adopté l'Ordonnance n° 75-04 du 3 janvier 1975 portant sur les contrats de partage de production et de service en matière d'hydrocarbures liquides qui jusqu'au début de 1990 n'a eu à s'appliquer même une seule fois. Pour plus de détails voir M. KOUROUMA, Les aspects fiscaux des conventions pétrolières en Côte-d'Ivoire, in Revue internationale du droit Africain EDJA n° 22, 1994, pp. 64 et s.

hydrocarbures par le biais de la direction générale des hydrocarbures ou de toute autre structure compétente. Dans le second, il s'agit des sociétés nationales à statut d'établissement public industriel et commercial, qui ont pour objet de promouvoir la mise en valeur des hydrocarbures et de gérer les intérêts de l'Etat dans ce domaine. Elles réalisent des études techniques, économiques et juridiques, et participent aux opérations pétrolières (Société Nationale des Pétroles du Congo (SNPC) au Congo, SNH au Cameroun, PETROCI en Côte-d'Ivoire, SONANGOL en Angola, Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC) au Nigeria et GEPetrol en Guinée Equatoriale.¹⁴⁷ Elles assument la fonction opérationnelle tandis que le ministère en charge des hydrocarbures joue le rôle de régulation.

Dans le cadre d'un CPP, la production d'hydrocarbures est partagée entre l'Etat et le Contractant, conformément aux stipulations dudit contrat. Le contractant reçoit une part de la production au titre du remboursement des coûts pétroliers ou *cost oil* engagés dans l'exécution des opérations pétrolières. Cette part ne peut être supérieure au pourcentage de la production fixé dans le contrat de partage de production, qui définit les coûts pétroliers récupérables, leurs modalités particulières d'amortissement, ainsi que les conditions de leur récupération par prélèvement sur la production. Le solde de la production totale d'hydrocarbures après déduction du « *cost oil* » est appelé brut disponible ou *profit oil* ou *brut-profit* et partagé entre l'Etat et le Contractant. Le contrat de partage de production peut également prévoir une rémunération en espèces du

¹⁴⁷ La Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC) a été créée en 1971 et joue le rôle opérationnel et de régulateur pour le ministère Fédéral en charge des hydrocarbures du Nigéria. Elle a commencé par prendre des participations dans les compagnies internationales dès 1974 conformément aux directives de l'OPEP. En 1977, elle devient le concessionnaire exclusif des titres pétroliers et doit à ce titre accroître les réserves de l'Etat nigérian en hydrocarbures et œuvrer au développement du secteur pétrolier dont la production journalière est une source vitale pour l'économie nationale <<http://www.nnpcgroup.com/ep.htm>>. La SONANGOL détient aussi exclusivement les droits miniers en Angola <<http://www.sonangol.co.ao/wps/portal/ep>>. En Guinée Equatoriale, GEPetrol est établie comme compagnie nationale par Décret présidentiel en février 2001 et doit gérer les concessions pétrolières mises effectuées avant sa création et représenter l'Etat dans les CEPP <<http://www.equatorialoil.com>>. La SNH Cameroun a été créée en 1980 afin de promouvoir la mise en valeur des hydrocarbures et de gérer les intérêts de l'Etat dans ce secteur <<http://www.snh.cm>>. La Société Nationale des Pétroles du Congo (SNPC) a pour mission de contribuer à la gestion efficace et la valorisation du patrimoine pétrolier congolais. <<http://www.snpc-group.com>>. Pour les Etats ne disposant de structures autonomes, ce sont des services centraux en charge des hydrocarbures, c'est-à-dire les

Contractant au lieu d'une rémunération par une partie de la production d'hydrocarbures. Dans ce cas, le contrat est considéré comme un contrat de services à risques.

La préférence des Etats aux CPP est sous-tendue par des objectifs de développement du secteur des hydrocarbures qui doit contribuer non seulement à leur croissance économique en termes d'entrées de devises mais surtout à assurer la sécurité énergétique locale. En général, la plupart des législations minières prévoient l'affectation d'une partie des redevances pétrolières au financement d'investissements dans le secteur afin de renforcer la maîtrise des activités de recherche et d'exploitation des ressources naturelles. Ainsi, on rencontre dans les CPP des mécanismes de promotion des activités pétrolières. Au Congo, il s'agit de la Provision pour Investissements Diversifiés (PID), qui a pour objet de permettre d'affecter des fonds à des investissements ou à des engagements financiers destinés au développement de l'économie nationale par la promotion des petites et moyennes industries et entreprises (PMI et PME). Au Bénin, le gouvernement définit et met en œuvre la politique de promotion des activités pétrolières à travers le Fonds de promotion pétrolière. Il est aussi prévu un Fonds de développement des collectivités à travers le financement de projets de développement communautaire.

CONCLUSION SECTION II

D'une manière générale, tous les Etats du Golfe de Guinée consacrent la prééminence du Ministre en charge des hydrocarbures dans l'élaboration et l'exécution des procédures et conditions d'attribution de diverses autorisations et titres pétroliers. Il est l'autorité compétente de l'Etat en matière de gestion administrative et réglementaire de l'exploitation des ressources minières. Mais, il convient de souligner qu'en dehors de la loi pétrolière, il existe entre l'Etat d'accueil et les exploitants pétroliers des Conventions d'établissement qui attribuent des avantages spécifiques à ces derniers. Par ailleurs, ces

Directions Générales des Hydrocarbures, qui assument la gestion technique et opérationnelle des ressources (en exemple le Bénin et le Gabon).

conventions, malgré leur vieillesse, continuent de servir de base juridique aux CPP dans certains Etats. Or, les possibilités qu'offrent aujourd'hui l'exploitation en offshore et les exigences de sécurité énergétique nationale si elles déterminent le recours au CPP, impliquent néanmoins une réadaptation des cadres juridiques contractuels.

CONCLUSION CHAPITRE I

L'exploitation des ressources naturelles, notamment celle des hydrocarbures du plateau continental de l'Etat côtier implique la mise en œuvre par cet Etat d'importantes règles de droit international relatives à l'exercice de sa compétence exclusive sur ces ressources. Ainsi, cette compétence doit être exercée dans les limites de la juridiction maritime de l'Etat côtier. Ce qui fait nécessairement appel à la délimitation adjacente ou frontale du plateau continental avec les Etats voisins dans les limites des 200 milles des lignes de base de la mer territoriale. Mais, lorsqu'il dispose ou peut prétendre à un plateau étendu, il doit alors fixer la ligne extérieure de ce plateau qui n'est définitive que si les limites fixées sont conformes aux recommandations de la CLCS. Comme nous l'avons vu, dans l'un ou l'autre des cas l'opération de la délimitation maritime est complexe. Pour la délimitation de la juridiction maritime adjacente, l'affirmation jurisprudentielle du caractère obligatoire de la solution équitable par voie de négociation constitue une base de référence pour la délimitation entre les Etats qui sont encore confrontés à cette difficulté qui devient urgente du fait des possibilités d'exploitation de ressources dans l'offshore.¹⁴⁸ En conséquence, il ressort de cette exploitation une délimitation technique lorsqu'il y a chevauchement de ressources comme le montre déjà les régimes d'exploitation commune institués par voie conventionnelle entre le Nigéria, la Guinée Equatoriale, Sao Tomé & Principe et le Gabon.

¹⁴⁸ En raison des perspectives pétrolières dans la région du Golfe de Guinée les délimitations maritimes ci-après sont souhaitées : Nigéria-Bénin, Bénin-Togo, Togo-Ghana, Ghana-Côte-d'Ivoire.

La délinéation en ce qui la concerne, elle est imminente au regard du moratoire car la plupart des Etats côtiers de la région devront tous soumettre les communications relatives à l'extension de plateau continental à la CLCS avant la date limite du 13 mai 2009. Cependant, les difficultés techniques et financières inhérentes à la production des cartes et renseignements pertinents, y compris les données géodésiques nécessitent l'appui de la coopération internationale. Compte tenu des conditions objectives sus relevés, une soumission conjointe sinon en bloc des communications à adresser à la CLCS pourrait aboutir au traitement efficace de cette question afin d'assurer l'intégrité des dispositions de la CNUDM.

Par ailleurs, en raison des implications de droit interne de l'exercice des droits souverains et de la juridiction de l'Etat côtier en mer, il est impossible de mener des activités pétrolières en mer sans l'intervention des législations nationales y afférentes. Il s'agit essentiellement des législations minières qui s'appliquent à travers les actes réglementaires (décrets, arrêtés et directives administratives) en raison du double rôle qu'assume l'Etat-Administration, en tant que Partie contractante et régulateur des activités déployées sous sa juridiction. D'une manière générale, ces législations sont prévues pour les opérations pétrolières terrestres et recouvrent moins des aspects d'exploitation offshore. Mais, celles d'entre elles qui sont plus récentes (Bénin, Guinée Equatoriale et Nigéria) essaient de s'adapter à l'offshore compte tenu de la souplesse de leurs taux de redevances et des conditions spéciales qui peuvent être prises de commun accord en cas de difficultés opérationnelles de l'offshore profond. Il convient de souligner en outre que le secteur pétrolier de la région est hautement influencé par la discrétion ou la confidentialité ce qui rend imperméable toutes les tractations qui marquent la conclusion des contrats pétroliers et par conséquent les conditions dans lesquelles ils sont effectivement appliqués.

CHAPITRE II. LA MISE EN ŒUVRE DES LEGISLATIONS MINIERES DANS L'EXPLOITATION PETROLIERE OFFSHORE

Les législations minières fixent de façon générale le cadre juridique des activités de recherche, d'exploitation, de traitement ou de transport des hydrocarbures sur le territoire ou dans la zone maritime sous juridiction d'un Etat. Mais, c'est le contrat pétrolier qui définit les droits et obligations du contractant de l'Etat. Dans ce type de contrat, l'Etat entendu comme puissance publique ou Etat-Administration exerce dans l'élaboration et la mise en œuvre du contrat des pouvoirs exorbitants qui sont toutefois assouplis par le régime de règlement des différends contractuels. L'exploitant, titulaire d'un contrat pétrolier jouit du droit exclusif de réaliser des opérations pétrolières dans la région couverte par ce contrat. Mais, l'Etat exerce des compétences dépassant le cadre des contrats pétroliers, car il dispose d'un droit de juridiction aussi bien sur les personnes travaillant à bord des plates-formes que sur les installations et ouvrages destinés à l'exploitation pétrolière. Nous abordons d'une part les contrats pétroliers (**Section 1**), et la mise en œuvre du droit de juridiction de l'Etat côtier dans le cadre des opérations pétrolières en mer (**Section 2**)

SECTION I. LES CONTRATS PETROLIERS

Les autorisations de prospection, de recherche, d'exploitation et de transport des hydrocarbures, à elles seules, ne suffisent pas à assurer la conduite des opérations pétrolières. Le contrat pétrolier constitue le cadre approprié de mise en œuvre ces opérations dans l'industrie pétrolière internationale car c'est lui qui les détermine, fixe les conditions de leur mise en œuvre, les droits et les obligations des parties, la procédure de résiliation et le mode de règlements des litiges. Nous abordons d'une part, les différents types de contrats pétroliers (**Paragraphe 1**) et d'autre part, les règles de protection du contrat pétrolier et de règlement des litiges (**Paragraphe 2**).

PARAGRAPHE I. LES DIFFERENTS TYPES DE CONTRATS PETROLIERS

Les contrats pétroliers dans les pays en voie de développement mettent généralement en présence deux types différents de parties : l'Etat producteur et la société pétrolière étrangère. Cette situation est liée non seulement au manque de capitaux et de technologie mais aussi à la puissance des multinationales pétrolières dans le contrôle de ce secteur stratégique. Mais, l'exploitation pétrolière n'échappe pas à la spécialisation industrielle et ces multinationales doivent faire recours aux industries maritimes de l'offshore. Autrement dit, malgré leur gigantisme technique et financier les groupes pétroliers font appel à des entreprises spécialisées pour les travaux de forage et n'interviennent directement que pour la phase de l'exploitation.¹⁴⁹ Le Contracteur c'est-à-dire l'entité titulaire du permis H et toute autre société qui deviendrait collectivement partie au contrat d'exploitation pétrolière **(A)**, peut aussi bien conclure seul ou avec l'Etat de la ressource un contrat de forage **(B)** en ayant recours au service d'un sous-traitant spécialisé.

A. LE CONTRAT D'EXPLOITATION PETROLIERE

L'industrie pétrolière a généralement recours à deux types de contrat dans le cadre de l'exploration et de l'exploitation des hydrocarbures. Il s'agit du contrat de concession et du contrat d'exploitation et de partage de production (CEPP).

1. LE CONTRAT DE CONCESSION

La concession est un contrat par lequel un Etat concède en contrepartie de redevances et de bonus à une société des droits de recherche, d'exploitation et d'utilisation du pétrole sur une étendue donnée et pour une période donnée. En raison des facteurs de

¹⁴⁹ BEURIER (Jean-Pierre), Droits maritimes, op.cit., p.896 et s.

dépendance technique et financière évoqués précédemment, le contrat de concession a évolué en contrat d'association ou de coentreprise entre la société étrangère et la SNH ou toute autre structure habilitée de l'Etat propriétaire des ressources pétrolières. Il est généralement connu sous l'appellation *joint operating agreement* (JOA) ou *joint venture agreement* (JV). Les accords d'exploitation conjointe JV sont donc répandus dans les industries pétrolières des Etats africains qui y ont fait recours des les années 1970 afin d'ouvrir le secteur pétrolier aux investissements étrangers et de tirer en retour des recettes fiscales. Ce type de contrat définit des lignes directrices et les modalités de fonctionnement des opérations pétrolières entre la SNH et la ou les entreprises pétrolières étrangères. Les deux grands Etats producteurs de la région c'est-à-dire le Nigéria et l'Angola ont transféré exclusivement tous les droits miniers y compris la concession des opérations pétrolières aux structures nationales. En effet, seules sont titulaires ou concessionnaires de titres pétroliers la SONANGOL en vertu de la *Lei do Petroleo No. 13, 1978* relative aux Activités pétrolières en Angola et la NNPC pour le Nigéria sous le *Statutory instrument-Decree No. 33 of 1977*.

Sur le plan opérationnel, les sociétés partenaires désignent l'Opérateur qui est beaucoup plus en rapports juridiques avec la SNH. Il est chargé de soumettre au Gouvernement le plan d'exécution du projet et la prévision des coûts d'exploration et de développement. Toutes les parties contractantes participent aux coûts pétroliers au prorata de la part qui revient à chacune dans la licence. Elles s'acquittent en conséquence des redevances et impôts, et reçoivent ensuite les bénéfices restants en fonction du pourcentage de leurs intérêts. Les questions techniques relatives aux activités du JV sont discutées et les décisions stratégiques sont prises au sein de conseils d'administration où chacun est représenté sur la base de ses intérêts.¹⁵⁰

¹⁵⁰ En 2007, 6 JV sont en exploitation au Nigéria. Il s'agit de : (1) Shell Petroleum Development Company of Nigeria Limited (SPDC) qui compte près de 40% de la production journalière du Nigéria (899.000 b/j en 1997) avec plus de 80 puits de pétrole. Le JV est composé de NNPC (55%), Shell (30%), Elf (10%) et Agip (5%). (2) Chevron Nigeria Limited (CNL) entre NNPC (60%) et Chevron (40%) a été le second plus productif avec à peu près 400.000 b/j dans la région de Warri (Niger river) et dans les bas-fonds offshore. Sa productivité pourrait passer à près de 600.000 b/j. (3) Mobil Producing Nigeria Unlimited (MPNU) avec 60% pour NNPC et 40% pour Mobil, ce JV

2. Le contrat d'exploitation et de partage de production (CEPP)

Dans le CEPP, l'Etat est en partie propriétaire des produits extraits. Il les partage avec toutes les sociétés formant le Contracteur qui doit récupérer tous les coûts pétroliers encourus (*cost oil*) et recevoir une rémunération en nature en disposant d'une part de la production (*profit oil*). Les Etats côtiers du Golfe de Guinée ont progressivement adopté une législation propre à ce type de contrat vers la seconde moitié des années 1990. Il s'agit en particulier du Production Sharing Contracts (PSC) Decree No 9 of 1999 amended by Decree No 26 of 1999 du Nigéria, du Hydrocarbons Law No 8/2006 de la Guinée Equatoriale ainsi que son modèle de PSC. S'agissant des autres Etats leur législation est plutôt mixte en matière de CEPP. Il en est ainsi du Congo, du Cameroun et Gabon où le contrat de concession est majoritaire. Cependant, les CEPP ont été conclus récemment d'une part, sur la base des Conventions d'établissement des années 1970 et 1980 qui stipulent essentiellement la concession, et d'autre part sur la base des législations récentes mais qui ne s'appliquent que dans la mesure où elles ne dérogent pas à celles-là.

Le recours au CEPP est justifié par la nécessité de régler les difficultés liées au régime de concession où l'Etat par le biais de l'entreprise nationale concessionnaire détient les titres pétroliers mais dans lequel il devra attendre la vente du pétrole avant d'encaisser ses impôts et redevances. Le CEPP lui permet de participer à la production en disposant d'un pourcentage de la production qui lui permet non seulement de satisfaire sa demande locale mais aussi d'exporter dans la mesure où ses stocks propres le lui permettent. Par ailleurs, il attend naturellement les redevances et impôts des partenaires opérateurs. Mais, l'autre particularité est que ses partenaires sont propriétaires au même titre que lui. Ce

opère dans les bas-fonds offshore au Sud-Est du Delta du Niger. Sa productivité est passée à 632000 b/j en 1997. (4) Nigerian Agip Oil Company Limited (NOAC) opéré par Agip dans lequel NNPC détient 60%, Agip (20%) et Phillips Petroleum (20%). Sa productivité est de 150.000 b/j en onshore. (5) Elf Petroleum Nigeria Limited (EPNL) dont 60% de participation pour NNPC et 40% pour Elf avec 125.000 b/j en 1997. (6) Texaco Overseas Petroleum Company Of Nigeria Unlimited (TOPCON) opéré par Texaco avec une participation de 60% pour NNPC, 20% pour Texaco et 20% pour Chevron. Sa productivité est de 60.000 b/j. Pour l'Angola voir Figure 14).

régime répond au besoin de financement lié aux opérations pétrolières offshore car « Très peu de compagnies pétrolières sont susceptibles de développer la haute technologie de l'exploitation pétrolière en mer ».¹⁵¹

Sur le plan opérationnel, un arrangement régit l'entente entre la structure nationale représentant l'Etat et toutes les sociétés participant à l'exploitation. Dans, le CEPP un Contracteur assume la couverture des coûts d'exploration et de mise en production. Il s'agit notamment des investissements en capital et toutes les dépenses d'exploitation. En cas de découverte commerciale, ces coûts sont récupérés sur une partie du pétrole brut (Cost Oil). Ensuite, il compense les divers paiements effectués à l'Etat c'est-à-dire les impôts et les redevances versés durant l'année (Tax Oil). Le solde après déduction du Cost Oil et du Tax Oil est appelé Profit Oil et est enfin partagé entre le Contracteur et l'Etat.

Par ailleurs, il est fait recours à d'autres formules de contrat telles que le *joint bidding agreement* et l'accord d'*unitisation*. Ils constituent des accords préliminaires que plusieurs sociétés pétrolières peuvent avoir intérêt à passer entre elles afin de coopérer pour la signature d'un même contrat d'exploitation. Le *joint bidding agreement* peut être conclu entre plusieurs sociétés pétrolières afin de former un groupe compétitif au cours d'une phase de pré-qualification d'appel d'offres. Les opportunités financières et fiscales peuvent également motiver cet accord. En ce qui concerne l'accord d'*unitisation*, c'est plutôt les conditions techniques et opérationnelles d'exploitation du gisement, telles que la proximité de gisements, le chevauchement de gisements ou l'appartenance du même gisement à deux Etats voisins justifie le recours au régime d'*unitisation*. Il est prévu dans certaines lois pétrolières des Etats de la région du Golfe de Guinée.¹⁵²

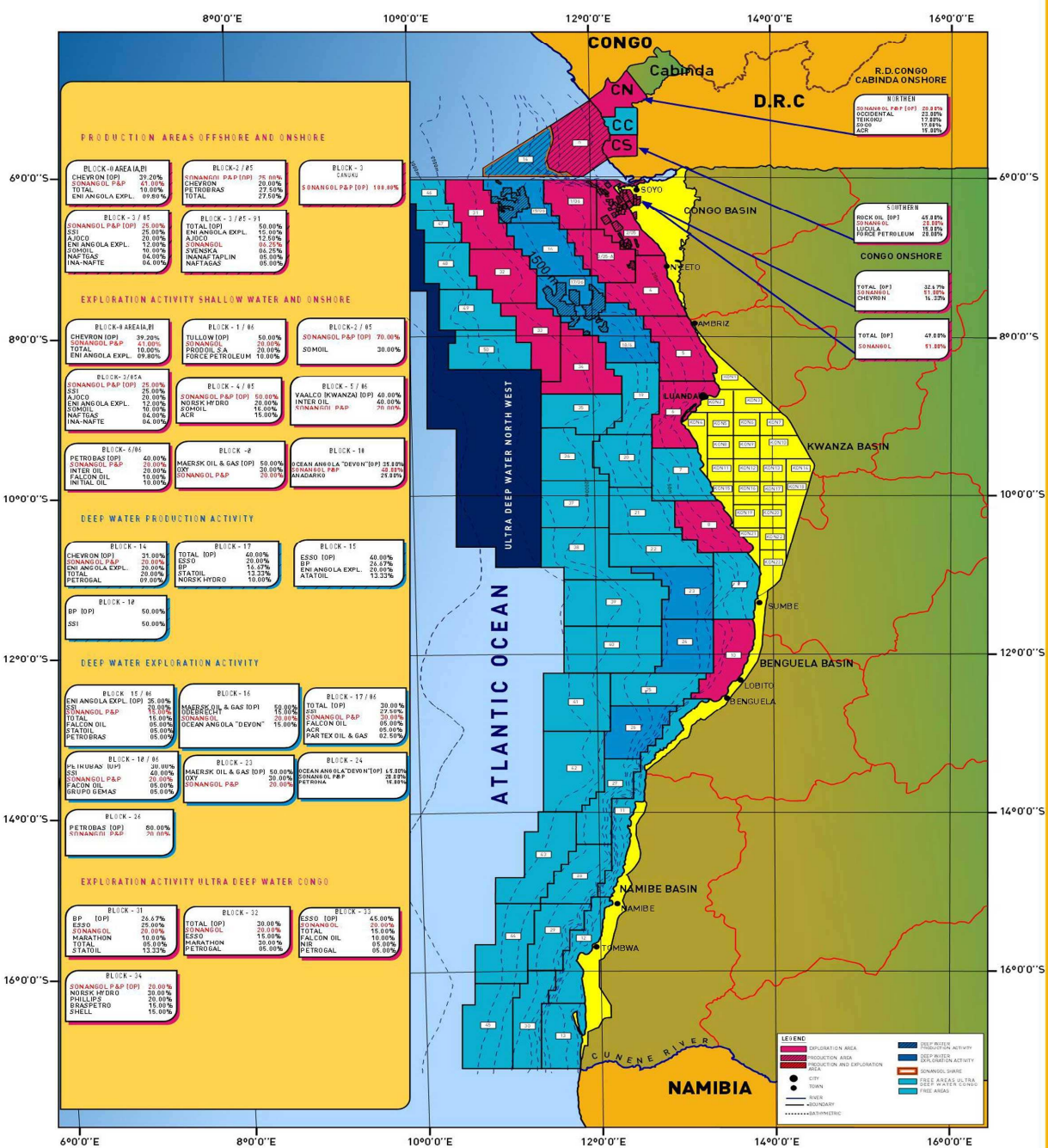
Il est aussi possible que de contrats spécifiques tel le contrat à risque ou le contrat de service soient passés entre l'Etat et l'entreprise pétrolière. On parle de contrat à risques

¹⁵¹ BEURIER (Jean-Pierre), Droits maritimes, op.cit. p. 897.

quand le titulaire assure non seulement la direction et la gestion des opérations pour le compte de l'Etat, mais assume aussi le financement des investissements en contrepartie des avantages contractuels futurs et du remboursement en espèces par l'Etat de l'ensemble des frais engagés. Dans le cas d'un contrat de service, la compagnie pétrolière exécute le service demandé par l'Etat propriétaire de ressources pétrolières et pour son compte, en contrepartie d'une rémunération forfaitaire quelque soit la découverte.¹⁵³

¹⁵² L'accord d'*unitisation* est l'objet du Chapitre XI du Hydrocarbons Law No.8/2006, of 3 November of the Republic of Equatorial Guinea; de l'article 80 de la Loi n°99/013 du 22 décembre 1999 portant Code Pétrolier ; de l'article 36 de la Loi n° 2006-18 du 17 octobre 2006 portant Code pétrolier.

¹⁵³ Ibid. p.898.



GAD-MC-07003 - I

Figure 14. Carte des concessions pétrolières de l'Angola (SONANGOL)

B. LE CONTRAT DE FORAGE

Le forage est l'ensemble des opérations consistant à pénétrer dans le sous-sol au moyen d'outils appropriés, soit pour des études géologiques, soit pour l'extraction des fluides contenus dans les terrains traversés, soit pour l'injection de fluide.¹⁵⁴ En matière d'exploration et de développement de gisements d'hydrocarbures dans le sous-sol marin, elle fait intervenir d'une part, des spécialistes tels les géophysiciens qui doivent interpréter les résultats des études sismiques, l'utilisation de logiciels informatiques de pointe pouvant aider au traitement de la sismique réflexion; et d'autre part doivent intervenir des sociétés prestataires de services maritimes offshore qui constituent des industries de construction de plates-formes et des engins de forage.

La recherche pétrolière en grande profondeur d'eau est particulièrement très onéreuse et les sociétés pétrolières titulaires de licences d'exploitation ne peuvent à elles seules disposer de toute la technologie nécessaire au forage. D'où la collaboration indispensable de ces services maritimes de l'offshore et le contrat de forage est le moyen juridique approprié permettant de fixer les rapports de prestations de service qui naissent entre eux. Ces prestataires de service sont considérés comme des sous-traitants, et il est bien possible qu'ils fassent partie du groupe Contractant dans le cadre d'un CEPP par exemple. Le contrat de forage est donc l'accord par lequel une société d'exploration ou d'exploitation opérant, soit seule, soit comme Opérateur d'une association de sociétés, attribue à une entreprise spécialisée dans l'exécution des forages un programme de forage.¹⁵⁵

La spécificité des tâches conduit alors le Contractant ou l'Opérateur en tant que maître d'œuvre à passer contrat avec l'entreprise de forage pour atteindre la roche mère et la société de forage en tant qu'entrepreneur réalise une prestation matérielle et indépendante

¹⁵⁴ Lexique de Gaz de France, <<http://www.gazdefrance.com/FR/public/page.php?idarticle=122>>.

en échange d'une rémunération.¹⁵⁶ Il doit non seulement accomplir sa prestation c'est-à-dire atteindre la profondeur projetée, mais aussi assumer un devoir de conseil et de conservation du gisement, de sauvegarde des hommes et du matériel au regard des conditions souvent difficiles du forage offshore. Cependant, ce contrat ne fait pas l'objet de dispositions particulières dans lois pétrolières. Mais, celles-ci soumettent généralement à l'approbation préalable du ministre chargé des hydrocarbures tous protocoles et conventions relatifs, notamment à la conduite des opérations de recherche et d'exploitation des hydrocarbures. C'est évidemment au Contracteur en tant que entrepreneur de veiller à ce que les opérations pétrolières soient mises en œuvre suivant les règles de l'art, dans le respect strict des conditions de sécurité et de la réglementation environnementale.

PARAGRAPHE II. LES REGLES DE PROTECTION DU CONTRAT PETROLIER ET DE REGLEMENT DES LITIGES

Les règles de protection du contrat pétrolier **(A)** sont les dispositions législatives prévues dans les codes ou les clauses contractuelles stipulées dans les Conventions d'établissement et dans le contrat pétrolier en vue de garantir la sécurité juridique des investissements privés étrangers. En ce qui concerne les règles de règlement des litiges, elles portent essentiellement sur l'arbitrage international **(B)**.

A. LES REGLES DE PROTECTION DU CONTRAT PETROLIER

Les règles de protection du contrat pétrolier se distinguent en clauses de stabilisation et clauses d'intangibilité du contrat.¹⁵⁷ D'une part, les clauses de stabilisation ont pour objet

¹⁵⁵ Ibid.

¹⁵⁶ BEURIER (Jean-Pierre), Droits maritimes, op.cit., p.898.

¹⁵⁷ Voir sur question LEBEN (Charles), Les investissements miniers dans les pays en développement : réflexions sur la décennie écoulée (1976-1986), in Journal du Droit international (JDI), 1986, n° 4, p. 895 et s; DAVID (Nicolas), Les clauses de stabilité dans les contrats pétroliers. Questions d'un praticien, JDI, n° 1, p. 79 et s.

de remédier à l'*aléa législatif* c'est-à-dire à geler la législation pétrolière du pays hôte dans l'état où elle se trouve à la date de la conclusion du contrat pétrolier et, partant, de limiter l'exercice par l'Etat de sa compétence législative. D'autre part, les clauses d'intangibilité tendent à pallier à l'*aléa administratif* c'est-à-dire les inconvénients résultant pour l'investisseur de l'exercice éventuel par l'Etat hôte des prérogatives de puissance publique en matière contractuelle. Elles visent ainsi à mettre l'investisseur à l'abri des pouvoirs exorbitants que l'Etat hôte peut tenir de son droit national à l'égard de ses contractants. Ces règles de protection des contrats peuvent être prévues soit dans les codes pétroliers, soit dans les textes réglementaires adoptés en application des lois, soit dans les conventions d'établissement qui dérogent souvent aux deux premiers. En effet, la Loi pétrolière de 1999 du Cameroun, tout en confirmant d'une part la validité des conventions d'établissement et contrats d'association conclus entre l'Etat et les sociétés pétrolières avant sa promulgation, et d'autre part celle des stipulations contenues dans lesdits conventions et contrats, telles qu'elles peuvent être modifiées ultérieurement par les parties pendant toute la durée de validité desdits conventions et contrats, dispose que :

Tout Titulaire [...] désirant se prévaloir d'une clause de sa convention d'établissement pour demander l'application d'une disposition particulière du présent Code en vue d'améliorer l'équilibre économique des accords qui le lient à l'Etat, est tenu d'accepter la renégociation desdits accords dans le cadre du présent Code et des textes réglementaires pris pour son application.¹⁵⁸

La renégociation implique une révision des anciennes stipulations contractuelles. Ce procédé va de soi parce que si les parties marquent leur accord de principe pour la renégociation il revient à dire qu'ils consentent à sauvegarder les intérêts des uns et des autres. La législation gabonaise qui pratique aussi le procédé de convention d'établissement consacre une solution approximative à la précédente. La loi pétrolière de 1975 fait bénéficier toute société se livrant au Gabon aux activités de recherche et

¹⁵⁸ Art. 118 (1- 4) de la Loi n°99/013 du 22 décembre 1999 portant Code Pétrolier du Cameroun.

d'exploitation des hydrocarbures d'une convention d'établissement qui fixe les règles contractuelles substantielles. Il s'agit, entre autres, les engagements réciproques entre les parties, les travaux d'amortissements applicables aux opérations pétrolières, les conditions d'application du régime fiscal, les règles juridiques applicables aux activités des bénéficiaires. L'Etat garantit au Contracteur la stabilité des conditions fiscales pour la durée du contrat. Les obligations découlant du contrat ne peuvent pas être aggravées, et l'équilibre global du contrat ne sera pas affecté de manière notable aussi longtemps qu'il demeure en vigueur entre les parties. Toutefois, ces dispositions prévoient des aménagements ou révisions pouvant être décidés de commun accord entre les parties lorsque cet équilibre viendrait à être rompu par l'activité législative ou réglementaire de l'Etat.¹⁵⁹

Pour le cas de la législation béninoise qui ne se réfère pas à une convention d'établissement, la révision du contrat en cas d'une rupture de son équilibre est expressément prévue dans le Contrat-type établi en vertu de la Loi béninoise n° 2006-18 portant code pétrolier :

Si les lois et règlements du Bénin en vigueur à la date de signature et applicables à l'exécution ou à l'interprétation du Contrat ou aux droits économiques des Parties sont amendés au point de modifier sensiblement l'équilibre économique existant entre les Parties à la date de signature, celles-ci doivent se rencontrer pour traiter de tout avenant qui, de commun accord doit tenir compte des paramètres techniques et commerciaux qui seraient les plus probables en cas de développement futur des Hydrocarbures.¹⁶⁰

Cette disposition prévoit le déséquilibre éventuel du contrat à raison d'un aléa législatif ou administratif qui pourrait exister déjà dès la signature du contrat ou dans l'avenir. Un règlement par consentement mutuel est en conséquence stipulé. Il importe néanmoins de souligner que les codes pétroliers ne prévoient pas expressément ou du moins en termes

¹⁵⁹ Art. 20.

clairs, les règles de protection ou de stabilisation juridiques des contrats. En dehors du cadre des contrats pétroliers, les clauses de stabilisation et d'intangibilité doivent être appréhendées dans les conventions d'établissement pour les sociétés qui en bénéficient car elles constituent le cadre juridique spécifique pouvant leur assurer une stabilisation quasi-totale des conditions d'exercice de leurs activités. Mais, d'un point de vue pratique on doit admettre que l'entrepreneur et l'Etat-Administration se côtoient quotidiennement et ce contact permanent crée des usages et pratiques favorables à une franche collaboration entre les parties contractuelles.

B. LES REGLES APPLICABLES AUX LITIGES

Nous avons souligné que la constitution en filiale avec domiciliation de son siège dans l'Etat d'accueil s'impose, entre autres, comme condition d'octroi aux personnes morales étrangères des titres pétroliers et donc d'exercice des activités pétrolières dans l'ensemble des Etats du Golfe de Guinée. Il en résulte par conséquent le rattachement desdits contrats à l'ordre juridique de l'Etat d'accueil. Ainsi, les contrats sont régis durant leur existence par le droit national et conformément aux stipulations contractuelles.

Cependant, en cas d'un différend n'ayant pas pu être réglé à l'amiable au moyen de compromis prévus dans les accords, conventions et avenants, les parties s'engagent à faire trancher de façon définitive et exclusive le différend par voie d'arbitrage international. A cet égard, les conventions pétrolières dans le Golfe de Guinée consacrent la compétence soit de la Chambre du Commerce Internationale (CCI)¹⁶¹ ou du Centre International pour le Règlement des différends relatifs aux investissements (CIRDI) du

¹⁶⁰ Contrat-type de partage de production (2007), Art. 30(2).

¹⁶¹ Chambre de Commerce Internationale (CCI) : Association de droit français fondée en 1919 qui se donne pour mission de promouvoir le commerce et l'investissement internationaux et l'économie de marché. Dans ce cadre, elle met entre autres à la disposition des parties un Règlement d'arbitrage et une des principales institutions d'arbitrage international dans le monde : la Cour internationale d'Arbitrage d'ICC. <<http://www.derains.com>>

Groupe Banque Mondiale.¹⁶² Les parties désignent en effet dans leurs conventions l'institution d'arbitrage de leur choix, précisent le nombre d'arbitres (3 arbitres plus souvent) et certaines conditions de procédure telles que la non-appartenance du troisième arbitre à la nationalité de chacune d'elle, le lieu où doit se tenir la procédure et la langue officielle d'arbitrage. Elles s'engagent en outre conformément aux règlements de la juridiction arbitrale choisie à accepter la sentence et en faciliter l'exécution. Ainsi, conformément à l'article 26 de la Convention de Washington de 1965, le consentement des parties à l'arbitrage CIRDI doit être considéré comme impliquant renonciation à tout autre mode de règlement.

D'une façon générale, l'exécution d'une sentence arbitrale sur le territoire d'un État est soumise à l'*exequatur* des juridictions de cet État. Mais, les États signataires de la Convention de New York s'engagent à ne pas refuser l'*exequatur* des sentences rendues dans un autre État sauf s'il est établi qu'elles ne satisfont pas à certaines conditions qui ne sauraient être plus strictes que celles prévues par la Convention.¹⁶³ Mais la Convention de Washington dispense en ce qui concerne les sentences CIRDI de toute procédure d'*exequatur* dans les États contractants où la reconnaissance d'une sentence est recherchée.¹⁶⁴ Il convient de souligner que le choix d'une institution d'arbitrage dépend des parties, et il n'est pas exclu que le même État ou le même Contractant ait préféré, d'une convention à une autre, d'institutions d'arbitrage différentes. La clause

¹⁶² À l'initiative de la Banque Mondiale, le Centre International pour le Règlement des différends relatifs aux investissements (CIRDI) a été établi par la Convention de Washington de 1965. Il a pour objet d'offrir des moyens de conciliation et d'arbitrage pour régler les différends relatifs aux investissements opposant des États contractants à des ressortissants d'autres États contractants. Au 04 novembre 2007, 155 États ont signé la Convention, dont 143 États ont déposé leurs instruments de ratification. Voir pour plus de détails : <<http://www.worldbank.org/icsid/contact.htm>>

¹⁶³ La Convention de New York ou "Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences étrangères", adoptée en 1958 par une conférence internationale sous l'égide des Nations Unies a pour objet essentiel de faciliter l'exécution des sentences arbitrales, les États parties à la Convention s'engageant à reconnaître l'autorité et à accorder l'exécution sur leur territoire des sentences étrangères rendues dans un autre État, sauf pour le défendeur à l'exécution à justifier d'un grief figurant parmi une liste limitative et qui exclut toute révision au fond. Ratifiée par plus de 134 États au 20 novembre 2004, la Convention, en ce qu'elle facilite la circulation internationale de la sentence, constitue un instrument important du développement de l'arbitrage international.

¹⁶⁴ DUPUY (Pierre-Marie), Droit international public, op.cit. p.728.

compromissoire du contrat-type de la Guinée Equatoriale offre à cet égard des options aux parties au gré de leurs intérêts. Elle est stipulée dans l'article 26(2) comme suit:

If the relevant Parties have not reached an amicable agreement after three (3) months of the date of the notice of a Dispute by one Party to another, unless the Parties to the Dispute mutually agree to an extension, any Party to the Dispute may refer the Dispute for resolution by final and binding arbitration:

(a) to the International Centre for the Settlement of Investment Disputes (the Centre) established by the Convention on the Settlement of Investment Disputes between States and Nationals of other States, done at Washington, March 18, 1965 (the ICSID Convention);

(b) to the Additional Facility of the Centre, if the Centre is not available; or

(c) in accordance with the Arbitration Rules of the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), if neither the Centre or the Additional Facility are available.¹⁶⁵

Il convient de remarquer que les Etats du Golfe de Guinée consacrent largement le recours à l'arbitrage du CIRDI non seulement dans les conventions relatives à l'exploration et exploitation des hydrocarbures mais aussi dans d'autres conventions portant sur les concessions minières et minérales et les grandes constructions. Cependant, peu d'affaires relatives à l'exploitation pétrolière ont été portées devant l'arbitrage CIRDI.¹⁶⁶ Ce mécanisme se révèle très sécurisant pour l'investisseur privé étranger au regard de la force exécutoire de la Convention de Washington. Par ailleurs, d'autres

¹⁶⁵ Production sharing contract between the Republic of Equatorial Guinea and Guinea Ecuatorial de Petroleos and [The company] for Block “●”

¹⁶⁶ Deux cas ont été conclus : Le premier, c'est l'affaire *Société Kufpec (Congo) Limited v. République du Congo* (Cas n° ARB/97/02) dont la procédure a été arrêtée sur désistement du demandeur en application de l'article 44 du Règlement. Le second est l'affaire *TG World Petroleum Limited v. République du Niger* (Cas n° CONC/03/1) dont le règlement a eu lieu avant composition de la commission. Deux cas en instance : *RSM Production Corporation v. République de la Centrafrique* (Cas n° ARB/07/2) enregistré le 18/01/2007, et *Shell Nigeria Ultra Deep Limited v. Federal Republic of Nigeria* (Cas n° ARB/07/18) enregistré le 26/07/07.

conventions pétrolières prévoient à côté de la clause compromissoire, le recours à la décision d'un expert pour une question donnée et selon une procédure de sélection bien déterminée. Si les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la sélection de l'expert, n'importe laquelle d'elles peut demander au Centre d'experts techniques de la CCI de désigner un expert conformément à son règlement. Et, elles s'engagent à coopérer avec l'expert dont la décision peut, si les parties le décident préalablement, faire l'objet d'une décision ultime et définitive au moyen de l'arbitrage.

CONCLUSION SECTION I

L'industrie pétrolière dans la région du Golfe de Guinée est en pleine mutation du fait de l'émergence des Etats côtiers dans le rang de grands producteurs en offshore profond. Les fortes potentialités en hydrocarbures révélées au grand jour grâce aux différentes prospections en offshore transforment aussi l'environnement juridique de l'industrie pétrolière régionale qui a connu un regain des contrats de partage de production (CEPP). Du côté des Etats intéressés, les CEPP ne sont plus seulement motivés par le besoin de sécurité énergétique et de promotion de l'industrie locale, mais ils y voient aussi une source vitale de l'économie nationale compte tenu de la part importante des revenus pétroliers dans leurs PIB. Du côté des compagnies pétrolières internationales, la spécialisation industrielle imposée par les explorations en grande profondeur rend indispensable la collaboration technique de spécialistes de plus en plus diversifiés des domaines telles que (études géologiques des couches sédimentaires, la géophysique, la technologie industrielle et informatique des affaires maritimes, etc.). En conséquence, deviennent inadaptées les législations d'antan prévues pour les exploitations terrestres et n'ayant pas par conséquent l'envergure de l'offshore. La complexité actuelle des contrats pétroliers en est la preuve et le débordement de la pratique du cadre juridique prévue suscite l'urgence reformulation législative. La forte dynamique de la législation offshore du Nigéria et l'arsenal institutionnel que constitue le Groupe NNPC sont convaincants à

ce propos. Aujourd'hui la participation moyenne de NNPC dans le capital des compagnies pétrolières étrangères est de 57%. La SNH Cameroun détient 20% du capital de chaque principale société pétrolière opérant dans ce pays. En Guinée Equatoriale, l'Etat a droit au minimum à 20% des participations pendant la phase d'exploration. Au Bénin, le Gouvernement à l'option d'acquérir une participation minimum de 15% des droits et obligations du Contractant relatifs à une découverte.

SECTION II. MISE EN ŒUVRE DU DROIT DE JURIDICTION DE L'ETAT COTIER DANS LE CADRE DES OPERATIONS PETROLIERES EN MER

Le droit de juridiction en mer de l'Etat côtier s'exerce aussi bien sur les installations pétrolières que sur les personnels travaillant à bord des plates-formes pétrolières. Si un régime juridique complexe s'applique aux installations en raison de leur nature hybride, la diversité des personnels complique également la détermination de leur statut lorsqu'ils sont à bord des plates-formes en mer. Cette diversité s'observe aussi bien en considération de leurs fonctions qu'au vu de leurs nationalités. Ces divers problèmes impliquent l'application des solutions dictées par les circonstances et le pragmatisme. Ainsi, si la présence des installations dans la juridiction maritime d'un Etat côtier les soumet à son contrôle c'est l'assimilation ou non des plates-formes au navire qui détermine les règles de droit maritime applicable. En ce qui concerne, la condition juridique des personnes à bord la souplesse des règles du droit international privé permettra d'apporter des éléments de réponse.

PARAGRAPHE I. L'EXERCICE DU DROIT DE JURIDICTION DE L'ETAT COTIER SUR LES INSTALLATIONS PETROLIERES EN MER

L'Etat côtier exerce sur les installations pétrolières en mer une juridiction particulière fondée tant sur l'exclusivité de ses compétences sur la zone maritime sous souveraineté

que sur les règles internationales applicables aussi bien à ces installations qu'à l'espace maritime dans lequel elles se situent. Nous abordons d'une part, la spécificité juridique des installations pétrolières en mer **(A)**, et les législations offshore qui leur sont appliquées d'autre part **(B)**.

A. LA SPECIFICITE JURIDIQUE DES INSTALLATIONS PETROLIERES EN MER

Les installations pétrolières en mer ont pour objet la recherche et l'exploitation des gisements d'hydrocarbures et sont régies par le droit minier de l'Etat côtier à l'instar des opérations terrestres de même nature. Mais, la préoccupation principale est que les opérations pétrolières se déroulent dans des espaces maritimes d'usage international et comme nous l'avons souligné leur présence en mer influe nécessairement sur les libertés traditionnelles jusque-là exercées dans le milieu marin. Il convient donc de savoir si ces installations au travers des activités qu'elles recouvrent, relèvent du droit maritime. En d'autres termes, il s'agit de déterminer la nature juridique des installations pétrolières ou de l'engin de forage. Pour y parvenir, il faudrait d'abord les rapprocher au navire, sujet traditionnel du droit maritime. Cet exercice a déjà fait l'objet de sérieuses analyses qui retiennent comme critères fondamentaux de distinction des divers engins de forage leur aptitude nautique et leur situation.¹⁶⁷ Les engins de forage sont en effet de nature hybride car, tantôt ils flottent et peuvent être considérés comme des navires : quand ils sont remorqués vers le lieu de forage ; tantôt ils reposent sur le fond de la mer et peuvent être assimilés à des installations fixes au sol. Ainsi, selon qu'ils soient en cours de déplacement ou sur les emplacements de forage, ils sont classés en plates-formes fixes, plateformes semi-submersibles et navires de forage. L'intérêt de la distinction est que

¹⁶⁷ Voir BEURIER (Jean-Pierre), Droits maritimes, op.cit. p.892 et s. REMOND-GOUILLOUD (Martine), Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer, Droit maritime français (DMF) 1977, pp. 675-690 et 738-747. DEVAUX-CHARBONNEL (J.), Les installations pétrolières en mer, op.cit., pp. 339-352.

lorsqu'ils sont considérés comme des navires, il y a application du droit maritime résultant des conventions internationales posant les règles de l'abordage, de l'assistance en mer, de la limitation de responsabilité, du sauvetage, du statut des épaves. Ils sont soumis à la législation de l'Etat dont ils portent le pavillon ; ils ont un statut analogue à celui des navires en séjour dans un port, mais ils demeurent soumis à l'application de la législation minière du pays riverain.¹⁶⁸

Au regard de la classification retenue, il est nécessaire de distinguer les catégories d'engins de forage. D'une part, les plates-formes fixes sont des constructions métalliques sans mobilité destinées à reposer sur le fond de la mer et ne peuvent donc être déplacées sans être au préalable démontées. Lorsqu'elles sont en béton, elles présentent une certaine mobilité et peuvent être ballastées sur la zone de production. Les engins fixes sont considérés comme des meubles et relèvent du droit commun de l'Etat riverain dans les eaux duquel ils sont installés. Toutefois, ils sont soumis aussi aux règles de droit maritime relatives au sauvetage¹⁶⁹ du fait du danger qu'ils représentent et de leur isolement. D'autre part, les plates-formes semi-submersibles présentent des caractéristiques techniques qui rendent plus complexe leur qualification juridique dans la mesure où :

ces engins sont capables de se déplacer, peuvent servir plusieurs fois, sont ancrés lorsqu'ils sont en opérations, peuvent affronter les périls de la mer, disposent d'un poste de commandement en tout point semblable à une passerelle de navire, et en général sont dotés d'un équipage, d'un pavillon et d'un port d'attache ; enfin ils portent un nom et sont immatriculés.¹⁷⁰

Cette similitude avec le navire implique l'application des règles de droit maritime en matière d'événement de mer, d'hypothèques et d'assurances lorsqu'ils sont en

¹⁶⁸ Ibid., p. 345.

¹⁶⁹ La Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Safety Of Life At Sea -SOLAS) du 1^{er} novembre 1974 est le texte fondamental imposant des conditions minimales de sécurité sous la responsabilité de l'Etat du pavillon. Chapter X1-2 and the ISPS Code

¹⁷⁰ BEURIER (Jean-Pierre), Droits maritimes, op.cit., p.894.

déplacement. L'assimilation au navire est nettement moins marquée en matière de règles de sécurité de la navigation lorsqu'ils sont maintenus à poste fixe. Le navire de forage enfin est un type particulier de bâtiment de mer car présentant toutes caractéristiques d'un navire, mais n'est pas destiné au transport de marchandises ou de passagers. S'ils ne sont pas amarrés à poste fixe, ils sont susceptibles de flotter et d'affronter les périls de la mer ; les règles d'assistance leur sont alors applicables. Ils doivent également respecter les règles de sécurité (de barre et de route) issues de la Convention de Londres de 1972 (COLlisions REGulations - COLREG), afin de prévenir les abordages en mer.

Certes, ce classement ne se veut pas rigide et préétabli ; son choix est dicté par les circonstances. C'est le niveau du danger qui dicte les réponses car les conventions internationales font rentrer ou non les engins de forage dans leur champ d'application en fonction du but poursuivi et non de la seule logique juridique.¹⁷¹ Dans tous les cas, l'Etat côtier exerce sa juridiction sur les engins de forage si le site minier est situé en ZEE ou sur le plateau continental.

B. L'APPLICATION DES LEGISLATIONS MINIERES AUX INSTALLATIONS PETROLIERES EN MER

Comme nous l'avons souligné, l'Etat côtier exerce exclusivement sa compétence sur les ressources naturelles de la zone sous juridiction, et il est le seul qui y autorise la construction des îles artificielles, installations et ouvrages. Il accorde des titres pétroliers c'est-à-dire les permis de recherche ou d'exploitation aux fins de la mise en valeur de gisements d'hydrocarbures liquides ou gazeux relevant de son domaine public maritime. Ces titres pétroliers confèrent à leurs titulaires le droit exclusif de prospection, de recherche et d'exploitation des hydrocarbures. Ils constituent des droits immobiliers de durée déterminée, distincts de la propriété du sol, susceptibles d'hypothèques et cessibles.

¹⁷¹ Ibid. p.895.

En conséquence, sous l'autorité du ministre en charge des hydrocarbures, les structures compétentes de l'Etat exercent non seulement une surveillance administrative des activités pétrolières sur les plates-formes mais aussi assurent le contrôle technique des opérations afin de garantir le respect de la législation. La fonction de surveillance administrative relève des services centraux de l'Etat. Le contrôle technique doit en principe revenir la structure chargée de la gestion technique et opérationnelle du secteur pétrolier. C'est le domaine de compétence des SNH. Pour le cas du Nigéria, le Group NNPC assume cette fonction à travers ses divisions techniques. Le droit minier de l'Etat s'applique sur les bâtiments, ouvrages, équipements, machines, appareils et engins de toute nature installés dans la ZEE ou sur le plateau continental. et nécessaires à l'exploitation des gisements, au stockage et au transport des produits bruts dans le périmètre du permis. Ils constituent au regard de la législation béninoise des « dépendances immobilières du permis d'exploitation d'hydrocarbures ».¹⁷²

Sous la responsabilité du ministre en charge des hydrocarbures, les services compétents de l'Etat supervisent la conduite des opérations pétrolières que le Contractant doit exécuter avec diligence et suivant les règles de l'art en usage dans l'industrie pétrolière internationale. Dans l'ensemble des Etats, la direction chargée des hydrocarbures en particulier concourt au contrôle de l'application de la législation et de la réglementation du travail dans les entreprises pétrolières. A travers une structure nationale compétente l'Etat assure le contrôle technique des opérations pétrolières dans toutes ses phases.

Par ailleurs, les Etats sont responsables ou garants de la mise en œuvre des conventions internationales relatives aussi bien à la sécurité des navires et la sauvegarde de la vie humaine¹⁷³ qu'à la protection et la préservation de l'environnement marin.¹⁷⁴ Dans le premier cas, l'Etat s'assure à travers ses autorités compétentes que les ouvrages et installations offshore destinés aux opérations pétrolières n'entravent pas les activités de

¹⁷² Loi n° 2006-18 portant code pétrolier, Art. 33(2).

¹⁷³ La Convention SOLAS de 1974.

¹⁷⁴ CNUDM, Partie XII.

navigation et de pêche. Il fait respecter, afin d'éviter les accidents ou abordages, les règles de sécurité de la navigation (système de signalisation de jour et de nuit par exemple). Dans le second, il s'assure également que lesdits ouvrages et installations ne causent de dommages ou ne portent atteinte à l'écosystème marin.

PARAGRAPHE II. LE STATUT DES PERSONNES ET LA LEGISLATION DU TRAVAIL A BORD DES PLATES-FORMES

En vertu de sa compétence exclusive sur le plateau continental, les règles de droit interne de l'Etat côtier s'applique aux rapports juridiques existant entre les personnels à bord des plates-formes pétrolières en mer. Ainsi, il étend ses pouvoirs de police et de sûreté afin d'assurer la protection civile des travailleurs. Par ailleurs, il contrôle la mise en œuvre de la législation en matière de travail et de sécurité sociale. Nous abordons d'une part, le statut des personnes **(A)**, et d'autre part, la législation du travail à bord des plates-formes **(B)**.

A. LE STATUT DES PERSONNES

Le législateur national étend en général en mer, les lois concernant le statut des personnes physiques, le droit pénal et la compétence des juridictions nationales en vigueur sur dans l'Etat riverain. Les règles de droit international privé sont applicables aussi bien aux nationaux qu'aux personnes de nationalité étrangère. Cependant, il existe des dispositions pénales spéciales prévues dans les codes pétroliers. Dans le cas de la Côte d'Ivoire, en dehors de tout différend concernant l'interprétation ou l'application du contrat pétrolier qui est l'objet d'une clause de conciliation et d'arbitrage, la législation consacre la compétence des tribunaux ivoiriens pour connaître les délits ou infractions dont se rendraient coupables les titulaires de contrats pétroliers ou leurs sous-traitants, ainsi que

leurs préposés ou employés.¹⁷⁵ Au Bénin, les fonctionnaires assermentés des services centraux chargés de la surveillance administrative des opérations pétrolières sont autorisés à exercer spécialement au même titre que les officiers et agents de la police judiciaire, les pouvoirs de police judiciaire en cas d'infractions au code pétrolier.¹⁷⁶ En conséquence, dans le cadre de la mise en mouvement d'une action publique, ils peuvent établir des procès-verbaux et procéder aux enquêtes, saisies et perquisitions.¹⁷⁷

Le Code pétrolier de 1994 du Congo institue en ce qui le concerne un régime de responsabilité objective du Titulaire de permis d'exploitation ou d'un contrat pétrolier qui s'applique sans préjudice des sanctions pénales. Ainsi, sans qu'il soit besoin d'établir une faute de sa part, celui-ci est responsable de son propre fait ou de celui de ses sous-traitants qui cause un dommage corporel, matériel ou environnemental se rattachant à l'exercice des opérations pétrolières, aux activités connexes ou aux installations situées à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre contractuel.¹⁷⁸ Ce régime est bâti sur le principe général de responsabilité sans faute du code civil français selon lequel « on n'est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde ».¹⁷⁹ L'esprit de ce régime est évidemment de garantir l'indemnisation appropriée d'un fait dommageable. Dans le cadre des opérations pétrolières, la société qui fait office d'opérateur assume la direction de ces opérations et doit valablement répondre des infractions ou faits dommageables de ses sous-traitants ou des employés y travaillant. De même, l'opérateur a « la garde des choses » c'est-à-dire des installations, ouvrages et équipements connexes affectées aux opérations pétrolières. En matière contractuelle, le régime de responsabilité sans faute admet l'invocation des

¹⁷⁵ Code pétrolier (version du 31 mai 1996) de la Côte-d'Ivoire, Art. 85 du.

¹⁷⁶ Loi N° 2006-18, Art. 87, 88 et 89.

¹⁷⁷ L'action publique est une procédure pénale par lequel le ministère public sanctionne les infractions ou crimes aux lois.

¹⁷⁸ Loi N°24/1994, Art. 62(1).

¹⁷⁹ Code civil, Art. 1384, <<http://www.legifrance.gouv.fr>>

cas d'exonérations (force majeure ou cas fortuit)¹⁸⁰ par le débiteur d'une obligation dont le manquement a causé un dommage à autrui. Mais en raison des risques liés aux opérations pétrolières en mer le législateur congolais a édicté un régime spécial afin de responsabiliser intégralement le titulaire du permis d'exploitation qui doit prendre toutes les mesures nécessaires, selon les règles de l'art dans l'industrie pétrolière pour assurer la protection civile et la sûreté des opérations.

B. LA LEGISLATION DU TRAVAIL A BORD DES PLATES-FORMES

Le travail à bord des installations pétrolières offshore constitue un domaine particulier de l'industrie pétrolière qui ne dispose pas véritablement d'une réglementation appropriée en raison des difficultés attachées à la qualification juridique des installations pétrolières en mer qui sont assimilées ou non aux navires selon qu'ils sont des engins flottants ou fixes, en déplacement ou à poste fixe. Les questions de compétences et de responsabilité que suscite cette catégorie de travailleurs, peuvent aussi bien relever de l'Etat côtier en vertu de ces compétences sur la ZEE ou sur le plateau continental, que de l'Etat du pavillon ayant immatriculé les équipages, lorsque ceux-ci sont assimilés aux navires. L'incertitude juridique qui entoure cette situation se trouve aggravée par la diversité de nationalités et des fonctions du personnel employé sur ces installations. Il en découle des disparités entre les différentes catégories en ce qui concerne la sécurité au travail, les conditions du travail et en particulier les salaires, la durée du travail et les périodes de repos, la sécurité sociale et les relations professionnelles.

Les législations pétrolières du Golfe de Guinée imposent en général aux bénéficiaires des permis d'exploitation d'hydrocarbures ou de contrat pétrolier des règles visant à assurer la sécurité et améliorer l'hygiène du personnel sur les sites d'exploitation d'hydrocarbures ou sur les chantiers de recherches. Les dispositions relatives au droit de

¹⁸⁰ Ibid. Art.1148 : « Il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit ».

travail ne régissent expressément pas les travailleurs des plates-formes mais consistent essentiellement aux obligations de formation et d'emploi de la main d'œuvre locale dans les opérations pétrolières. Elles ne prennent non plus en compte les exigences du milieu maritime dont les conditions de travail sont radicalement différentes de celles qui s'observent sur les sites terrestres. Par ailleurs, les codes de la marine marchande et les textes réglementaires subséquents qui régissent la navigation maritime, les travailleurs de la marine marchande et les pêches ne sont pas appropriés aux spécificités du travail à bord de structures industrielles à risques que sont les plates-pétrolières.

Face à l'absence d'une réglementation appropriée, c'est le principe de la loi la plus favorable qui s'applique au travailleur à bord des terminaux pétroliers en mer. Comme le souligne le professeur Beurier

L'autonomie de la volonté est la solution retenue par la Convention de Rome de 1980, mais précise qu'en absence de choix des parties elle pose comme règle générale que le contrat est régi par la loi du pays, avec lequel il présente les liens les plus étroits.¹⁸¹

Mais dans le but d'assurer une meilleure protection sociale au salarié, la Convention précise que le choix d'une loi autre que celle qui est la plus objectivement applicable ne peut avoir pour effet de priver le salarié d'une protection à laquelle il aurait pu prétendre par le choix de la seconde.¹⁸²

Dans ce domaine, les Etats qui autorisent dans leur juridiction maritime l'exploitation d'hydrocarbures doivent contribuer à l'élaboration et la mise en œuvre d'un système de droit du travail applicable aux travailleurs à bord des plates-formes. Ils doivent s'efforcer à traduire en actes les efforts de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) en ratifiant les conventions susceptibles d'assurer une protection sociale véritable aux gens de mer et aux travailleurs à bord des installations à risques. L'adoption de la Convention du Travail

¹⁸¹ BEURIER (Jean-Pierre), *Droits maritimes*, op.cit. p.899.

¹⁸² Ibid.

Maritime (2006) constitue un pas vers l'harmonisation de la protection internationale du travail maritime qui assurerait à tous les gens de mer un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées, des conditions d'emploi équitables, des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires, le droit à la protection de la santé, aux soins médicaux etc.¹⁸³

CONCLUSION SECTION II

Les nouvelles questions nécessitent de réponses nouvelles dit-on. Le développement des activités offshore nécessite une harmonisation des législations nationales et des pratiques en la matière parce que la diversité des fonctions à bord des plates-formes et la présence des personnels de différentes nationalités sont des éléments susceptibles de rapports juridiques, notamment contractuels complexes. Il est donc important que des normes et principes communs de droit de travail minier ou pétrolier soient établis par les Etats par voie conventionnelle. Cette réglementation à prévoir peut être élaborée sur la base de la Convention du Travail Maritime de l'OIT adoptée en février 2006 qui actualise l'essentiel des régimes conventionnels dans ce domaine, et au vu de la Convention Internationale sur la Protection des Droits de Tous les Travailleurs Migrants et des Membres de leur Famille. Celle-ci désigne les travailleurs d'une *installation en mer*¹⁸⁴ comme des travailleurs migrants employés sur une installation en mer qui relève de la juridiction d'un Etat dont ils ne sont pas ressortissants.¹⁸⁵

¹⁸³ Art. IV, Convention du travail maritime de 2006. Elle intègre autant que possible toutes les normes à jour contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail, notamment: – la convention (no29) sur le travail forcé, 1930; – la convention (no87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948; – la convention (no 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949; – la convention (no100) sur l'égalité de rémunération, 1951; – la convention (no105) sur l'abolition du travail forcé, 1957; – la convention (no111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958; – la convention (no138) sur l'âge minimum, 1973; – la convention (no182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999.

¹⁸⁴ Ibid. Art. 2(d).

¹⁸⁵ La Convention internationale sur la protection des droits de tous les travailleurs migrants et des membres de leur famille a été adoptée par l'Assemblée Générale des Nations Unies dans sa Résolution 45/158 du 18 décembre 1990.

CONCLUSION CHAPITRE II

La mise en œuvre des législations minières en matière d'exploitation pétrolière en mer n'est effective que par le biais des conventions pétrolières qui définissent les droits et obligations respectifs de la société contractante et de l'Etat de la ressource. Mais, la particularité du milieu marin due aux autres utilisations des espaces maritimes, la navigation et les activités de pêches, implique que l'Etat côtier maintienne un contrôle permanent sur les activités menées dans son offshore afin de préserver les droits des Etats tiers. En conséquence, les conventions pétrolières destinées aux opérations en offshore doivent incorporer ou s'inspirer des normes et principes applicables à la ZEE et au plateau continental. A cet effet, au niveau de la surface, les installations offshore observent presque les mêmes obligations que des navires au sens strict les règles d'identification (COLREG 1972) et d'événement de mer (SOLAS 1974 et ISPS Code). Au niveau du fond, les installations sous-marines et leurs activités d'extraction ne doivent pas nuire aux câbles et pipelines sous-marins. L'Etat assure le respect de toutes ses règles au regard de son de protection du milieu marin.

**DEUXIEME PARTIE. L'ENCADREMENT DE L'EXPLOITATION PETROLIERE
PAR LE DROIT INTERNATIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE GOLFE
DE GUINEE**

La Conférence de Stockholm sur l'environnement de 1972 et la Conférence de Rio de Janeiro sur l'environnement et le développement de 1992 sont deux grands sommets qui ont révolutionné le droit international de l'environnement en ce sens qu'elles lui ont généré la sève devant le dynamiser et lui permettre de gérer les défis environnementaux du siècle qui l'a vu naître et ceux du troisième millénaire pleins de paradoxes et d'incertitudes au regard des préoccupations majeures telles que le réchauffement de la planète, les changements climatiques, les catastrophes industrielles, l'érosion des littoraux, les pollutions de divers ordre, la pollution des mers par les hydrocarbures en particulier. D'abord, la première a jeté les bases du droit international de l'environnement à travers les principes de sa Déclaration sur l'environnement qui posent des règles d'importance fondamentale et son « *Plan d'action pour l'environnement* » formé de résolutions qui dégagent en quelque sorte les méthodes de mise en œuvre de la protection de l'environnement.¹⁸⁶ Cette Conférence a le mérite d'éveiller la conscience des peuples sur l'interdépendance de l'homme avec son environnement, et de mettre aussi bien l'individu que l'Etat devant la responsabilité particulière de sauvegarde du milieu naturel et de ses ressources. Le principe 21 de la Déclaration sus-indiquée dispose déjà à la charge des puissances souveraines que

Conformément à la Charte des Nations unies et aux principes du droit international, les Etats ont le droit souverain d'exploiter leurs propres ressources selon leur politique d'environnement et ils ont le devoir de faire en sorte que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle ne causent pas de dommages à l'environnement dans d'autres Etats ou dans des régions ne relevant d'aucune juridiction nationale.¹⁸⁷

Ce principe sera codifié dans la CNUDM dont la Conférence qui aura duré une décennie a démarré la même année : 1972. La CNUDM consacre sa Partie XII à la protection et la préservation de l'environnement marin. La Conférence de Rio de Janeiro fait suite à une

¹⁸⁶ KISS (Alexandre) et BEURIER (Jean-Pierre), *Droit international de l'environnement*, Pedone, Paris, 2004, p.33 et s.

¹⁸⁷ Ibid. p.33.

importante prise en compte par l'ensemble de la communauté internationale des questions intéressant l'environnement. Elle s'est traduite par une série d'évolutions aussi bien juridiques qu'institutionnelles. A l'adoption de la CNUDM, s'ajoutent des instruments régionaux, des plans de coopération relatifs à l'environnement et le développement d'institutions internationales à l'échelle mondiale, régionale et sous-régionale.¹⁸⁸ La Déclaration de Rio reflète de façon générale l'intégration de la protection de l'environnement dans le processus du développement et contribue au renforcement des principes généraux du droit international de l'environnement. Elle consacre à son tour en son Principe 2, le Principe 21 de la Déclaration de Stockholm objet de l'Article 193 de la CNUDM qui en fait aux Etats une obligation générale de protéger et de préserver l'environnement marin qu'il s'agisse ou non de la zone sous juridiction. Il en découle que l'exploitation des ressources minérales, notamment celle des hydrocarbures en mer doit s'opérer dans le cadre du droit international de l'environnement. Cet encadrement de l'activité d'exploitation pétrolière dans les espaces marins du Golfe de Guinée peut être perçu en deux volets. Le premier portant sur le cadre juridique de protection et de préservation de l'environnement marin du Golfe de Guinée s'articule autour des obligations et compétences reconnues aux Etats côtiers à la fois par la CNUDM et la Convention de Londres de 1973 et son Protocole de 1978 pour la prévention de la pollution de la mer par les navires.¹⁸⁹ Le second est relatif à la responsabilité pour

¹⁸⁸ Pour plus de détails sur l'évolution du droit international de l'environnement voir : KISS (Alexandre) et BEURIER (Jean-Pierre), *Droit international de l'environnement*, op.cit. pp. 27-50 spéc.

¹⁸⁹ La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dite MARPOL adoptée le 2 novembre 1973 et entrée en vigueur le 2 octobre 1983 avec son protocole additionnel de 1978 remplace la convention de Londres du 12 mai 1954 dite OILPOL pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures qui a été amendée en 1962, 1969 et 1971. Les amendements de 1962 ont étendu l'application de la Convention de 1954 aux navires d'une jauge brute plus faible, et ont élargi les zones interdites. La Convention MARPOL interdit à tout navire de mer, exception faite des navires-citernes dont la jauge brute est inférieure à 150 tonneaux et des navires, autres que les navires-citernes, dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux, de rejeter délibérément des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures dans des zones déterminées dites "zones d'interdiction". En octobre 1969, de nouveaux amendements imposent l'interdiction totale des rejets d'hydrocarbures et ont fait reconnaître, à l'échelle internationale, le système de chargement sur résidus. En 1971, deux nouveaux amendements ont été approuvés par l'Assemblée de l'OMI. L'un concerne la nécessité de protéger le récif de la Grande-Barrière en tant que région d'un intérêt scientifique exceptionnel et fixe les limites précises d'une zone protégée beaucoup plus importante que celle prévue initialement. L'autre fixe une limite aux dimensions des citernes des transporteurs de brut de fort tonnage et vise à limiter les fuites d'hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement.

dommages dus à la pollution par hydrocarbures de l'environnement marin. A ce niveau, la Déclaration de Stockholm oblige les Etats à coopérer pour développer le droit international en ce qui concerne la responsabilité et l'indemnisation des victimes de la pollution transfrontière c'est-à-dire une pollution dont les effets s'étendent à l'extérieur de leurs propres frontières, ainsi que d'autres dommages écologiques du genre. Par ailleurs, la CNUDM en ce qui la concerne reconnaît la responsabilité des auteurs de la pollution maritime par les hydrocarbures et des dommages qui pourraient en découler. Cependant, elles demeurent silencieuses quant aux questions de fondements de la réparation de tels dommages ainsi que sur sa mise en œuvre.¹⁹⁰ Toutefois, les circonstances avaient déterminé la nécessité pour les Etats d'une part, et d'autre part, les opérateurs privés c'est-à-dire les armateurs et les industries pétrolières, de se doter des règles relatives à la réparation des dommages de pollution. Ainsi, sous la pression des pollutions accidentelles par hydrocarbures, notamment le sinistre du « Torrey-Canyon » de 1967, la communauté internationale sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI) a institué le mécanisme de responsabilité et d'indemnisation avec la Convention sur la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) et la Convention portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures (FIPOL).¹⁹¹ A ce régime international de responsabilité et d'indemnisation pour fait de pollution accidentelle par hydrocarbures, se joignent les accords parallèles visant la même finalité conclus par les opérateurs privés c'est-à-dire les transporteurs maritimes d'hydrocarbures et les compagnies de l'industrie pétrolière. Il s'agit des Accords TOVALOP et CRISTAL¹⁹² qui sont en fait des fonds privés intérimaires mis en place par

¹⁹⁰ Voir ORENGO (Céline), La réparation du dommage écologique en matière maritime. Etude à la lumière de mécanismes d'indemnisation nationaux et internationaux, Thèse de Doctorat, Université de Nice-Sophia Antipolis, Nice, 2007, p.15.

¹⁹¹ La Convention sur la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (CLC) a été adoptée le 29 novembre 1969 à Bruxelles et est entrée en vigueur le 19 juin 1975. La Convention FIPOL a été adoptée le 18 décembre 1971 et est entrée en vigueur le 16 octobre 1978.

¹⁹² Les accords TOVALOP « Tankers Owners Voluntary Agreement for Liability of Oil Pollution » et CRISTAL « Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution » furent signés respectivement le 7 janvier

ces opérateurs en attendant l'entrée en vigueur du FIPOL. Ils s'obligeaient selon une approche interprofessionnelle à indemniser les dommages de pollution par les hydrocarbures dans les conditions d'une mutualisation du risque.¹⁹³ Leur but était donc d'indemniser rapidement les victimes hors de toute affaire judiciaire. Mais, ces accords ont été supprimés le 20 février 1997 par leurs initiateurs après l'entrée en vigueur en 1996 de FIPOL 1992.

L'expérience de ces fonds privés contribue à la compréhension du régime actuel de la responsabilité pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Après avoir abordé le cadre juridique de protection et de préservation de l'environnement marin dans la région du Golfe de Guinée (**Chapitre I**), nous analyserons à la lumière des législations des Etats le régime international de la responsabilité et dégagerons par ailleurs les approches d'une exploitation équilibrée du pétrole offshore dans cette région (**Chapitre II**).

1969 et 3 janvier 1971. L'accord TOVALOP concerne les propriétaires de navires et institue un fonds d'un montant maximum de 59,7 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) pour les navires supérieurs 5000 tonnes de jauge brute (tjb). L'accord CRISTAL concerne les propriétaires de cargaison à savoir l'industrie pétrolière, et prévoit un fonds d'un montant maximum de 120 millions de DTS.

¹⁹³ Pour une synthèse doctrinale sur le FIPOL voir : BEURIER (J.-P.) et NDENDE (M.), Fonds international d'Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures (FIPOL), Environnement Fasc. 4860 (2007), LexisNexis SA.

CHAPITRE I. LE CADRE JURIDIQUE DE PROTECTION ET DE PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN PAR LES ETATS COTIERS DU GOLFE DE GUINEE

Il s'agit d'abord, des obligations générales et compétences résultant de la CNUDM qui est le cadre général pour la protection du milieu marin non seulement parce qu'elle traite de tous les aspects de la pollution de l'environnement marin, mais elle reflète aussi l'unité et la cohésion de l'ensemble des instruments spéciaux de portée mondiale concernant les différentes pollutions. Ainsi, en matière de pollution maritime par les hydrocarbures, c'est principalement la Convention de Londres de 1973 et son Protocole de 1978 que constituent les instruments spéciaux de portée mondiale susceptibles de régir l'ensemble des aspects de la pollution dans le cadre de l'exploitation pétrolière offshore. Par ailleurs, la CNUDM constitue désormais le cadre d'orientation des traités et autres textes spécifiques de coopération internationale régionale tel le programme des mers régionales qui s'appuie, en ce qui concerne la région du Golfe de Guinée, sur le système conventionnel d'Abidjan composé de la Convention relative à la coopération pour la protection, la gestion et la mise en valeur des milieux marins et côtiers de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et le protocole y relatif.

Les obligations et compétences de l'Etat côtier au regard de la CNUDM lui permettront de remplir sa finalité écologique qui passe avant tout par l'élaboration d'une législation environnementale pour prévenir, réduire et maîtriser les pollutions maritimes et une coopération active avec les autres Etats conformément à l'esprit de la CNUDM. Nous abordons d'une part, les obligations et compétences de l'Etat côtier en matière de protection et de préservation de l'environnement marin (**Section I**), et autre part, la prévention de la pollution maritime par les hydrocarbures par les Etats côtiers du Golfe de Guinée (**Section II**). Comme nous le verrons la prévention implique d'autres mécanismes spécifiques adoptés par ces Etats sur le plan international.

SECTION I. LES OBLIGATIONS ET COMPETENCES DE L'ETAT COTIER EN MATIERE DE PROTECTION DU MILIEU MARIN

La CNUDM après avoir reconnu à l'Etat côtier des droits souverains finalisés sur les ressources naturelles du plateau continental et celles de la zone économique exclusive, lui assigne dans sa Partie XII des compétences substantielles à finalité écologique au regard du lien direct et étroit existant entre les ressources biologiques de la mer et la protection de l'environnement. Nous abordons d'une part, les obligations de l'Etat de protéger et de préserver le milieu marin (**Paragraphe 1**), et d'autre part, les compétences de l'Etat côtier dans la protection et la préservation du milieu marin (**Paragraphe 2**).

PARAGRAPHE I. LES OBLIGATIONS DE L'ETAT DE PROTEGER ET DE PRESERVER LE MILIEU MARIN

L'Etat côtier assume concomitamment à l'exercice de ses droits souverains sur les ressources naturelles l'obligation de protéger et préserver le milieu marin en vertu de la CNUDM. D'une façon générale, cette obligation porte essentiellement sur la prévention des pollutions susceptibles d'affecter l'environnement marin et les ressources qui s'y trouvent. La pollution est en effet définie comme

l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et à la flore marine, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément.¹⁹⁴

Il convient de considérer cette obligation comme une finalité écologique léguée aux Etats, en particulier à l'Etat côtier par la Convention, et débouche donc sur la nécessité que celui-ci use de ses compétences ou prérogatives aussi bien selon son droit interne que

¹⁹⁴ CNUDM, Article 1, al. 4.

selon le droit international afin de protéger et de préserver le milieu marin. Nous abordons d'une part, l'obligation de l'Etat de protéger et de préserver le milieu marin, et d'autre part, l'obligation de l'Etat de coopérer à la protection et la préservation du milieu marin.

A. L'OBLIGATION DE L'ETAT DE PROTEGER ET DE PRESERVER LE MILIEU MARIN¹⁹⁵

La CNUDM stipule que les Etats ont le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin.¹⁹⁶ Cette disposition consiste pour tout Etat à adopter des lois, règlements et toutes mesures compatibles avec la CNUDM, et nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, quelle qu'en soit la source. En conséquence, l'exploitation des ressources doit se faire de manière à ne pas causer de préjudice par pollution à d'autres Etats et à leur environnement, et éviter que la pollution résultant d'incidents ou d'activités relevant de leur juridiction ou de leur contrôle ne s'étende pas au-delà des zones où ils exercent des droits souverains. En effet, les mesures prises doivent viser notamment l'évacuation de substances toxiques, nuisibles ou nocives, en particulier de substances non dégradables provenant des sources telluriques. Concernant la pollution par les navires, ils doivent adopter des mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer, à prévenir toute sorte de rejets et réglementer en conséquence la conception, la construction, l'armement et l'exploitation des navires. Dans le cas de 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, les mesures doivent prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer. Ces mesures doivent réglementer la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation de ces installations ou engins et la composition du personnel

¹⁹⁵ CNUDM, Art. 192.

¹⁹⁶ CNUDM, Art. 193.

qui y est affecté. Ces mesures concernent la pollution provenant des autres installations ou engins qui fonctionnent dans le milieu marin et doivent s'appliquer dans les mêmes conditions que les précédentes.¹⁹⁷

Toutefois, les mesures prises par les Etats ne doivent pas déplacer le préjudice ou les risques et remplacer un type de pollution par un autre.¹⁹⁸ Les Etats prennent enfin des mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution résultant de l'utilisation de techniques ou de l'introduction d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant provoquer dans le milieu marin des changements considérables et nuisibles.¹⁹⁹ A cette obligation générale de protéger et de préserver le milieu marin s'ajoutent les obligations de coopération mondiale et régionale, d'assistance technique, de surveillance continue et d'évaluation écologique. Ces deux dernières obligations générales constituent en réalité en ce qui concerne les Etats en développement les domaines essentiels où l'obligation de coopération mondiale et régionale doit s'observer au regard des difficultés techniques et structurelles desdits Etats.

B. L'OBLIGATION DES ETATS DE COOPERER POUR PROTEGER ET PRESERVER L'ENVIRONNEMENT MARIN

La CNUDM assigne à la coopération internationale et régionale une mission normative qui consiste à formuler et élaborer, en tenant compte des particularités régionales, des règles et normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées de caractère international. Dans cette optique, les Etats coopèrent directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, en vue de promouvoir des études, entreprendre des programmes de recherche, d'échanges de renseignements et de données afin d'établir des critères scientifiques appropriés pour la formulation et l'élaboration de règles et de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin.²⁰⁰

¹⁹⁷ CNUDM, Art. 194 (1-3).

¹⁹⁸ CNUDM, Art. 195.

¹⁹⁹ CNUDM, Art. 196.

²⁰⁰ CNUDM, Art. 197, 200 et 201.

Un accent particulier est mis sur la coopération en cas de *situation critique* causée par une pollution. Il s'agit pour tout Etat ayant connaissance d'un risque imminent de dommage ou d'un dommage effectif d'informer immédiatement les autres Etats menacés ainsi que les organisations internationales compétentes afin que soient mis en œuvre des plans d'urgence qui s'imposent pour prévenir, réduire ou maîtriser la pollution.²⁰¹

En outre, les obligations telles que l'assistance technique, la surveillance continue et l'évaluation écologique nécessitent au fond la contribution de la coopération internationale et régionale. Dans le cadre de l'assistance technique, les Etats développés coopèrent dans les domaines de la science, de l'éducation, de la technique et dans d'autres domaines afin de renforcer les capacités humaines et les moyens techniques des Etats en développement en matière de protection et de préservation de l'environnement marin. Dans le même sens, les organisations internationales accordent un traitement préférentiel à ces Etats en ce qui concerne l'allocation des moyens financiers et d'assistance technique appropriés ainsi que l'utilisation des services spécialisés. En ce qui concerne la surveillance continue et l'évaluation écologique, elles relèvent en priorité des Etats que de la coopération internationale. D'une part, les Etats doivent surveiller constamment les effets de toutes les activités qu'ils autorisent ou auxquelles ils se livrent afin de déterminer si ces activités risquent de polluer le milieu marin. D'autre part, les Etats doivent publier les rapports sur les résultats ainsi obtenus ou doivent fournir de tels rapports aux organisations internationales compétentes qui devront les mettre à la disposition de tous les autres Etats. Ils doivent en outre évaluer dans la mesure du possible et rendre compte des résultats, les effets potentiels des activités envisagées relevant de leur juridiction ou de leur contrôle qui risquent d'entraîner une pollution importante ou des modifications considérables et nuisibles au milieu marin.²⁰²

En ce qui concerne les différentes sources de pollution, la CNUDM distingue la pollution tellurique, la pollution résultant des activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale, la pollution résultant d'activités menées dans la zone, la pollution

²⁰¹ CNUDM, Art. 198 et 199.

²⁰² CNUDM, Art. 202, 204, 205 et 206.

par immersion, la pollution par les navires et la pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique, qui devront faire l'objet des réglementations internationales et de réglementations internes en tenant compte de règles et de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées, internationalement convenues. Il convient de remarquer que le droit conventionnel antérieur à l'adoption de la CNUDM régissait déjà certains aspects de pollutions, telle la pollution par les navires dans la Convention MARPOL et concernant la pollution par immersion, le professeur A. Kiss relève que « la convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets a été ouverte à la signature simultanément à Londres, Mexico, Moscou et Washington, le 29 décembre 1972 ».²⁰³ Il est toutefois clair que la CNUDM a posé des obligations de portée générales particulièrement dans sa Partie XII, et elles doivent être mises en application par les réglementations internationales et internes conformément à ses dispositions pertinentes. En matière de pollution par immersion, elle consacre les compétences de l'Etat côtier, de l'Etat du port et de l'Etat du chargement²⁰⁴ tandis qu'en matière de pollution provenant des navires les compétences sont partagées entre l'Etat du pavillon, l'Etat du port et l'Etat côtier.²⁰⁵

Les diverses sources de pollution ont fait l'objet d'un classement technique opéré par la doctrine.²⁰⁶ Ce classement met en évidence que chaque pollution entre dans plusieurs catégories et revêt par conséquent un intérêt considérable dans la mesure où la compréhension ou la détermination de la nature d'une pollution implique son rattachement à un régime juridique approprié. Il dresse un tableau susceptible d'une lecture croisée basé sur l'origine de la pollution, l'identification du polluant et la cargaison ou les résidus.

²⁰³ KISS (Alexandre), La protection de la mer dans la convention des Nations unies sur le droit de la mer (10 décembre 1982), op.cit. p.22. Cette convention a formulé principe fondamental d'interdiction de l'immersion en mer de certains déchets et a conditionné le rejet d'autres à des autorisations. La convention régionale d'Oslo du 15 février 1972 pour l'Atlantique du Nord-Est et celle d'Helsinki du 22 mars 1972 relative à la mer Baltique portaient sur le même objet, les mêmes principes et les mêmes techniques.

²⁰⁴ CNUDM, Art. 216.

²⁰⁵ CNUDM, Art. 217, 218 et 220.

²⁰⁶ BEURIER (Jean-Pierre), op.cit. p.918.

Premièrement, sur l'origine de la pollution on distingue les pollutions océaniques (provenant des bâtiments de mer et engins flottants ou fixes), les pollutions telluriques (provenant de terre par cours d'eau, de ravinements et d'écoulements par émissaires) et les pollutions atmosphériques (provenant des retombées en mer de pollutions en suspension dans l'air). Deuxièmement, sur l'identification du polluant, on distingue les pollutions bactériologiques (provenant essentiellement des émissaires des établissements humains et animaliers), les pollutions chimiques (provenant de tout déversement à la mer de produits naturels ou de synthèse nocifs pour le milieu), les pollutions radioactives (provenant d'une fuite de substances ionisantes dans le milieu marin), les pollutions thermiques (essentiellement dues aux centrales électriques utilisant l'eau de mer comme réfrigérant) et les pollutions mécaniques (provenant des déversements de déblais en mer). Troisièmement et enfin, sur la cargaison ou les résidus, on distingue les pollutions opérationnelles (c'est-à-dire volontaires) et les pollutions accidentelles.

A côté de ces obligations de protection et de préservation de l'environnement marin, les Etats disposent en conséquence des compétences en vue de leur mise en application. Comme nous l'avons souligné celles-ci sont réparties entre l'Etat du pavillon, l'Etat du port et l'Etat côtier. Cependant, nous aborderons prioritairement les compétences de l'Etat côtier tout en mettant en exergue les rapports de celui-ci avec l'Etat du pavillon et l'Etat du port en matière de compétences dans la zone économique exclusive.

PARAGRAPHE II. LES COMPETENCES DE L'ETAT COTIER DANS LA PROTECTION ET LA PRESERVATION DU MILIEU MARIN

L'une des innovations de la CNUDM est qu'elle a non seulement précisé les compétences des Etats en matière d'environnement mais aussi elle a étendu dans la ZEE le droit de l'Etat côtier de prendre des sanctions pour les infractions commises par les navires étrangers. Ce renforcement du rôle d'Etat côtier constitue la réponse du droit conventionnel au laxisme de certains Etats de pavillon à faire respecter les normes internationales de sécurité maritime et de protection de l'environnement, dès lors l'Etat

côtier exerce de part sa position géographique des compétences à finalité écologique ajoutée à celles à finalité économique sur les ressources naturelles. Il s'agit en réalité d'un partage de prérogatives qu'exerçait exclusivement l'Etat du pavillon au regard du droit classique de la mer. C'est la raison pour laquelle un certain nombre de restrictions ou garanties entoure l'exercice de ces prérogatives par l'Etat côtier.

A. L'EXTENSION DES POUVOIRS DE CONTROLE ET DE SANCTION DE L'ETAT COTIER DANS LA ZEE

Les compétences confiées à l'Etat côtier au regard de la CNUDM en matière de lutte contre la pollution du milieu marin sont proclamées en des termes généraux aussi bien dans les dispositions relatives au régime du passage inoffensif dans la mer territoriale applicable aux navires,²⁰⁷ que dans celles relatives au régime de la ZEE en ce qui concerne les droits, juridiction, et obligations de l'Etat côtier.²⁰⁸ Mais, ce sont les articles 210 et 211 respectivement consacrés à la pollution par immersion et à la pollution par les navires qui précisent les pouvoirs législatif et réglementaire de l'Etat côtier en cette matière, et particulièrement l'Article 220 s'agissant de la répression des infractions. La mise en œuvre de ces compétences n'est cependant pas laissée à la discrétion des Etats, elles doivent respecter des conditions bien déterminées. La réglementation adoptée par les Etats en matière de lutte contre la pollution par immersion ne doit pas être moins efficace que les règles et normes adoptées au plan mondial. L'immersion dans la zone sous juridiction est exclusivement autorisée, réglementée et contrôlée par l'Etat côtier après avoir dûment examiné la question avec les autres Etats pour lesquels, du fait de leur situation géographique, cette immersion peut avoir des effets préjudiciables.²⁰⁹ En ce qui concerne la pollution par les navires, les Etats ne doivent pas adopter des lois et règlements moins efficaces que les règles et normes internationales généralement

²⁰⁷ CNUDM, Art. 21(1)(f).

²⁰⁸ CNUDM, Art. 56(1)(b) (iii).

²⁰⁹ CNUDM, Art. 210(5).

acceptées, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente en l'occurrence l'OMI.

1. LES CONDITIONS PERMETTANT A L'ETAT COTIER DE PROCEDER A L'INSPECTION D'UN NAVIRE

Il convient de distinguer à ce niveau, les conditions d'exercice de la juridiction de l'Etat du port²¹⁰ et celles permettant à l'Etat côtier de procéder à l'inspection d'un navire étranger.²¹¹ D'une part, l'Etat du port peut, lorsqu'un navire étranger séjourne volontairement dans un port, ouvrir une enquête et, s'il a des éléments de preuve, intenter des poursuites judiciaires en cas de rejet effectué dans sa ZEE en infraction aux lois et règlements ou aux normes et règles internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution. L'Etat territorial donc celui du port peut alors intenter une action à l'encontre de ce navire²¹² car il s'agit là de la compétence de l'Etat côtier en tant que Etat du port de séjour pour toute infraction commise dans ladite zone.²¹³

D'autre part, l'Etat côtier pourra procéder à l'inspection matérielle du *navire naviguant* (qui passe dans la juridiction ou qui ne fait pas escale dans un port de l'Etat côtier) pour établir l'infraction, s'il a de sérieuses raisons de penser que ce navire naviguant dans sa ZEE ou sa mer territoriale a commis dans ces zones une infraction qui entraîné des rejets importants qui ont causé ou risquent de causer dans le milieu marin une pollution notable. Matériellement, l'Etat côtier fait monter à bord du navire étranger en cours de navigation des agents habilités à procéder à cette inspection pour déterminer s'il y a eu infraction. L'Etat côtier requiert du navire des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son dernier et son prochain port d'escale et autres renseignements

²¹⁰ CNUDM, Art. 218.

²¹¹ CNUDM, Art. 220.

²¹² CNUDM, Art. 218(1). Voir aussi : KISS (Alexandre), op.cit. p. 18.

²¹³ Cette compétence est distincte des poursuites qui peuvent être exercées par l'Etat du port lorsque le rejet a eu lieu dans la zone sous juridiction d'un autre Etat. L'Etat du port n'intente d'action que lorsque le rejet effectué dans la juridiction d'un autre Etat a entraîné ou risque d'entraîner une pollution dans sa propre ZEE, ou si l'autre Etat, l'Etat du pavillon ou un Etat qui a subi ou risque de subir des dommages du fait de ces rejets, la demande. Celui-ci s'efforce de faire droit à la demande d'enquête de tout autre Etat au sujet des rejets susceptibles de poursuites (Art. 218(2)).

pertinents pour établir si une infraction a effectivement été commise.²¹⁴ L'infraction doit être commise dans la ZEE, il doit s'agir d'une infraction aux règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires. C'est le cas de rejets faits en violation des règles de la Convention MARPOL 73/78 qui s'applique à tous les navires, tous les sous-marins et tous les engins flottants et les plates-formes fixes ou mobiles.²¹⁵ Si de tels rejets ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'Etat côtier ou ses ressources marines et si les éléments de preuve le justifient, l'Etat côtier peut décider selon qu'il convient soit d'intenter une action contre le navire en cause, notamment en ordonnant l'immobilisation²¹⁶ soit de laisser le navire poursuivre sa route s'il existe des procédures appropriées prévoyant le versement d'une caution ou le dépôt d'une autre garantie financière appropriée²¹⁷

2. LES CONDITIONS PERMETTANT A L'ETAT COTIER D'ENGAGER DES POURSUITES JUDICIAIRES DES INFRACTIONS COMMISES DANS LA ZEE

Si de simples raisons sérieuses de penser que des rejets ont causé ou risquent de causer des dommages importants dans le milieu marin déterminent l'Etat côtier à procéder à l'inspection matérielle d'un navire, l'exigence d'une *preuve manifeste* est la condition supplémentaire qu'il faut pour pouvoir aller au-delà de cette inspection et d'engager des poursuites judiciaires qui vont permettre d'appliquer des sanctions pénales et dans l'immédiat d'ordonner l'immobilisation du navire en cause.

L'infraction doit en effet être évidente et la preuve manifeste pourra être la constatation visuelle du rejet qui est entrain de s'opérer ou même dont la preuve résultera de toute évidence des opérations de contrôle effectuées à bord du navire à l'occasion de son

²¹⁴ CNUDM, Art. 220 (3).

²¹⁵ Convention MARPOL, Art. 2 (4).

²¹⁶ CNUDM, Art. 220 (6).

²¹⁷ CNUDM, Art. 220(7).

inspection matérielle.²¹⁸ L'Etat côtier pourra alors, à condition de disposer de preuves manifestes de l'infraction commise dans sa ZEE, engager des poursuites judiciaires contre le capitaine du navire étranger conformément à son droit interne. Il pourra notamment, en application de sa législation, ordonner l'immobilisation du navire qui constitue une mesure purement pénale différente de celle de la saisie-arrêt, mesure conservatoire par application des règles du droit civil.

B. LES RESTRICTIONS OU GARANTIES DANS L'EXERCICE DE LA COMPETENCE DE L'ETAT COTIER EN MATIERE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DANS LA ZEE

Plusieurs restrictions entourent l'exercice de la compétence de l'Etat côtier en matière de protection de l'environnement dans la ZEE. Elles portent d'une part sur l'exercice des pouvoirs de police, et sur l'exercice de poursuites judiciaires d'autre part.

1. LES RESTRICTIONS DANS L'EXERCICE DES POUVOIRS DE POLICE

L'exercice des pouvoirs de police, aussi bien pour les infractions commises dans la ZEE que pour celles commises dans la mer territoriale ou dans les eaux intérieures, est limité d'un certain nombre de garanties afin d'éviter tout arbitraire ou tout excès de la part de l'Etat côtier et d'assurer dans les meilleurs conditions la sécurité de la navigation.²¹⁹ C'est la raison pour laquelle l'Etat côtier doit veiller à ce que seuls les agents officiellement habilités exercent ces pouvoirs de police en mer. En ce qui concerne les bâtiments à affecter à cette mission, il doit s'agir des navires de guerres ou aéronefs militaires ou les autres navires qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet. Ce n'est qu'en garantissant ces conditions que l'Etat peut valablement exercer ses pouvoirs de police à l'encontre de navires étrangers.²²⁰ Aussi, conviendrait-il que les Etats exercent cette

²¹⁸ DOUAY (Claude), Les sanctions en matière de pollution dans la zone économique exclusive, in Perspectives du droit de la mer à l'issue de la 3^e Conférence des Nations unies, SFDI Colloque de Rouen, op.cit. p.216.

²¹⁹ DOUAY (Claude), op.cit. p. 217.

²²⁰ CNUDM, Article 224.

fonction régaliennne avec toute la souplesse nécessaire afin d'éviter les conséquences néfastes qui résulteraient d'une mise en danger de la sécurité la navigation. Dans l'exercice de leurs pouvoirs de police, ils doivent notamment éviter de faire courir de risque à un navire ou le conduire à un port ou lieu de mouillage dangereux.²²¹

En outre, l'inspection matérielle des navires dans la zone sous juridiction et dans toutes les hypothèses envisagées doit être limitée à l'examen des certificats, registres et autres documents dont le navire est tenu d'être muni ; une inspection matérielle plus poussée ne peut être entreprise qu'à la suite de cet examen, au cas où des irrégularités ou des omissions apparaîtraient. Même en cas d'infraction, l'immobilisation du navire doit être limitée au minimum et l'Etat côtier (ou l'Etat du port) doit notifier sans retard à l'Etat du pavillon les diverses mesures qu'il a prises à l'encontre d'un navire par lui immatriculé. L'inspection matérielle des navires doit suivre les procédures appropriées élaborées entre Etats afin d'éviter qu'elle soit superflue,²²² et les navires d'aucun autre Etat ne doivent être soumis à aucune discrimination de droit ou de fait.²²³

2. LES RESTRICTIONS DANS L'EXERCICE DE POURSUITES JUDICIAIRES

Outre ces garanties générales concernant les mesures qui peuvent être prises par l'Etat côtier ou l'Etat du port ainsi que les obligations imposées à ces Etats dans toutes les actions judiciaires notamment la notification à l'Etat du pavillon et aux autres Etats concernés des mesures prises à l'encontre de leurs navires,²²⁴ il est prévu une disposition spéciale concernant les poursuites judiciaires pour les infractions de pollution commises par un navire étranger dans la ZEE de l'Etat côtier. C'est la règle de suspension des poursuites au profit de l'Etat du pavillon.²²⁵ L'article 228 prévoit en effet que lorsque des poursuites ont été engagées par un Etat en vue de réprimer une infraction commise au-delà de la mer territoriale par un navire étranger, ces poursuites sont suspendues dès lors

²²¹ CNUDM, Article 225.

²²² CNUDM, Article 226.

²²³ CNUDM, Article 227.

²²⁴ CNUDM, Art. 231.

²²⁵ DOUAY (Claude), op.cit. p. 218.

que l'Etat du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction, dans les six mois suivant l'introduction de la première action judiciaire intentée par l'Etat côtier. L'Etat du pavillon devra conformément à la procédure en la matière remettre en temps voulu à l'Etat côtier un dossier complet de l'affaire et les minutes du procès lorsque ses tribunaux auront rendu leur jugement qui mettrait fin aux poursuites. Après règlement des frais de procédure, l'Etat côtier devra en ce qui le concerne restituer toute caution ou autre garantie financière déposée à l'occasion de ces poursuites.

Au regard de ce qui précède il convient de souligner que l'Etat du pavillon jouit en quelque sorte d'une priorité de poursuite d'une infraction de pollution commise en ZEE s'il intente lui-même des poursuites judiciaires à l'encontre du navire battant son pavillon dans les six mois de l'action judiciaire intentée par l'Etat côtier. Cependant, l'Etat du pavillon perd cette prérogative et cette priorité de poursuite dans deux cas et l'Etat côtier ne peut se voir priver ou être dessaisi de son action pénale. Il doit s'agir d'une part, d'une action judiciaire qui porte sur un cas de dommage grave causé à l'Etat côtier, ou d'autre part, l'Etat du pavillon en question a, à plusieurs reprises, manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ces navires.²²⁶

La limitation de sanctions pénales à des peines pécuniaires constitue aussi une autre restriction à la compétence de l'Etat côtier d'exercer des poursuites pénales pour les infractions commises dans la ZEE par un navire étranger. Il en est de même dans la mer territoriale à moins qu'il s'agisse d'un acte délibéré et grave de pollution.²²⁷

CONCLUSION SECTION I

La CNUDM répartit les compétences entre l'Etat du port, l'Etat du pavillon et l'Etat côtier qui doivent prendre des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution des mers conformément au droit international. Mais, l'Etat côtier dispose de compétences plus étendues qui lui permettent de prévenir et de sanctionner si nécessaire,

²²⁶ CNUDM, Art. 228(1).

²²⁷ CNUDM, Art. 230.

la pollution maritime par les hydrocarbures commise dans sa mer territoriale ou dans sa ZEE. L'extension des pouvoirs de sanction de l'Etat côtier est due au fait qu'il est le plus souvent frappé par la pollution et en tant qu'Etat riverain il peut veiller en bon père de famille sur la mer comme on le fait à sa devanture.

SECTION II. LA PREVENTION DE LA POLLUTION MARITIME PAR LES HYDROCARBURES PAR LES ETATS COTIERS DU GOLFE DE GUINEE

La pollution maritime par les hydrocarbures peut provenir de l'exploitation pétrolière en mer qui comprend aussi bien l'exploitation du plateau continental que le transport des hydrocarbures. Dans le premier aspect, il y a le risque de pollution pour mauvais fonctionnement de l'engin de forage ou d'une plate-forme pétrolière et celui pouvant résulter d'un dysfonctionnement de pipelines posés sur le plateau continental. Le second aspect concerne la pollution provenant de rejets accidentels ou opérationnels liés à la navigation. Il convient certes de relever qu'il n'y a eu aucune catastrophe récente due au mauvais fonctionnement d'une plate-forme pétrolière, et les rejets provenant des navires sont de mieux en mieux maîtrisés.²²⁸ Cependant, la pollution mérite toujours une attention soutenue et il convient de continuer à réfléchir aux moyens de lutter contre elle en considération des vulnérabilités potentielles auxquelles sont exposées les mers adjacentes. Comme s'en préoccupe un auteur bien avisé

Sur le plan géologique, voire écologique ou géopolitique, on peut se demander si les golfes n'ont pas pour point commun d'attirer le pétrole, mais également tous les dangers [...].²²⁹

Les risques de pollution demeurent en effet des préoccupations permanentes pour les Etats de Golfe de Guinée qui connaissent depuis la décennie 1990 un regain des activités pétrolières en mer. La prévention de la pollution par les hydrocarbures fait l'objet d'une

²²⁸ ODIER (Françoise), La pollution ayant pour origine la zone économique exclusive ou le plateau continental, in Le plateau continental dans ses rapports avec la zone économique exclusive, Actes du symposium international de Meknes, 28-29 janvier 2005, A. Pedone, Paris, 2006, p. 70.

²²⁹ NDENDE (Martin), Activités pétrolières et protection de l'environnement marin dans le Golfe de Guinée, op.cit., p. 27.

réglementation spécifique dans le cadre duquel les Etats assument leurs obligations de prévention et de protection de l'environnement marin en fonction des exigences et circonstances de propres à chaque zone maritime. Nous aborderons d'une part la prévention de la pollution maritime par les hydrocarbures dans le cadre des conventions spécifiques auxquelles sont Parties les Etats du Golfe de Guinée, et d'autre part, les obligations environnementales imposées par les législations nationales du Golfe de Guinée aux opérateurs pétroliers.

PARAGRAPHE I. LA PREVENTION DE LA POLLUTION MARITIME PAR LES HYDROCARBURES DANS LE CADRE DES CONVENTIONS SPECIFIQUES DE L'OMI

Comme nous l'avons remarqué, l'un des mérites de la CNUDM est d'avoir réparti et coordonné les compétences et obligations des Etats particulièrement dans le domaine de la protection et de la préservation du milieu marin. Et, spécifiquement en matière de prévention de la pollution maritime par les navires elle s'appuie sur les expériences acquises par les conventions antérieures aussi bien en matière de lutte contre les divers types de pollution, d'organisation des contrôles ou de lutte contre les différents contrevenants.²³⁰ Ce lien indissociable entre la CNUDM et les obligations découlant d'autres conventions est exprimé à sa Partie XII qui précise qu'elle n'affecte pas les obligations particulières qui incombent aux Etats en vertu des conventions et accords spécifiques conclus antérieurement en matière de protection et de préservation du milieu marin, ni les accords qui peuvent être conclus en application de ses principes généraux.²³¹

Au plan mondial en effet les Etats ont adopté dans le cadre de conférences diplomatiques des conventions spécifiques préparées au sein de l'OMI en vue de régler les problèmes de pollution du milieu marin engendrés particulièrement par les catastrophes significatifs aussi bien de plates-formes pétrolières implantées sur le plateau continental que de navires entraînant de graves pollutions dans la ZEE et les eaux territoriales des Etats côtiers. Ces risques se révèlent énormes à l'environnement marin face au développement

²³⁰ ODIER (Françoise), op.cit., p. 74.

de la navigation et de la croissance de la taille des navires. Mais, les espaces maritimes du Golfe de Guinée en tant que zones de prédilection de grands pétroliers se révèlent encore plus vulnérables au regard du développement et de l'extension vers le large des opérations pétrolières qui sont potentiellement porteuses de risques de pollution. Nous abordons d'une part, la prévention de la pollution maritime par les hydrocarbures dans le Golfe de Guinée dans le cadre de la Convention MARPOL, et d'autre part, les mécanismes spécifiques aussi bien internationaux que régionaux de lutte contre les pollutions accidentelles par les hydrocarbures.

A. LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DANS LE CADRE DE LA CONVENTION MARPOL POUR LES ETATS PARTIES DU GOLFE DE GUINEE

Bien avant le régime de la Convention MARPOL 73/78, la prévention de la pollution des eaux de mer reposait sur le système établi par la convention OILPOL relativement moins contraignant qui s'est progressivement efforcé de relever les seuils de pollution. Ce système reposait sur les principes d'interdiction de rejets trop près des côtes, d'interdiction de déverser un mélange trop riche en hydrocarbures et à l'application de ces restrictions aux navires marchands supérieurs à un certain tonnage de jauge brute.²³² Comme nous l'avons souligné précédemment la Convention MARPOL de 1973 s'applique au « navire » qui désigne un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes.²³³ Elle a pour objectif de prévenir les accidents par le renforcement des mesures de sécurité à bord des navires tout en empêchant les pollutions opérationnelles. A cet effet, les Etats Parties s'engagent à renforcer les contrôles sur les navires battant leur pavillon afin de s'assurer du respect de l'interdiction de tout déversement volontaire de substances nocives en mer provenant aussi bien des cargaisons que des soutes. Elle instaure des règles universelles qui

²³¹ CNUDM, Art. 237 (1).

²³² Convention MARPOL, Annexe I, Règle 9 (1-6) ; BEURIER (Jean-Pierre), op.cit. p.922.

²³³ Convention MARPOL, Art. 2(4).

s'appliquent sur tous les aspects techniques de la pollution par les navires. Elle ne s'applique ni aux navires d'Etat affectés à des usages non commerciaux, ni aux activités liées à l'exploration de grands fonds marins ainsi que les opérations d'immersion.²³⁴ La Convention MARPOL est accompagnée de trois protocoles et de six annexes techniques portant respectivement sur les hydrocarbures (I) ; les substances nocives en vrac (II) ; les substances nocives en colis, conteneurs ou citernes mobiles (III) ; eaux usées (IV) ; ordures (V) et la pollution atmosphérique (VI).

La pollution par les hydrocarbures en particulier est l'objet des prescriptions techniques du protocole additionnel de 1978 et celles de l'Annexe I qui prévoient les règles appropriées en la matière. D'une part, les dispositions techniques du protocole de 1978 posent les règles relatives à la construction et à l'exploitation des pétroliers qui ont été de façon continue amendées au gré des circonstances de pollution et des exigences de la sécurité maritime. Ces amendements portent aussi bien sur les équipements techniques destinés à prévenir la pollution, les plans de lutte contre la pollution par les hydrocarbures à bord des navires, que pour la délimitation des zones d'interdiction de rejets, ou sur la construction des pétroliers.²³⁵ D'autre part, l'Annexe I prescrit des visites périodiques des pétroliers et indique les modalités que doivent respecter les certificats délivrés après les visites. Les Etats doivent, entre autres, bâtir des stations de réception des produits de ballastage dans leurs ports et installer des dispositifs de surveillance de la navigation et de contrôle des rejets.²³⁶ La convention MARPOL établit en outre les zones d'interdiction de rejets dites *zones spéciales* au nombre desquelles figurent la zone des golfes qui sont considérées comme vulnérables à la pollution par les hydrocarbures.²³⁷

Dans le cadre de la mise en œuvre de leurs obligations internationales découlant des conventions de l'OMI en général et de la Convention MARPOL 73/78 en particulier, les Etats parties du Golfe de Guinée se sont dotés à l'instar des Etats de plusieurs ensembles

²³⁴ Convention MARPOL. Art. 3(3).

²³⁵ Pour plus de détails voir Beurier (Jean-Pierre), Droits maritimes, op.cit., pp. 927 et s. et p. 932 spéc.

²³⁶ Convention MARPOL, Annexe I, Règle 12.

²³⁷ Convention MARPOL, Annexe I, Règle 9 (7).

régionaux, d'un mécanisme de contrôle des navires par l'Etat du port d'escale ; ce qui leur permet d'exercer le contrôle de la prévention de la pollution par les navires. Ils ont ainsi mis en place en octobre 1999 à Abuja un Mémoire d'Entente (*Memorandum of Understanding* - MOU d'Abuja)²³⁸ sur le contrôle des navires par l'Etat du Port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.²³⁹ Le MOU d'Abuja a pour but de répondre à la nécessité d'accroître la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin, l'amélioration des conditions de vie à bord des navires, et à l'urgence de la mise en œuvre d'une coopération régionale en matière de contrôle des navires par l'Etat du Port. Les travaux de la 3^{ème} réunion du comité ministériel des Etats parties tenue à Brazzaville en octobre 2003 ont abouti à l'adoption d'une déclaration dite *Déclaration de Brazzaville* qui devait servir de feuille de route et dont la mise en œuvre donnerait une impulsion au MOU d'Abuja. Cette déclaration porte essentiellement sur le renforcement de la mise en place des administrations maritimes régionales ; l'adhésion rigoureuse aux normes établies par les instruments pertinents internationaux relatifs au contrôle des navires par l'Etat du Port ; l'obligation des Etats membres du MOU d'Abuja de contrôler plus de 25% du total des navires toutes nationalités confondues faisant escale dans leurs ports ; l'amélioration des conditions de vie et de travail des personnes à bord des navires et la mise en œuvre des mesures pour renforcer la sécurité et la sûreté dans les ports.

L'appui technique de l'OMI et le soutien d'autres organisations internationales ayant compétences et intérêts dans le domaine des affaires maritimes constitueraient des facteurs de dynamisation et de réussite des objectifs fixés par les Etats du Golfe de Guinée. A défaut de quoi ce mécanisme important qui vise à assurer le contrôle, le suivi

²³⁸ Le Mémoire d'Entente ou Memorandum Of Understanding (MOU) constitue le cadre de coopération portuaire institué par les Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en vue de mettre en œuvre toutes les obligations internationales de l'Etat du port tant au regard de la CNUDM qu'en application des conventions relatives à la sécurité maritime. L'objectif de contrôler 25 % des navires faisant escale dans les ports correspond à celui fixé par le MOU de Paris considéré comme modèle. Il s'agit donc pour ces Etats une ambition et ils doivent par conséquent dégager les ressources humaines et financières nécessaires à son aboutissement.

²³⁹ Extrait de l'entretien de Louis-Marie Nombo Mavoungou, ministre congolais des transports maritimes et de la marine marchande, « *Louis-Marie Nombo Mavoungou: Vers une réelle coopération régionale en matière maritime* », AVANT-GARDE n° 005 avril-juin 2007, <<http://www.avgarde.com/extrait.php?extid=18>>

et l'évaluation des engagements internationaux pris par ces Etats en tant qu'Etats du port pourrait manquer d'efficacité. Les Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre doivent montrer leurs intérêts pour le mécanisme et prendre les dispositions nécessaires pour que tous les Etats qui l'ont signé puissent procéder à sa ratification.²⁴⁰

B. LES MECANISMES DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS ACCIDENTELLES DANS LE GOLFE DE GUINEE

Il existe aussi bien sur le plan international que régional des instruments de prévention et de lutte contre les pollutions accidentelles par les hydrocarbures. Il convient donc d'aborder d'une part, les mécanismes internationaux de lutte contre les pollutions accidentelles, et d'autre part, les mécanismes en la matière envisagés dans le système conventionnel d'Abidjan qui lie les Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

1. LES MECANISMES INTERNATIONAUX DE LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS ACCIDENTELLES DANS LE GOLFE DE GUINEE

Il s'agit du mécanisme d'intervention en haute mer dans le cadre de la Convention de Bruxelles de 1969 et celui prévu par la Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC).

1.1. LE MECANISME D'INTERVENTION EN HAUTE MER DANS LE CADRE DE LA CONVENTION DE BRUXELLES DE 1969

La catastrophe du *Torrey Canyon* en 1967 a mis en évidence certains doutes concernant les pouvoirs des États, au regard du droit international, en cas d'incident survenant en haute mer. Ce naufrage a donné lieu à des réactions d'urgences dénonçant la largesse de l'Etat de pavillon et affirmant la nécessité de reconnaître à l'Etat riverain la compétence d'intervenir en haute mer pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et

²⁴⁰ Dix neuf pays de la sous région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, y compris l'Afrique du Sud, ont adopté et signé le Mémorandum d'Entente sur le contrôle des navires par l'Etat du Port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, mais à ce jour seuls six Etats l'ont ratifié (Congo, Ghana, Guinée, Sierra Léone, Sénégal, Nigeria).

imminents que présentent pour ses côtes ou intérêts une pollution ou une menace de pollution des eaux de mer par les hydrocarbures. La question s'est alors posée de savoir jusqu'à quel point un État riverain peut prendre des mesures pour protéger son territoire lorsqu'il existe pour lui un tel danger, en particulier si les mesures nécessaires sont susceptibles de porter atteinte aux intérêts d'armateurs étrangers, des propriétaires de la cargaison et même des États du pavillon. Les négociations dans le cadre de l'OMCI ont abouti à la signature à Bruxelles, le 29 novembre 1969²⁴¹ de la Convention sur l'intervention en haute mer d'un Etat riverain menacé de pollution par hydrocarbures de cargaison à la suite d'un accident. Cette convention instaure un régime qui reconnaît la nécessité d'un certain degré d'intervention des États en haute mer en cas de situation critique grave tout en limitant clairement ce droit afin de protéger d'autres intérêts légitimes.²⁴² Ainsi, l'État riverain ne doit prendre que les mesures qui sont nécessaires et après avoir dûment consulté les parties intéressées, y compris en particulier l'État ou les États du pavillon du navire ou des navires en cause, les propriétaires des navires ou des cargaisons en question et, lorsque les circonstances le permettent, des experts indépendants désignés à cette fin. Un État riverain qui prend des mesures allant au-delà de celles autorisées par la Convention est tenu de verser une indemnisation pour tout dommage causé par de telles mesures.²⁴³ La demande en réparation est effectuée par voie de négociation entre les Parties en cause ou entre la Partie et les personnes physiques ou morales intéressées. Sauf décision contraire des Parties, une demande en réparation qui n'a pu être réglée par voie de négociation, est soumise à une Commission de conciliation ou à un Tribunal arbitral conformément aux conditions prévues à l'annexe de cette Convention.²⁴⁴ La Partie en cause ne doit pas toutefois repousser ces modes de règlement

²⁴¹ Cette Convention est entrée en vigueur le 6 mai 1975. Nous soulignons par ailleurs que la Conférence diplomatique de Bruxelles avait également adopté le 29 novembre 1969 la Convention internationale sur la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui prend en compte les dommages subis par les personnes. Nous reviendrons sur cette Convention dans la suite de cette étude.

²⁴² Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, Art. 3.

²⁴³ Ibid. Art. 6.

²⁴⁴ Ibid. Art. Art. 8(1), et Annexe.

de différends sauf si les recours ouverts devant ses propres tribunaux non pas été épuisés.²⁴⁵ Le droit d'intervention en haute mer de l'Etat côtier est cependant limité aux navires autres que ceux appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service gouvernemental non commercial.²⁴⁶ Ce régime marque la fin de l'exclusivité de la compétence de l'Etat du pavillon en haute mer. Il est cependant exceptionnel dans la mesure où c'est un danger ou la menace d'un danger qui justifie l'intervention de l'Etat riverain.

Mais, la mise en œuvre d'une telle intervention pose de sérieux problèmes d'effectivité lorsqu'on sait les difficultés qu'ont les Etats, particulièrement les Etats en développement de la région du Golfe de Guinée à assumer le contrôle des infractions aux lois et règlements douaniers, fiscaux et sanitaires ou d'immigration dans leurs eaux territoriales. A ces difficultés, s'ajoutent les menaces actuelles à savoir les problèmes liés à la lutte contre la pêche illégale et l'insécurité maritime du fait de la piraterie dans les ZEE et en haute mer. On peut donc conclure aisément que l'absence de moyens d'intervention justifierait la non-intervention même en cas de danger imminent menaçant gravement des rivages.

1.2. LE MECANISME DE LA CONVENTION SUR LA PREPARATION, LA LUTTE ET LA COOPERATION EN MATIERE DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (OPRC)

La Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC) a pour objet de servir de cadre mondial à la coopération internationale pour la lutte contre les événements ou les menaces graves de pollutions de mers.²⁴⁷ Elle fait référence dans son préambule au principe du « pollueur-payeur » et prévoit que les Etats doivent mettre en place un dispositif de réponse aux accidents

²⁴⁵ Ibid. Art. 8(2).

²⁴⁶ Ibid. Art. 1(2).

²⁴⁷ Cette Convention a été adoptée le 30 novembre 1990 et entrée en vigueur le 13 mai 1995 après une Conférence des principaux Etats industriels qui s'est tenue à Paris à la suite de la catastrophe de l'Exxon Valdez. Le protocole additionnel du 15 mars 2000 a été adopté pour la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par substances nocives et potentiellement dangereuses. Celui-ci est entré en vigueur le 17 juin 2007.

pétroliers. Ils doivent aussi adopter des textes imposant aux navires battant leur pavillon de se doter d'un plan d'urgence et aux capitaines de rapporter sans délai à l'Etat côtier le plus proche, tout événement sur le bateau impliquant un déversement ou un risque de déversement d'hydrocarbures. De même, les exploitants d'unités au large relevant de la juridiction de Parties à la Convention doivent également avoir des plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures ou des arrangements analogues qui doivent être coordonnées avec les systèmes nationaux afin de lutter rapidement et efficacement contre les événements de pollution par les hydrocarbures. L'Etat côtier devra en ce qui le concerne, informer les autres Etats touchés ou susceptibles d'être touchés des mesures prises pour faire face à la situation. Dans la mesure de ses moyens, chaque Etat a un devoir d'assistance en cas d'accident particulièrement dangereux.

Il convient de noter un progrès dans la logique de prévention de la pollution du milieu marin par les hydrocarbures car la Convention OPRC privilégie l'approche coopérative de cette lutte et reconnaît la nécessité d'inclure l'Etat du pavillon dans la prévention. Pour sa part, l'Etat du pavillon doit imposer des plans d'urgence à bord des navires tandis que l'Etat côtier a l'obligation de prendre des mesures nécessaires pour informer tout Etat susceptible d'être touché par la pollution, et tous ont ensemble le devoir d'assistance en cas de situation critique.

2. LE MECANISME DE LUTTE EN CAS DE SITUATION CRITIQUE DANS LE CADRE DU PROTOCOLE RELATIF A LA CONVENTION D'ABIDJAN DE 1981

La Convention d'Abidjan est un accord-cadre de coopération entre les Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en matière de protection et de gestion des zones côtières et marines.²⁴⁸ Elle s'applique à la pollution par les navires, la pollution due aux opérations d'immersion, la pollution tellurique, la pollution résultant d'activités liées à l'exploration et à l'exploitation du fond de la mer et la pollution d'origine atmosphérique et

transatmosphérique.²⁴⁹ Les Etats Parties considèrent la lutte contre l'érosion côtière, la création des zones marines spécialement protégées, la lutte contre la pollution marine en cas de situation critique, l'évaluation des incidences des activités industrielles sur le milieu marin et côtier, le développement durable et la gestion intégrée des zones côtières comme les aspects prioritaires auxquels il convient de concentrer les efforts de coopération.²⁵⁰

L'aspect de la situation critique fait particulièrement l'objet d'un Protocole qui vise spécifiquement à combattre ou à répondre de façon opérationnelle aux situations critiques en mer, de même qu'à coordonner les activités y relatives, dans chacun des Etats parties. Il définit la situation critique pour le milieu marin comme

tout incident, événement ou situation, quelle qu'en soit la cause, ayant pour conséquence une pollution importante ou une menace imminente de pollution importante du milieu marin et des zones côtières par des hydrocarbures ou d'autres substances nuisibles, et en particulier les collisions, échouements et autres incidents survenant à des navires, y compris les navires-citernes, les éruptions sur les sites de production pétrolière et la présence d'hydrocarbures ou d'autres substances nuisibles dues à des défaillances d'installations industrielles.²⁵¹

A considérer les principes édictés dans le Protocole, on peut avouer qu'il ne diffère pas substantiellement de la Convention MARPOL, ni de la de la Convention OPRC et demeure actuelle et compatible avec la CNUDM au regard des moyens de prévention qu'il a préconisés en cas de situation critique pour le milieu marin. En effet, il est clairement stipulé dans la CNUDM l'obligation de tout Etat de notifier, dès qu'il en a connaissance, aux autres Etats ainsi qu'aux organisations internationales compétentes

²⁴⁸ 22 Etats de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ont signé la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières et le Protocole y relatif depuis son adoption à Abidjan le 23mars 1981, mais seulement 12 les ont ratifiés.

²⁴⁹ Convention d'Abidjan, Art. 5 à 9.

²⁵⁰ Ibid. Art. 10 à 15.

²⁵¹ Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, Art. 1 (2).

tout risque imminent de dommage ou d'un dommage effectif pour le milieu marin.²⁵² En conséquence les plans d'urgence élaborés dans le cadre de la coopération régionale doivent aussitôt être mis en œuvre conjointement pour y faire face.²⁵³ Il en est ainsi du Protocole d'Abidjan qui expose de façon explicite la situation critique pour le milieu marin, les opérations nécessaires et les plans d'intervention d'urgence à mettre en application. Il prévoit les mêmes obligations d'information ; à savoir que les Parties contractantes demandent aux capitaines de navires battant leur pavillon et aux pilotes des aéronefs immatriculés sur leur territoire, ainsi qu'aux personnes responsables d'ouvrages opérant au large des côtes sous la juridiction desdites parties de signaler tout accident causant ou pouvant causer une pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, ainsi que la présence des nappes d'hydrocarbures susceptibles de constituer une menace grave pour l'environnement marin et côtier.²⁵⁴ Il met également l'accent sur l'échange de données scientifiques et d'informations permettant de faire face à des situations de pollution par hydrocarbures.

Si le Protocole d'Abidjan a le mérite de faire des développements approfondis en ce qui concerne particulièrement la pollution par les hydrocarbures. Il ne répond pas aux problèmes de fond, surtout en ce qui concerne la responsabilité pour violation des dispositions qu'elles stipulent :

Le dispositif général d'Abidjan (Convention et Protocole) ne se montre pas clair sur les mesures à prendre en cas de non respect des obligations générales aux Parties contractantes. La Convention prévoit certes une disposition relative au contrôle de son application. Mais en réalité, il s'agit d'une mesure dépourvue de toute fermeté. Cette large liberté d'action laissée aux Parties à cette convention constitue une des causes de son ineffectivité. On ne saurait en dire autant pour d'autres conventions régionales qui veillent strictement au respect des engagements pris, à travers la mise en place d'institutions qui

²⁵² CNUDM, Art. 198.

²⁵³ CNUDM, Art. 199.

²⁵⁴ Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, Art. 6 à 9.

exercent un contrôle effectif. De même, aucune sanction n'est prévue à l'encontre d'une quelconque Partie contractante, en cas de violation flagrante des dispositions relatives à la protection de l'environnement marin et côtier.²⁵⁵

Par ailleurs, si le peu de ratifications enregistré par cette Convention depuis son entrée en vigueur en 1984 dévoile le manque d'intérêts et de volonté politique des Etats qui se sont arrêtés à l'étape de signature, les difficultés financières constituent un autre facteur pouvant expliquer l'ineffectivité de ce système juridique pourtant indispensable au regard de la place de choix qu'occupent les préoccupations environnementales aujourd'hui. Pourtant, cette Convention bénéficie du programme des Mers régionales du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE). Malgré l'importance de ce programme la non ratification de la Convention d'Abidjan par ses signataires signifie qu'ils n'ont pas encore consenti à être liés à elle et n'ont par conséquent pas des obligations à son égard. Ainsi, il n'est pas évident qu'un Gouvernement prenne au nom d'une convention des initiatives pouvant engager les finances de l'Etat alors que cet Etat n'est pas partie à cette convention.

Certaines conventions régionales sur les mers telles que la Convention de Cartagena pour les Caraïbes et la Convention de Barcelone pour la Méditerranée ont toujours été actives et visibles, tandis que d'autres telles que la Convention d'Abidjan continuent de se débattre avec les problèmes de financement et de coordination et la difficulté de placer les questions environnementales comme priorité de leurs gouvernements.²⁵⁶

Toutefois, on doit convenir que l'absence d'une institution intergouvernementale pour la mise en œuvre de la Convention d'Abidjan est un obstacle sérieux pour son effectivité. Certes, les actions engagées dans le cadre du programme Mers Régionales du PNUE ainsi que les initiatives de gestion intégrée par l'approche LME demeurent encourageant. Mais

²⁵⁵ Asseboni-Ogunjimi (Alida), Le droit de l'environnement marin et côtier en Afrique occidentale, Cas de cinq pays francophones, Thèse de doctorat en Droit, Université de Limoges et Université de Lomé, 2006, p. 152.

²⁵⁶ 7^e rencontre des Parties contractantes à la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et côtier de la région ouest africaine, Libreville, Gabon, 22-23 mars 2005, <http://www.unep.org/AbidjanConvention/docs/penser_globalement>

une participation active au niveau intergouvernemental des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre est la clé de voûte d'une gestion intégrée des zones marines et côtières tant souhaitée dans le cadre cette Convention. Cette approche nécessite bien un enracinement institutionnel devant être financièrement soutenue par les Etats parties. Par ailleurs, en tant que membres des institutions régionales de développement (Banque Africaine de Développement - BAD, Banque Ouest Africaine de Développement - BOAD, etc.), ces Etats peuvent faire financer leurs projets relatifs à la gestion intégrée des zones côtières et marines de la région.

PARAGRAPHE II. LES NORMES DE PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES IMPOSEES AUX EXPLOITANTS PETROLIERS DANS LES ETATS COTIERS LE GOLFE DE GUINEE

Les Etats côtiers du Golfe de Guinée adoptent des lois et règlements en vue d'assurer l'exécution dans leurs juridictions respectives les engagements consentis dans les conventions internationales relatives à la protection et la préservation de l'environnement marin. Ces textes législatifs et réglementaires sont pris pour prévenir et combattre tous actes susceptibles de porter atteinte au milieu marin et océanique et pouvant entraîner, notamment, une pollution des eaux des mers et des océans, des risques pour la santé humaine ou des dommages aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines et océaniques, aux valeurs d'agrément et aux autres utilisations légitimes du milieu marin et océanique.²⁵⁷ La prévention de la pollution maritime par les hydrocarbures passe par la mise en place des mécanismes juridiques nécessaires et l'élaboration des procédures d'évaluation environnementale ainsi que le contrôle de l'exécution de la politique environnementale. En ce qui concerne la lutte contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures, elle doit être mise en œuvre dans le cadre tracé prioritairement par la

²⁵⁷ Article 8 de la Loi n° 16/93 du 26 août 1993 relative à la protection et à l'amélioration de l'Environnement au Gabon ; Voir aussi **Bénin** : Loi n° 98-030 du 12 février 1999 portant Loi-cadre sur l'environnement ; **Côte-d'Ivoire** : Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement ; **Cameroun** : Loi n° 96/12 du 5 août 1996 portant Loi-cadre relative à la gestion de l'environnement ; **Nigeria** : Environmental Impact Assessment Decree No 86 of 1992.

Convention de Bruxelles de 1969 sur l'intervention de l'Etat en haute mer en cas d'accident, le Système conventionnel d'Abidjan et la Convention OPRC de 1990.

D'une façon générale, la plupart des législations environnementales des Etats du Golfe de Guinée font de condition *sine qua non* les obligations d'étude d'impact environnemental basées sur les principes fondamentaux du droit international de l'environnement qu'il convient de rappeler comme suit :

La gestion de l'environnement et des ressources naturelles s'inspire, dans le cadre des lois et règlements en vigueur, des principes suivants :

a) le principe de précaution, selon lequel l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption des mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût économiquement acceptable ;

b) le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable ;

c) le principe pollueur-payeur, selon lequel les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de la lutte contre celle-ci et de la remise en l'état des sites pollués doivent être supportés par le pollueur ;

d) le principe de responsabilité, selon lequel toute personne qui, par son action, crée des conditions de nature à porter atteinte à la santé de l'homme et à l'environnement, est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination dans des conditions propres à éviter lesdits effets ;

e) le principe de participation selon lequel :

- chaque citoyen doit avoir accès aux informations relatives à l'environnement, y compris celles relatives aux substances et activités dangereuses ;

- chaque citoyen a le devoir de veiller à la sauvegarde de l'environnement et de contribuer à la protection de celui-ci ;
 - les personnes publiques et privées doivent, dans toutes leurs activités, se conformer aux mêmes exigences ;
 - les décisions concernant l'environnement doivent être prises après concertation avec les secteurs d'activité ou les groupes concernés, ou après débat public lorsqu'elles ont une portée générale ;
- f) le principe de subsidiarité selon lequel, en l'absence d'une règle de droit écrit, générale ou spéciale en matière de protection de l'environnement, la norme coutumière identifiée d'un terroir donné et avérée plus efficace pour la protection de l'environnement s'applique.²⁵⁸

Les normes de prévention de la pollution par les hydrocarbures imposées aux exploitants pétroliers se retrouvent pour la plupart dans les législations pétrolières. Il s'agit d'une part des normes relatives à la protection de l'environnement et d'autre part des normes techniques de maîtrise de puits, de sécurité des plates-formes et des personnes à bord qui s'appliquent tant aux opérations pétrolières on shore qu'offshore.

A. LES NORMES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT IMPOSEES AUX OPERATEURS PETROLIERS

De prime abord, les opérateurs pétroliers à l'instar de tout promoteur de projet dont la réalisation est susceptible d'impact environnemental sont astreints avant tout à l'observation des principes et règles de l'environnement. Mais surtout, ils sont soumis

²⁵⁸ Article 9 de la Loi n° 96/12 du 5 août 1996 portant Loi-cadre relative à la gestion de l'environnement au Cameroun. Pour plus de précisions concernant les principes fixés dans les autres législations voir : **Bénin** : les articles 3 et 4 de la Loi n° 98-030 du 12 février 1999 portant Loi-cadre sur l'environnement ; **Nigeria** : Part I "General Principles of Environmental Impact Assessment" of Environmental Impact Assessment Decree No 86 of 1992 Laws of the Federation of Nigeria ; **Côte-d'Ivoire** : Titre III de la Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement ; **Guinée équatoriale** : *Environmental law n° 7/2003 dated November 27 and its amendements* ; **Gabon** : article 1^{er} de la Loi n° 16/93 du 26 août 1993 relative à la protection et à l'amélioration de l'environnement.

aux obligations de protection de l'environnement édictées dans les législations minières ou pétrolières d'une part, et d'autre part, aux obligations découlant de l'étude d'impact environnemental.

1. LES OBLIGATIONS RELATIVES A LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Les législations minières ou pétrolières des Etats du Golfe de Guinée disposent unanimement que le titulaire d'un contrat pétrolier doit conduire les opérations pétrolières dont il a la charge avec diligence et suivant les règles de l'art en usage dans l'industrie pétrolière internationale. En conséquence pèsent sur lui, une obligation générale de protection de l'environnement et des obligations spécifiques se rapportant à la conservation des ressources et aux situations d'urgence. L'obligation générale consiste pour l'exploitant ou le titulaire du permis de recherche, d'exploitation ou de transport d'hydrocarbures de se conformer aux dispositions des textes en vigueur en matière de protection de l'environnement.²⁵⁹ Elle constitue l'une des conditions auxquelles doivent s'engager les personnes morales sollicitant des titres pétroliers et se traduit par le respect par celles-là des normes internationales de protection de l'environnement de même que celles en vigueur dans l'Etat hôte. Cette obligation est intimement liée aux obligations de conservation de gisements et celles relatives aux situations d'urgence pouvant affecter l'environnement, ses ressources et la vie des personnes qui s'y trouvent. Les législations les imposent conjointement et de façon indissociable aux opérateurs pétroliers qui doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour en garantir le respect. Comme nous l'avons souligné, le lien étroit qui existe entre la préservation par l'Etat côtier de ses ressources marines et celle de l'environnement fonde les compétences à double finalité économique et écologique que celui-ci tient du droit international de la mer. Cette réalité juridique s'observe également à travers les lois pétrolières lorsqu'elles régissent indissociablement la conservation des gisements et la protection de l'environnement.

²⁵⁹ Il s'agit des lois nationales sur l'environnement précédemment citées et les dispositions spécifiques des codes miniers ou pétroliers.

Ainsi, à l'instar des codes pétroliers du Cameroun, du Congo, de la Côte d'Ivoire,²⁶⁰ le Hydrocarbon Law de la Guinée Equatoriale dispose en son article 5 que :

All Petroleum Operations are to be conducted and executed in a manner compatible with the conservation and sanitation of the environment, Hydrocarbons and other resources of Equatorial Guinea. Contractors and their Associates are required to perform all Petroleum Operations in accordance with this Law, their respective Contracts, the Petroleum Regulations and any other applicable laws, decrees, resolutions, agreements and/or licenses to which they are bound. Petroleum Operations shall be conducted in a prudent manner using the best technical and scientific practices available in the petroleum industry and taking into account the safety of Persons and facilities, as well as the protection and sanitation of the environment and the conservation of nature.

En ce qui concerne les obligations en cas de pollutions ou d'accidents survenus dans les eaux maritimes sous juridiction à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des hydrocarbures ou des substances nocives ou dangereuses et pouvant créer un danger grave et imminent au milieu marin et à ses ressources, l'exploitant pétrolier à l'instar du propriétaire dudit navire, aéronef, engin ou plate-forme est mis en demeure par les autorités maritimes compétentes de remettre en l'état le site contaminé en application de la réglementation environnementale en vigueur.²⁶¹

Il convient de noter que certaines législations pétrolières ne prévoient expressément pas les obligations des exploitants en ce qui concerne la protection de l'environnement. En effet, le code minier en vigueur au Gabon contient certes des dispositions environnementales mais ne régit que les substances minérales à l'exception des hydrocarbures liquides ou gazeux et des eaux souterraines.²⁶² Celles-ci relèvent plutôt des

²⁶⁰ Articles 82 et 83 du Code pétrolier de 1999 du Cameroun ; article 25 et 30 du Code des hydrocarbures de 1994 du Congo ; article 49 de Code pétrolier de 1996 de la Côte d'Ivoire

²⁶¹ Article 32 de la Loi n° 96/12 du 5 août 1996 portant Loi-cadre relative à la gestion de l'environnement au Cameroun ; Article 41 de la Loi n° 98-030 du 12 février 1999 portant Loi-cadre sur l'environnement au Bénin.

²⁶² Dernier paragraphe de l'Article 2 de la Loi n° 05-2000 du 12 octobre 2000 portant Code minier.

régimes particuliers établis par les lois de 1975 et de 1983, portant réglementation des activités de recherche et d'exploitation des hydrocarbures. Or le mot environnement n'apparaît dans aucune des ces lois pétrolières. Toutefois, ce Etat est l'un des rares Etats du Golfe de Guinée à introduire dans son ordre juridique interne des conventions internationales telles que la Convention Internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident ; la Convention relative à la protection et à l'amélioration du milieu marin et des zones côtières de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et le protocole y relatif ; la Convention Internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures.

Au Nigeria, la législation pétrolière reconnaît, comme ailleurs dans les autres pays de la région, au ministre en charge des hydrocarbures les compétences d'imposer aux opérateurs pétroliers des obligations en matière de prévention :

The Minister may make regulations- (b) providing generally for matters relating to licences and leases granted under this Act and operations carried on thereunder, including- (i) safe working, (ii) the conservation of petroleum resources, (iii) the prevention of pollution of watercourses and the atmosphere.²⁶³

Mais, c'est surtout l'adoption en 1992 du décret portant Evaluation de l'impact environnemental - *Environmental Impact Assessment Decree (EIA Decree)* - qui permet à l'Agence fédérale de protection de l'environnement (*Federal Environmental Protection Agency -FEPA -*) d'élaborer des directives applicables au secteur pétrolier. Comme le souligne une étude réalisée sur les limites du droit dans la promotion d'une synergie entre l'environnement et les politiques de développement dans les Etats en voie de développement :

In 1992, the Environmental Impact Assessment Decree was enacted primarily to avoid negative environmental consequences from projects within specified industries, of which the oil industry is one. Section 2 of Decree provides that

²⁶³ Section 9(1), Petroleum Act of 1969, <<http://www.nigeria-law.org/LFN-1990.htm>>

[T]he public or private sector of the economy shall not undertake or embark or authorise projects or activities without prior consideration, at an early stages, of their environmental effects.²⁶⁴

Par ailleurs, la violation des obligations de protection de l'environnement entraîne non seulement le retrait du titre pétrolier mais aussi expose son auteur à la rigueur de la loi ; il encourt de ce fait des peines d'emprisonnement et des peines pécuniaires. A cet égard, les législations pétrolières sont intransigeantes en ce qui concerne les obligations d'étude d'impact environnemental et de restauration du site.

2. LES OBLIGATIONS D'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

La prévention de la pollution par les hydrocarbures intègre nécessairement l'évaluation des activités prévues et la surveillance continue de l'environnement. Cette obligation d'évaluer les conséquences d'activités pouvant exercer des effets néfastes sur l'environnement a été énoncée dans la Déclaration de Stockholm et rendue obligatoire aux Etats dans la CNUDM en ces termes :

Lorsque des Etats ont de sérieuses raisons de penser que des activités envisagées relevant de leur juridiction ou de leur contrôle risquent d'entraîner une pollution importante ou des modifications considérables et nuisibles du milieu marin, ils évaluent, dans la mesure du possible, les effets potentiels de ces activités sur ce milieu [...].²⁶⁵

En conséquence, les législations environnementales et certains codes pétroliers y attachent un intérêt capital et prévoient systématiquement l'étude d'impact environnemental avant et après toute exploitation pétrolière dans le Golfe de Guinée. L'étude d'impact environnemental peut être définie comme un rapport d'évaluation de l'impact probable d'une activité envisagée sur l'environnement. Ce rapport devra d'une

²⁶⁴ EMESEH (Engobo), The Limitations of Law in Promoting Synergy between Environment and Development Policies in Developing Countries: A Case Study of the Petroleum Industry in Nigeria, <http://web.fu-berlin.de/ffu/akumwelt/bc2004/download/emeseh_f.pdf>

part, permettre d'identifier les principales composantes de l'environnement susceptibles d'être affectées lors de la réalisation des activités pétrolières, et d'autre part, mettre en évidence les incidences directes ou indirectes des opérations pétrolières sur l'équilibre écologique du périmètre contractuel et de toute autre zone avoisinante, ainsi que sur le cadre et la qualité de vie des populations et des incidences sur l'environnement en général lors de leur réalisation. Il devra enfin prévoir les mesures d'atténuation subséquentes. Comme le disposent certaines législations pétrolières, le titulaire d'un titre pétrolier dont les opérations pétrolières sont susceptibles de porter atteinte à l'environnement, en raison de leur dimension, de leur nature ou de leur incidence sur le milieu naturel, est tenu de réaliser, à ses frais, une étude d'impact environnemental. Elle constitue l'une des conditions d'engagement à la protection de l'environnement et sa mise en œuvre est soumise à des modalités et procédures bien déterminées à un audit environnemental et une audience publique.

L'exploitant réalise avec le concours des spécialistes en la matière une étude préliminaire (avant le levé sismique), à remettre à l'autorité compétente en l'occurrence le Ministre en charge des hydrocarbures, qui porte non seulement, sur l'état de l'environnement et le niveau de pollution existant dans la région de contrat et les régions avoisinantes avant les opérations pétrolières, mais aussi sur l'incidence que pourraient avoir ces opérations sur cet environnement. L'étude définitive applicable à toute la période d'exploration devra inclure, d'une part, les mesures utilisées afin d'éliminer ou de réduire au minimum les déchets ainsi que de les neutraliser²⁶⁶ et d'autre part, les mesures ou plans d'urgence à mettre en œuvre en cas de danger pouvant affecter l'environnement. Cette étude définitive doit toutefois être présentée pour examen et approbation au ministre des hydrocarbures avant le forage du premier puits.

²⁶⁵ CNUDM, Art. 206.

²⁶⁶ Il s'agit entre autres des déchets suivants : a) les boues de forage et hydrocarbures résultant des essais, de la complétion, du conditionnement et de l'abandon de puits ; b) solvants, lubrifiants et autres produits utilisés durant les opérations ; c) déchets organiques, détritiques et produits inutilisables des aires de travail et des campements.

B. LES NORMES DE SECURITE ET DE MAITRISE DU PUIT

Les législations pétrolières sont moins précises en matière de normes de sécurité que doivent suivre les opérateurs pétroliers aussi bien en ce qui concerne la sécurité des plates-formes et des personnes à travaillant à bord que de la sécurité maritime et de l'environnement marin alors que l'activité pétrolière offshore est en permanence exposée à la fois aux risques de puits et aux risques de mer. Les codes miniers ou pétroliers ne contiennent que des dispositions essentiellement directives plutôt que prescriptives. Ce qui signifie qu'il n'est expressément mentionné ou formulé d'obligations précises en matière de sécurité. Elles se résument ainsi en une obligation faite au titulaire et à ses sous-traitants d'appliquer les normes d'hygiène et de sécurité au cours des opérations pétrolières conformément à la réglementation en vigueur, et selon les règles de l'art et de la pratique en vigueur dans l'industrie pétrolière internationale.

L'imprécision qui caractérise les normes de sécurité et de maîtrise de puits d'hydrocarbures constitue une carence de la réglementation dans les Etats concernés. Il revient donc aux pouvoirs publics d'assumer par une législation adéquate leurs responsabilités dans la mesure où le droit international de la mer assigne, entre autres compétences des Etats côtiers dans la ZEE ou sur le plateau continental,²⁶⁷ l'adoption de lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution maritime.²⁶⁸ Il convient déjà de souligner que l'absence de lois nationales régissant l'exploration et l'exploitation de la ZEE ou du plateau continental constitue un vide juridique qui empêche ces Etats à insérer par le biais de telles réglementations les règles internationales de sécurité maritime pertinentes pouvant être appliquées aux activités pétrolières en mer. Cet état de choses explique par ailleurs les limites de la technique de transposition des règles du droit minier terrestre au milieu marin. Or, l'environnement est profondément différent du milieu terrestre aussi bien en matière de géologie, de géomorphologie que d'ordre juridique.

²⁶⁷ CNUDM, Art. 60 (2) et 80.

Paradoxalement, cette activité d'exploration et d'exploitation offshore est sous réglementée au plan international où aucune convention internationale spécifique et appropriée n'est applicable aux installations pétrolières offshore ni à la pollution maritime qui pouvait en résulter. La plupart des conventions internationales s'applique au transport maritime d'hydrocarbures et aux risques liés à ce transport mais pas à la production d'hydrocarbures qui comprend non seulement les opérations d'extraction offshore mais aussi le transport du pétrole brut. Comme il convient de le remarquer, il n'existe pas pour les plates-formes fixes ou flottantes des normes clairement établies comparativement aux normes internationales relatives à la conception, la construction, l'armement, l'équipement et à l'exploitation des navires.²⁶⁹ Il en est de même des aspects relatifs aux techniques de forages en mer. Parallèlement, le travail à bord des plates-formes pétrolières n'est pas directement visé par les conventions internationales relatives au travail maritime telle la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974 ou les normes de formation des marins, de délivrance de brevets et de veille (STCW) conçus pour le trafic maritime ne s'appliquent pas *prima facie* aux travailleurs à bord plates-formes pétrolières offshore. Par ailleurs, la question de la pollution par les hydrocarbures due aux rejets opérationnels pendant les opérations d'extraction est inexistante parce que ces rejets sont supposés négligeables à défaut d'une rupture du puits de pétrole.²⁷⁰

Or, les opérations pétrolières en mer sont exposées à une série de périls qu'il convient de distinguer en risques de mer et risques du puits. En effet en tant qu'installations en mer, les plates-formes peuvent connaître les événements de mer tels que l'abordage ou collision et l'assistance maritime, au même titre que le navire.

Cependant, la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 qui régit ces événements de mer ne visent pas les plates-pétrolières en mer parce que l'activité d'exploitation

²⁶⁸ CNUDM, Art. 194.

²⁶⁹ On peut citer en exemple le Code International Safety Management (1993) dit Code ISM et récemment le Code International Ship and Port Facility Security (2002) dit Code ISPS.

²⁷⁰ Voir également à ce propos les travaux de KLOFF (Sandra) et WICKS (Clive), Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier, CEESP-UICN, Octobre 2004, p. 51.

pétrolière n'était pas connu du milieu marin et ne relevait pas non plus du droit international. Car, il convient de rappeler que l'engin de forage a un statut juridique complexe et que l'application au *non-navire* des règles de droit maritime applicables au navire, dépend encore des circonstances de fait.²⁷¹ Néanmoins, la mise en œuvre par l'Etat côtier des normes relatives aux zones de sécurité autour des îles artificielles, installations et ouvrages prévues aux alinéas 4 à 7 de l'article 60 de la CNUDM permet d'éviter les risques de collision entre les plates-formes pétrolières et les navires, et assurerait par conséquent la sécurité de la navigation. L'exploitant peut se voir aussi imposer certaines obligations spéciales en raison des caractéristiques particulières d'une zone d'exploitation telle la nature de l'écosystème, la qualité des ressources ou la profondeur de ladite zone. A cet égard, le code pétrolier du Cameroun prévoit des *Zones d'opérations pétrolières Particulières* sur lesquelles les opérations de recherche ou d'exploitation des hydrocarbures nécessitent un effort accru au regard notamment, de la nature, de la composition et de la qualité des hydrocarbures, des techniques de récupération assistée utilisées, de la profondeur d'eau pour les zones marines profondes situées dans la ZEE ou la fragilité de l'environnement.²⁷²

En ce qui concerne les risques de puits les législations pétrolières indiquent que le titulaire doit prendre toutes les précautions selon les règles de l'art pour éviter les risques liés au puits d'hydrocarbures.²⁷³ Il s'agit des risques pouvant être provoqués par les jaillissements de gisement ou les ruptures de pipeline et menacent principalement les côtes des Etats, non seulement les côtes de l'Etat dans la juridiction dans laquelle se déroule l'exploitation offshore mais aussi celles des Etats voisins. Les normes qui sont imposées aux opérateurs concernent aussi bien la conception et la construction des plates-formes que les mesures relatives à la maîtrise des opérations de forage.²⁷⁴ Les exploitants pétroliers doivent en effet concevoir et construire les installations en s'efforçant de

²⁷¹ Beurier (Jean-Pierre), Droits maritimes, op.cit., p.894.

²⁷² Article 2(u), Loi n°99-013 du 22 décembre 1999.

²⁷³ *Supra* les lois pétrolières.

²⁷⁴ Il s'agit à ce niveau des mesures prévues à l'Article XVIII du contrat-type entre le Gouvernement de la République du Bénin et la Société X en vertu de la loi n° 2006-18 du 17 octobre 2006 portant code pétrolier.

réduire au minimum la pollution de l'environnement. Ils devront ainsi justifier en ce domaine des capacités techniques et d'expériences avérées pouvant assurer la construction des installations pétrolières dans le respect des règles de sécurité. Les mesures relatives au forage comprennent le système de drainage/récupération des débordements de pétrole brut, et autres dérivés ainsi que les eaux polluées ; et le système de récupérations de déchets. En cas de débordement d'hydrocarbures dans l'environnement marin ou si les activités de l'exploitant provoquent une autre forme de pollution, ou de toute autre manière, endommagent les sources d'eau ou la faune ou la flore, le contractant doit immédiatement prendre toutes les mesures conformes aux règles de l'art pour maîtriser la pollution, nettoyer tout débordement d'hydrocarbures, ou réparer, le plus complètement possible tout dommage causé. En outre, en cas de danger pouvant affecter l'environnement, l'exploitant doit immédiatement le notifier au ministre en charge des hydrocarbures et prendre les mesures d'urgence prescrites conformément aux règles de l'art. Il doit enfin prendre les mesures nécessaires pour restituer l'environnement et les sites où ont été exécutées les opérations pétrolières dans leur état de départ en tenant compte de la procédure d'abandon.

CONCLUSION SECTION II

Au regard de ces différents conventions et mécanismes applicables à la prévention de la pollution maritime par les hydrocarbures dans la région du Golfe de Guinée, on peut conclure à la consistance du cadre juridique, et l'absence de catastrophes d'hydrocarbures en mer ne doit correspondre à l'abstention des Etats à prendre des initiatives pour prévenir ou évaluer les pollutions opérationnelles qui sévissent les zones côtières et marines de leur région. En conséquence, les Etats doivent introduire dans leurs législations nationales le contenu des ces conventions. La Convention OPRC revêt un intérêt particulier en matière de prévention de pollutions accidentelles par hydrocarbures et les Etats qui autorisent des activités industrielles en mer doivent pouvoir définir en relation avec les professionnels de l'industrie pétrolière des plans de prévention d'urgence en cas d'accidents des navires pétroliers ou survenus sur des plates-formes de

production offshore. Il est encourageant de noter que certains Etats de la région aient déjà ratifié cette Convention (Angola, Congo, Gabon et Nigéria)²⁷⁵ et d'autres ont en cours leur procédure de ratification (Bénin, Cameroun, Ghana et R.D. Congo).²⁷⁶ Dans le cadre de cette Convention des initiatives importantes se déploient sur le plan régional afin de doter les structures nationales compétentes des capacités nécessaires en matière d'évaluation d'impact environnemental des déversements d'hydrocarbures en mer. Il s'agit notamment des actions de l'OMI et de l'Association Internationale de l'Industrie Pétrolière pour la Sauvegarde de l'Environnement (IPIECA)²⁷⁷ qui organisent des séminaires de formation au profit des cadres nationaux et régionaux en vue d'améliorer leurs capacités d'intervention. L'intérêt de cette Convention pour ses Etats Parties de la région pétrolière du Golfe de Guinée est qu'ils peuvent être soutenus financièrement en cas de pollution maritime et assistés dans ce cadre.²⁷⁸ Lors de l'Atelier régional sur le développement et l'harmonisation des plans de sensibilité des côtes aux déversements d'hydrocarbures, le sondage soumis aux participants représentant les structures nationales montre que la plupart des Etats disposent des institutions susceptibles d'assumer ses fonctions. Cependant, aucune autorité n'est expressément désignée sur le plan national comme responsable de mise en œuvre des plans nationaux d'intervention d'urgence en cas de pollution maritime par les hydrocarbures.²⁷⁹ Par conséquent, si une loi ou un décret n'investit expressément une structure d'une mission déterminée, une approche opérationnelle concrète ne peut non plus être envisagée. Enfin, une coopération technique des institutions internationales (OMI, ONUDI, PNUE, PNUD, etc.) permettra de

²⁷⁵ Les instruments de ratification ou d'adhésion ont été publiés aux dates suivantes : Angola (12/03/2002), Congo (10/11/04), Gabon (25/05/2005), Nigeria (16/08/1994). Voir IMO Documentation : <www.imo.org>

²⁷⁶ Voir le questionnaire soumis aux participants de l'Atelier régional organisé sous l'égide du Interim Guinea Current Commission (IGCC) auquel ont pris part des représentants de 16 Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ainsi que des experts de l'OMI, l'ONUDI et d'autres partenaires techniques : "Workshop for the Development and Harmonization of coastal oil spill sensitivity maps, Accra, Ghana, 23-24, avril 2007".

²⁷⁷ L'initiative mondiale pour l'environnement marin et côtier d'Afrique de l'Ouest et du Centre (GI WACAF) sert de cadre de coopération technique entre l'OMI, l'UNEP, l'IPIECA et les Etats côtiers, pétroliers notamment de la région. Pour plus d'information voir : <<http://www.giwacaf.org/>>

²⁷⁸ Séminaire sur le plan national d'intervention d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures dans le marin et côtier, Pointe-Noire, Congo, 28-29 août 2007.

²⁷⁹ Interim Guinea Current Commission (IGCC), "Workshop for the Development and Harmonization of coastal oil spill sensitivity maps, Accra, Ghana, 23-24, avril 2007".

renforcer les capacités humaines en matière de d'organisation de plans de lutte et de prévention de la pollution maritime par les hydrocarbures.

CONCLUSION CHAPITRE II

La CNUDM et les différentes Conventions à vocation universelle (Convention de Bruxelles de 1969, MARPOL 73/78 et OPRC 90) ou régionales (Convention d'Abidjan et MOU d'Abuja) constituent l'arsenal juridique conventionnelle applicable en vue de lutter contre les pollutions de l'environnement marin, notamment la pollution par hydrocarbures qu'elle soit opérationnelle, accidentelle ou carrément une situation critique dans le Golfe de Guinée. D'une manière générale, on constate une similitude de la littérature juridique de ces textes particulièrement en matière de prévention de la pollution maritime par les navires et de la lutte en cas de situation critique. Cette similitude montre le respect du principe de conformité dans la procédure d'incorporation des normes à vocation universelle à l'ordre régional ou local. Mais, il convient aussi d'y voir une synergie des normes. Ainsi, le champ d'application de la Convention OPRC 90 étant la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures constitue un aspect spécifique des conventions sus-indiquées, elle est donc susceptible de servir de mécanisme approprié pouvant concentrer des initiatives décidées au plan international, régional ou national en cette matière. Le Golfe de Guinée est actuellement une zone vulnérable du fait de l'intense activité aussi bien de grands transporteurs pétroliers que de l'extension vers le large des opérations pétrolières et mérite par conséquent une coordination très pratique des mécanismes de prévention des pollutions accidentelles. Une telle coordination ne serait possible que si les Etats désignent localement des services compétents accompagnés de moyens appropriés. Faudrait-il rappeler que la désignation d'une ou des autorités nationales, le ou les points de contact opérationnels et le plan d'urgence national pour la préparation, et la lutte contre les événements de pollution par hydrocarbures ainsi que des moyens matériels constituent le minimum requis à l'Etat côtier pour asseoir un système national de

prévention et de lutte en cette matière.²⁸⁰ Il faut donc plus de volonté politique franche et de coopération véritable.

²⁸⁰ Convention OPRC, Art. 6.

CHAPITRE II. LA MISE EN ŒUVRE DE LA RESPONSABILITE POUR DOMMAGES DE POLLUTION ET LES APPROCHES D'UNE EXPLOITATION EQUILIBREE DU PETROLE OFFSHORE DANS LE GOLFE DE GUINEE

Si la CNUDM dite charte des mers, institue la responsabilité des Etats pour pertes et dommages de pollution qui peuvent leur être imputables, elle est cependant silencieuse sur les fondements et les conditions de réparation de préjudices. Reconnaissons que sous l'égide de l'OMI une construction juridique s'est enracinée. Il s'agit du dispositif juridique formé par la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 relative à la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite la CLC²⁸¹ ; et la convention signée parallèlement à la CLC, à Bruxelles le 18 décembre 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation par les propriétaires de cargaison pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite FIPOL.²⁸² La CLC instaure le régime de la responsabilité objective du propriétaire du navire, c'est-à-dire, qu'elle le tient pour responsable de l'accident, qu'il ait ou non commis une faute. En contrepartie la responsabilité financière du propriétaire est limitée à un montant qui dépend de la capacité de transport du navire.²⁸³ Le FIPOL est complémentaire de la CLC et ne s'applique que dans les Etats signataires de celle-ci. Il assume un rôle complémentaire et subsidiaire en cas de défaillance de l'armateur. A cet titre, le FIPOL apporte une indemnisation complémentaire si le montant des indemnités excède le plafond défini, ou encore lorsque l'armateur est insolvable. Ce Fonds est financé par l'industrie pétrolière des Etats qui importent plus de 150.000 tonnes/an d'hydrocarbures.²⁸⁴ Les différents amendements portés respectivement aux

²⁸¹ La CLC de 1969 a été amendée à plusieurs reprises : le premier amendement signé le 19 novembre 1976, le second qui n'est pas entré en vigueur le 25 mai 1984 et le troisième le 27 novembre 1992 portent essentiellement sur les plafonds de responsabilité. Elle ne s'applique que pour les déversements d'hydrocarbures persistants tels que le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage. Les déversements non persistants tels que l'essence, l'huile diesel légère et le kérosène ne sont pas indemnisés.

²⁸² Le FIPOL a été amendé aussi en 1976 et en 1992. Le premier amendement a fixé les modalités de la responsabilité civile, et le second définit les bases de financement de l'indemnisation et les conditions d'application.

²⁸³ FATTAL (Paul.), Sensibilité et vulnérabilité des côtes aux pollutions par hydrocarbures, UMR 6554, Littoral Environnement Télédétection et Géomatique (LETG), Université de Nantes, 2006, p. 59 et s.

²⁸⁴ BEURIER (J.-P.) et NDENDE (M.), Fonds international d'Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures, p. 6.

textes de CLC 1969 et FIPOL 1971 avaient pour objectif de corriger les lacunes aussi bien au point de vue des victimes, des financeurs²⁸⁵ que des Etats signataires. Pour les victimes tous les hydrocarbures (persistants ou non persistants) peuvent avoir des conséquences dommageables importantes que le mécanisme FIPOL ne prend pas en compte. En ce qui concerne les financeurs, il y a un déséquilibre dans la participation financière dans la mesure où les importateurs supportent une part importante du financement du dispositif tandis que l'armateur jouit d'une limitation de responsabilité qui est fonction de la taille des navires. Or, les petites cargaisons autant que les grosses peuvent avoir des impacts majeurs.²⁸⁶ Ce dispositif sera révisé et remplacé par la CLC 92 et FUND 92 ou FIPOL 92 dans une dynamique de relèvement des plafonds.²⁸⁷ A côté de ce régime international d'indemnisation, il y a les mécanismes d'assurances privées pour les Etats non parties ou n'ayant pas ratifiés tous les protocoles du système CLC/FIPOL. Par ailleurs, il sera aussi question dans ce chapitre des approches d'une exploitation équilibrée du pétrole offshore dans cette sous-région eu égard aux compétences reconnues aux Etats côtiers par le droit international en matière de protection et de préservation du milieu marin. Il s'agit des propositions qui privilégient la redéfinition de l'encadrement juridique des opérations pétrolières dans le Golfe de Guinée.

SECTION I. RESPONSABILITE ET INDEMNISATION DES DOMMAGES DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DANS LE GOLFE DE GUINEE

La responsabilité en matière de dommages de pollution par les hydrocarbures est envisagée tant au point de vue des compétences et obligations de l'Etat riverain qu'au point de vue de l'exploitant, y compris ses sous-traitants. Il s'agit pour l'Etat d'une responsabilité essentiellement pour risque lié aux activités licites autorisées par lui, et

²⁸⁵ Il s'agit des transporteurs maritimes d'hydrocarbures et les compagnies de l'industrie pétrolière qui dans le cadre des Accords TOVALOP et CRISTAL s'obligent à indemniser les dommages de pollution par hydrocarbures dans les conditions bien déterminées.

²⁸⁶ Fattal, (P.), op.cit. p. 63.

²⁸⁷ Au 07 septembre 2007 98 Etats sont à la fois Parties à la CLC 92 et au FIPOL 92. Cependant, le Bénin et la Côte d'Ivoire sont les seuls pays producteurs du pétrole du Golfe de Guinée n'ayant pas encore adhéré à la CLC 92 et FIPOL 92.

pour lesquelles il doit déployer une diligence requise pour en éviter, dans toute la mesure du possible, les conséquences dommageables. En ce qui concerne l'exploitant et ses sous-traitants, il s'agit d'une responsabilité objective pour laquelle ils ne sont exonérés qu'en prouvant les cas d'exonérations. Mais, il existe des mécanismes pouvant assurer, lorsque les conditions sont remplies, la réparation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

PARAGRAPHE I. LA RESPONSABILITE POUR DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

L'Etat sous la juridiction duquel s'effectuent les activités pétrolières offshore aussi bien que l'exploitant pétrolier, peuvent voir leur responsabilité engagée pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Pour l'Etat, il peut s'agir d'une responsabilité civile du fait des activités économiques dommageables aux citoyens ou d'une responsabilité vis-à-vis des Etats voisins lorsque les activités qu'il a autorisées portent atteinte dans certaines circonstances à leurs droits. En ce qui concerne l'exploitant pétrolier, il peut s'agir d'une responsabilité contractuelle ou extracontractuelle pour des dommages causés aussi bien à l'Etat qu'aux tiers ainsi qu'à l'environnement.

A. DE LA RESPONSABILITE DE L'ETAT POUR DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Les Etats sont responsables conformément au droit international en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin, et ils doivent en conséquence veiller à l'accomplissement des obligations inhérentes.²⁸⁸ Le manquement à ces obligations engage donc la responsabilité de l'Etat qui doit réparer les dommages qu'il aura causés à l'environnement marin de son fait. D'une façon générale, dans la doctrine classique la mise en œuvre de la responsabilité internationale de l'Etat devient évidente dès lors qu'il est prouvé qu'un fait émanant d'un de ses organes lui soit imputable, que ce fait ait atteint un sujet du droit international, que ledit fait constitue un manquement au droit

international et qu'il ait causé un dommage. La négligence de l'Etat en ce qui concerne ses obligations contenues dans la Partie XII de la CNUDM constitue indubitablement un manquement à son devoir de prendre les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin. La jurisprudence classique de la CIJ a reconnu l'obligation de vigilance de l'Etat dans l'exercice de ses compétences territoriales. Il s'agit en effet de l'*affaire Détroit de Corfou* du 9 avril 1949 dans laquelle la CIJ admit la mise en jeu de la responsabilité internationale de l'Albanie à qui incombait l'obligation de prévenir les navires étrangers de la présence de mines dans ses eaux territoriales. Cette obligation est fondée sur les principes généraux reconnus du droit international général tels que le respect de la souveraineté territoriale entre Etats indépendants, la liberté des communications maritimes et l'obligation, pour tout Etat, de ne pas laisser utiliser son territoire aux fins d'actes contraires aux droits d'autres Etats.²⁸⁹ La CIJ considère d'abord le Détroit Nord du Corfou comme une voie maritime internationale non seulement parce qu'il constitue une frontière maritime entre l'Albanie et la Grèce, mais aussi à raison du trafic maritime en provenance et à destination du port de Corfou. Elle estime en outre que l'Albanie, eu égard aux circonstances exceptionnelles relatives aux revendications territoriales avec la Grèce, aurait été fondée à réglementer le passage des navires de guerre en prenant des mesures de vigilance dans le Détroit comme elle l'avait estimé, sans toutefois l'interdire, ni l'assujettir à une autorisation spéciale.²⁹⁰

En matière d'exploitation pétrolière, l'Etat doit particulièrement veiller au respect par les exploitants pétroliers des normes de protection de l'environnement et de sécurité concernant aussi bien les plates-formes que la navigation. Il n'est plus à démontrer que les accidents des plates-formes ou des navires pétroliers sont extrêmement dangereux non

²⁸⁸ CNUDM, Art. 235 (1).

²⁸⁹ C.I.J. Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 1949, *Affaire détroit de Corfou*, Arrêt du 9 avril 1949, p. 29; RUZIE (David), op.cit. p. 231.

²⁹⁰ Pour assurer l'intégrité du droit international, la CIJ constate la violation par l'action de la marine de guerre britannique de la souveraineté de l'Albanie en rejetant la réplique d'auto-protection évoquée par le Royaume-Uni. Cependant, elle relève que la carence complète du Gouvernement albanais au lendemain des explosions, ainsi que le caractère dilatoire de ses notes diplomatiques constituent pour le Gouvernement du Royaume-Uni des circonstances atténuantes ; et qu'en outre elle ne voit pas dans l'action de la marine de guerre britannique une démonstration de force destinée à exercer une pression politique sur l'Albanie. Ibid. p. 35.

seulement à l'environnement marin et la navigation mais aussi ils ont des incidences néfastes sur les activités économiques se déroulant en mer ou dépendant de la mer.

Cependant, la mise en cause de la responsabilité de l'Etat demeure exceptionnelle en matière du droit international de l'environnement, mais surtout en matière de pollution maritime. Les dommages de pollution sont plutôt imputables aux opérateurs économiques sur le fondement de responsabilité objective dans laquelle on observe, la transposition de la réparation aux mécanismes alimentés par des fonds privés d'indemnisation, les FIPOL ouvrant droit aux victimes des dommages de pollution transfrontalière. Ces victimes bénéficient d'un accès non discriminatoire aux procédures offertes par les tribunaux internes placés dans le pays du lieu de la pollution. Ces mécanismes de réparation permettent aux Etats voisins ou à tout Etat tiers affecté directement ou dont les ressortissants ont subi des pertes ou des dommages par pollution par les hydrocarbures d'intervenir en faveur de ceux-ci par la procédure de la protection diplomatique.

Par ailleurs, lorsqu'ils subissent des pertes ou dommages résultant des mesures illicites prises par l'Etat dans le cadre de l'exercice de ses compétences relatives à la protection de l'environnement marin, les citoyens sont fondés à mettre en cause la responsabilité de l'Etat. Ces mesures doivent être illicites et dépasser celles qui sont raisonnablement nécessaires. Il peut s'agir des mesures d'interdiction imposées à certaines catégories de professions marines en vue d'assurer la sûreté par suite de la mise en exploitation d'un terminal pétrolier offshore et qui empêchent ces dernières d'exercer leurs activités. Il peut également s'agir des mesures de prévention établissant des zones spéciales interdites à toute exploitation locale.

Le recours en réparation des pertes ou dommages contre l'Etat devant le juge interne. Le principe d'accès à la justice des citoyens contre l'Etat. Le problème de mise en œuvre de la responsabilité de l'Etat par les citoyens.

B. DE LA RESPONSABILITE POUR RISQUE DE L'EXPLOITANT PETROLIER POUR DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Nous abordons successivement le régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et celui prévu par les dispositions nationales.

1. LA RESPONSABILITE CANALISEE, OBJECTIVE, LIMITEE ET OBLIGATOIREMENT ASSUREE DANS LE SYSTEME D'INDEMNISATION CLC/FIPOL²⁹¹

Le régime de la responsabilité des opérateurs pétroliers maritimes a évolué dans le sens de la considération du risque lié à l'activité maritime au détriment de la notion de faute de l'opérateur maritime. En effet, la réparation des dommages de pollution maritime par les hydrocarbures était rendue difficile par l'exigence de la faute de l'auteur du dommage. Mais, sous la pression de catastrophes écologiques en particulier du sinistre du *Torrey Canyon* que les Etats vont instituer le régime conventionnel d'une responsabilité objective fondé sur le principe de pollueur-payeur afin de garantir au mieux une indemnisation des victimes de dommages de pollution maritime. Cette responsabilité s'apprécie par rapport au navire, aux actes dommageables, à la victime, au lieu du dommage et à la nature du dommage.²⁹²

Il s'agit d'un système d'indemnisation à deux étages dont le premier est de la responsabilité du propriétaire enregistré du navire pollueur (Conventions CLC 1969/1992) et le second étage est celui de l'indemnisation complémentaire fournie par le FIPOL (Convention 1971/1992).²⁹³ Selon les auteurs, il s'agit d'abord d'une responsabilité canalisée en ce sens que c'est le « propriétaire enregistré » du navire

²⁹¹ VIALARD (Antoine), Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ?, DMF 637, pp. 435-449.

²⁹² FIPOL 1992 en compte les préjudices suivants : opérations de nettoyage en mer et sur les côtes, dommages aux biens contaminés, frais de réparation des routes et des quais endommagés, réparations de préjudices consécutifs (*lucrum cessans*), victimes de préjudices économiques purs (pêcheurs, hôteliers, restaurateurs, stations balnéaires, indemnités au titre de l'environnement, coût de mesures raisonnables et de remise en état. Par contre, le dommage écologique proprement dit, préjudice causé par accident de la circulation routière et le manque à gagner fiscal des autorités étatiques sont des préjudices non pris en compte. Voir FATTAL (P.), op.cit. p.63.

²⁹³ Pour plus d'informations sur les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) voir : <<http://fr.iopcfund.org/>>

pollueur qui est responsable exclusif de l'atteinte environnementale à la seule exception d'une faute inexcusable de l'un ou l'autre des « acteurs maritimes » de l'opération de transport d'hydrocarbures à l'origine du dommage. Ensuite, il s'agit d'une responsabilité objective engagée par le seul fait de la survenance de la catastrophe sans qu'il soit besoin de prouver la faute de ce propriétaire enregistré, à moins qu'il y ait des cas d'exonération comme le cas de force majeure dû à la guerre, le fait intentionnel comme un acte de terrorisme, la faute de la victime ou encore la négligence d'un gouvernement ou d'une autorité responsable de l'entretien des feux ou des d'autres aides à la navigation. Il s'agit aussi d'une responsabilité limitée car calculée en fonction du tonnage du navire,²⁹⁴ mais devient illimitée en cas de faute intentionnelle ou de faute inexcusable du propriétaire responsable. Enfin, c'est une responsabilité obligatoirement assurée ou couverte par une autre garantie financière dans les conditions de validité requises à savoir que le navire doit être porteur d'un certificat en cours de validité attestant l'existence de cette couverture à hauteur de la responsabilité encourue.

Au second étage intervient le FIPOL à titre complémentaire de réparation et comme nous l'avons souligné précédemment FIPOL 1971 contenait des lacunes et un relèvement des plafonds a été nécessaire à l'amélioration du système avec le protocole de 1992. Cette convention a augmenté de façon considérable les plafonds d'indemnisation (59,7 millions de DTS²⁹⁵ pour les navires dont la jauge dépasse 140000 unités) et c'est l'assureur du propriétaire qui constitue systématiquement le Fonds.

²⁹⁴ Voir l'évolution des Plafonds fixés par les Conventions dans le Rapport annuel 2006 FIPOL, p.18. <http://fr.iopcfund.org/npdf/AR05_F.pdf>

²⁹⁵ Le droit de tirage spécial (DTS) est l'unité de compte utilisée par le Fonds Monétaire International (FMI). Il représente un instrument de réserve international créé par le FMI en 1969 pour compléter les réserves officielles existantes des Etats membres proportionnellement à leur quote-part c'est-à-dire au montant maximum de ressources financières qu'un Etat membre s'engage à fournir au FMI et qui détermine en conséquence le nombre de voix qui est attribué à cet Etat. Le taux de change par rapport aux principales devises fluctue au jour le jour. Au 08 janvier 2008 la parité est de : 1 DTS= 1,58089 Dollar US.

2. LA RESPONSABILITE OBJECTIVE DE L'EXPLOITANT ET SES SOUS-TRAITANTS DANS LES LEGISLATIONS PETROLIERES DU GOLFE DE GUINEE

Les législations pétrolières du Golfe de Guinée établissent un régime de responsabilité objective des exploitants pétroliers et de leurs sous-traitants pour les pertes ou les dommages se rattachant directement ou indirectement à l'exercice des opérations pétrolières, aux activités connexes ou aux installations situées à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre contractuel.²⁹⁶ Ce régime qui couvre aussi bien le dommage corporel, matériel et environnemental a pour effet en ce qui concerne les dommages de pollution par hydrocarbures d'obtenir sans qu'il soit besoin d'établir une faute de l'auteur du dommage, la réparation des préjudices occasionnés. En cette matière le contrat-type d'exploitation et de partage de production de la Guinée Equatoriale stipule que:

The Contractor shall assume all liability, and exempt the State from any liability, in respect of any and all claims, obligations, losses, expenses (including attorneys' fees), damages or costs of any nature resulting from the violation of any intellectual property rights of any kind caused by the Contractor, its Affiliates or subcontractors as a result of or in relation to the conduct of Petroleum Operations, regardless of the nature of the violation or of the way in which it may occur.²⁹⁷

Les Etats producteurs évitent ainsi la mise en cause éventuelle de leur responsabilité civile pour des pertes ou dommages de pollution qui résulteraient des activités pétrolières. De même, ce régime de responsabilité permet d'assurer la réparation des dommages causés au tiers. Et, de ce point de vue, le Code pétrolier du Cameroun rend le contractant et ses associés solidaires de la réparation de préjudices faits aux tiers en disposant que :

²⁹⁶ Art. 62 du Loi n°99-013 du 22 décembre 1999 portant Code pétrolier du Cameroun.

²⁹⁷ Art. 18.1.2. of Production sharing contract between the Republic of Equatorial Guinea and Guinea Ecuatorial de Petroleos and [The company] for Block "●"

Lorsqu'il n'est pas Titulaire, l'Etat ne peut encourir aucune responsabilité, directe ou indirecte, à l'égard des tiers pour tous dommages résultant de la réalisation des Opérations Pétrolières effectuées par le Titulaire.²⁹⁸

Par ailleurs, certaines législations prévoient un régime de responsabilité extracontractuelle entre les titulaires de permis situés dans le même voisinage. C'est le cas de la législation béninoise qui dispose que :

Lorsque les travaux d'exploitation des hydrocarbures occasionnent des dommages à l'exploitation d'un autre gisement voisin, l'auteur des travaux a l'obligation d'en assurer la réparation.²⁹⁹

On constate une entière consécration de la responsabilité des exploitants pétroliers face aux dommages qui pourraient survenir à l'occasion de leurs activités d'exploitation pétrolière.

PARAGRAPHE II. LES MECANISMES D'INDEMNISATION

Les mécanismes d'indemnisation permettent de garantir la réparation des dommages de pollution par les hydrocarbures rejetés ou déversés dans l'environnement marin. L'impact de cette pollution résultant de l'activité d'exploitation pétrolière (le transport y compris) est manifeste aussi bien sur cet environnement que sur ses usagers et ses autres utilisations légitimes. Si, ces mécanismes peuvent permettre d'indemniser les coûts des opérations de nettoyage ou de remise en état en mer et sur les côtes, les dommages aux biens contaminés, les frais de réparation des routes et des quais endommagés, les réparations de préjudices consécutifs (*lucrum cessans*), de même que l'indemnisation des victimes de préjudices économiques purs (pêcheurs, hôteliers, restaurateurs, stations balnéaires) ; ils demeurent toutefois limités en ce que concerne le dommage écologique qui prendrait en compte les conséquences de la pollution sur la faune et la flore marines dont l'évaluation se révèle complexe. Nous abordons d'une part, les conditions

²⁹⁸ Article 62, al. 2, idem. ; voir aussi article 64, par. 3 du Code pétrolier de la Côte d'Ivoire.

d'indemnisation dans le cadre des mécanismes conventions CLC/FIPOL pour les Etats du Guinée Parties, et d'autre part, le mécanisme d'assurances privées utilisées dans les Etats non Parties au CLC/FIPOL ou partiellement membres c'est-à-dire les Etats n'ayant pas ratifiés ou adhérents à toutes les Conventions CLC/FIPOL.

A. LE MECANISME D'INDEMNISATION CLC/FIPOL POUR LES ETATS PARTIES DU GOLFE DE GUINEE

Comme nous l'avons souligné, le régime d'indemnisation instauré par les Conventions de 1969 et de 1971 était insuffisant non seulement en matière de dommages de pollution pris en compte mais aussi en matière du plafond d'indemnisation. Les conventions CLC 92 et FIPOL 92 vont au-delà des dommages causés ou mesures prises après une fuite ou un rejet effectif d'hydrocarbures, et s'appliquent d'une part, aux mesures visant à éliminer une simple menace, c'est-à-dire aux mesures de sauvegarde qui auraient été prises avec succès pour éviter ou minimiser le dommage par pollution d'hydrocarbures provenant d'un navire-citerne. D'autre part, elles étendent leur champ d'application aux dommages par pollution survenus dans la ZEE ou la zone équivalente d'un État partie à l'instrument conventionnel respectif. En outre, elles précisent s'agissant de dommages à l'environnement (autres que le manque à gagner résultant de l'altération de l'environnement), que l'indemnisation se limite au coût des mesures raisonnables pour remettre en état l'environnement contaminé, qui ont été effectivement prises ou qui le seront.³⁰⁰

Les mécanismes FIPOL doivent en effet indemniser les victimes d'un dommage par pollution par les hydrocarbures lorsque celles-ci ne peuvent être indemnisées intégralement par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable:

²⁹⁹ Article 76 de la Loi n° 2006-18 du 17 octobre 2006 portant Code pétrolier en République du Bénin.

³⁰⁰ Rapport FIPOL 2006, p. 17.

- les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire du navire telle qu'elle est limitée par la Convention sur la responsabilité civile applicable;
- le propriétaire du navire est dégagé de sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable parce que le dommage a pour cause une catastrophe naturelle grave ou résulte en totalité d'un acte délibéré ou d'une omission commis par un tiers avec l'intention de causer un dommage, ou de la négligence des pouvoirs publics chargés de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation;
- le propriétaire du navire est dans l'incapacité financière de s'acquitter pleinement de ses obligations en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable et son assurance ne suffit pas à satisfaire les demandes d'indemnisation valides.³⁰¹

Par ailleurs, les mécanismes CLC/FIPOL consacrent la compétence exclusive des tribunaux de l'État ou des États contractants où le dommage par pollution a eu lieu ou dans lesquels des mesures de sauvegarde ont été prises pour ce qui est des actions en réparation contre le propriétaire du navire, son assureur et les FIPOL. Tout jugement final, prononcé à l'encontre des Fonds par un tribunal compétent en vertu du traité applicable et exécutoire dans l'État où est prononcé ce jugement, sera reconnu par les autres États contractants et exécutoire dans ces États. Les demandes d'indemnisation en ce qui les concerne sont frappées de prescription (forcloses) à défaut d'introduction d'une action en justice contre le propriétaire du navire et son assureur et contre le Fonds de 1971 ou le Fonds de 1992 dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu et, en tout état de cause, dans les six ans à compter de la date du sinistre. Une demande formée contre le Fonds de 1992 est considérée comme une demande formée contre le Fonds complémentaire. Les droits à indemnisation par le Fonds complémentaire ne s'éteignent donc que s'ils s'éteignent à l'égard du Fonds de 1992.³⁰² Au nombre des

³⁰¹ Ibid.

³⁰² Ibid. p. 20.

pays producteurs du pétrole dans le Golfe de Guinée, l'Angola, le Cameroun, le Congo, le Gabon et le Nigeria sont membres du FIPOL 92, tandis que le Bénin, la Côte d'Ivoire et la Guinée Equatoriale ne sont parties qu'aux Conventions de 1969/1971 et devront adhérer à celles de 1992.

B. LE MECANISME D'ASSURANCES PRIVEES POUR LES ETATS NON PARTIES OU PARTIELLEMENT PARTIES AU CLC/FIPOL

Les Etats (pétroliers ou non) du Golfe de Guinée qui n'ont pas ratifié ou adhéré aux Conventions CLC/FIPOL ne pourront invoquer celles-ci en cas de dommages de pollution par les hydrocarbures touchant les zones maritimes sous leur juridiction. Il en est de même de ces Etats qui étaient parties aux conventions de 1969 et de 1971 dont le Fonds a disparu le 24 mai 2002, mais qui n'ont pas encore ratifié les conventions CLC/FIPOL de 1992. Les possibilités d'indemnisation pourraient être situées dans le mécanisme d'assurances privées pouvant permettre de couvrir les pertes et dommages qui résulteraient d'une pollution par les hydrocarbures dans les zones maritimes sous souveraineté. D'ailleurs, certains Etats membres des conventions CLC/FIPOL 1992 ont prescrit aux opérateurs pétroliers la souscription de polices d'assurances qui couvrent tous les risques liés aux activités pétrolières pour lesquels l'exploitant et ses sous-traitants ou l'Etat seraient tenus responsables. Il s'agit des pertes ou dommages causés aux installations, équipements et autres éléments utilisés aux fins des opérations pétrolières ; des dommages à l'environnement causés sur le périmètre contractuel pendant la réalisation des opérations pétrolières; des blessures, pertes et dommages subis par les tiers, les membres de son personnel ou les agents mandatés de l'Etat, commis dans le cadre de la surveillance administrative et technique desdites opérations pendant leur réalisation ; des coûts d'abandon des structures et installations offshore endommagées suite à un sinistre intervenu pendant la période de validité du contrat pétrolier.³⁰³ Les

³⁰³ Article 118 du décret d'application n°2000/465 du code pétrolier du Cameroun ; article 37 du code pétrolier (Loi 24-94) du Congo ; article 64 du code pétrolier de 1996 de la Côte d'Ivoire ; article 18.3.1 du contrat-type Guinée Equatoriale stipule que : *"The Contractor shall obtain and, during the term of this Contract, maintain in full force*

polices d'assurances sont souscrites conformément aux prescriptions légales et aux normes et pratiques généralement admises dans l'industrie pétrolière internationale. Si l'obligation de souscrire à une assurance pour couvrir les risques potentiels liés aux activités pétrolières est évidente, elle est toutefois moins précise quant aux capacités financières des assureurs et à l'étendue de la couverture de risques liés à l'industrie pétrolières. D'une façon générale, les sociétés pétrolières opérant dans le Golfe de Guinée sont des filiales dont les engagements contractuels et les activités sont assurés par une garantie totale de la société mère. Cette garantie s'applique généralement à toutes les obligations souscrites par la filiale dans le pays hôte.

Néanmoins, certaines législations soumettent les polices d'assurance au droit national par le co-courtage afin de permettre aux établissements d'assurances locaux de participer aux opérations d'assurance des risques, ce qui permet à l'Etat d'exercer un droit de regard sur la gestion des risques liés aux opérations pétrolières. C'est le cas de la législation congolaise³⁰⁴ et de la Guinée Equatoriale qui stipule que :

The Contractor shall use all reasonable endeavors to place the insurance required under this Article 18 with Equatoguinean insurance brokers and insurance companies.³⁰⁵

Dans ces conditions le mécanisme d'assurance est régi par le droit national. Toutefois, le droit national des assurances émane lui-même d'un droit régional. C'est particulièrement le cas des Etats francophones avec le droit uniforme des assurances institué par le Traité et le Code unique de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurance (CIMA) qui

and effect, for Petroleum Operations insurance of such type and in such amount as is customary and prudent in accordance with generally accepted practice of the international petroleum industry, and whose coverage terms and conditions shall be communicated to the Ministry within thirty (30) days after the Effective Date. The foregoing insurance shall, without prejudice to the generality of the foregoing provisions, cover: (a) any loss or damage to all assets used in Petroleum Operations; (b) pollution caused in the course of Petroleum Operations; 43 (c) property loss or damage or bodily injury or death suffered by any Person in the course of Petroleum Operations; (d) the cost of removing wrecks and clean-up operations following an accident or upon decommissioning; and (e) the Contractor's liability to its employees engaged in Petroleum Operations."

³⁰⁴ Article 37 du code pétrolier cité.

³⁰⁵ Article 18.3.2 of Production sharing contract between the Republic of Equatorial Guinea and Guinea Ecuatorial de Petroleos and [The company] for Block "●"

constitue un vaste mouvement d'uniformisation du droit des affaires dans la Zone franc.³⁰⁶

CONCLUSION SECTION I

En somme, le principe de la responsabilité civile instituée dans le cadre de la Convention CLC permet d'imputer la charge de la réparation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au propriétaire du navire. Son objectif est donc d'assurer une indemnisation convenable des victimes. Le principe du FIPOL est que si un accident en mer cause des dommages de pollution plus importants que l'indemnisation offerte en application de la CLC, le FIPOL qui est financé par les contributions des importateurs d'hydrocarbures pourra verser un montant complémentaire. C'est le principe de mutualisation des risques qui sous-tend l'ensemble du système CLC/FIPOL. Mais, ce système ne prend pas en compte tous les dommages que peuvent subir les victimes de pollution maritime par les hydrocarbures et consent à la limitation de responsabilité du propriétaire du navire s'il est prouvé qu'il n'a pas commis délibérément ou téméairement le dommage. L'expérience de ce système son début en 1969 montre son incapacité à couvrir les risques financiers qu'il fait supporter aux acteurs de la chaîne du transport pétrolier des conséquences sociales des marées noires qu'il a pour vocation de prendre en charge.³⁰⁷ La preuve est que les plans de financement des indemnisations sont souvent insuffisants par rapport aux coûts des dommages et le dommage écologique n'est pas encore admis. Du côté des Etats en développement du Golfe de Guinée la succession des conventions CLC d'une part, et FIPOL de l'autre, crée une confusion juridique car pendant ceux-ci s'apprêtent à ratifier la CLC 1969/FIPOL 1971 ou 1984, les protocoles de 1992 sont déjà en vigueur au niveau des Etats industrialisés. Il faut donc abandonner les textes primaires et envisager ceux de 1992, trop tard le FIPOL complémentaire de 2003 produit d'effet chez ceux-là encore. De toute façon, l'instabilité du régime

³⁰⁶ Le traité et le Code CIMA sont entrés en vigueur en février 1995.

³⁰⁷ HAY (Julien), Le système CLC/FIPOL peut-il lutter efficacement contre les marées noires ? Le mensuel de l'Université, décembre 2007 n° 21.

CLC/FIPOL le tire vers un système de responsabilité sans limite qui peut bien fonctionner car il y a déjà un exemple en la matière, le régime du fameux Oil Pollution Act 1990 des Etats-Unis d'Amérique.

SECTION II. LES APPROCHES D'UNE EXPLOITATION EQUILIBREE DU PETROLE OFFSHORE DANS LE GOLFE DE GUINEE

Les approches d'une exploitation équilibrée du pétrole offshore s'entendent des possibilités à mettre en œuvre en matière d'exploitation de ressources naturelles en vue de garantir le développement durable c'est-à-dire précisément dans la préservation du bien-être des individus et de la protection de l'écosystème marin. Elles consistent au renforcement de l'encadrement juridique de l'exploitation pétrolière offshore qui implique une recodification des législations nationales y relatives.

PARAGRAPHE I. LE RENFORCEMENT DE L'ENCADREMENT JURIDIQUE DE L'EXPLOITATION PETROLIERE OFFSHORE DANS LE GOLFE DE GUINEE

D'une part, l'adoption d'une convention-cadre sur les techniques et les normes de sécurité de l'exploitation du pétrole offshore, et d'autre part, l'institution d'un fonds spécial pour la protection de l'écosystème marin, peuvent contribuer au renforcement de l'encadrement juridique de l'exploitation pétrolière offshore dans le Golfe de Guinée, et assurera surtout une exploitation équilibrée.

A. L'ADOPTION D'UNE CONVENTION-CADRE SUR LES TECHNIQUES ET LES NORMES DE SECURITE DE L'EXPLOITATION DU PETROLE OFFSHORE DANS LE GOLFE DE GUINEE

La convention-cadre sur les techniques et les normes de sécurité de l'exploitation offshore dans le Golfe de Guinée devra réglementer les activités d'exploration et d'exploitation du plateau continental, des fonds marins et des sous-sols, et établir les règles auxquelles il faut souscrire avant d'être autorisé à mener de telles activités. Elle fixe également dans le cadre de l'activité d'exploitation pétrolière le régime des installations, ouvrages, équipements et autres éléments utilisés aux fins des opérations

pétrolières en mer. Elle est élaborée sur la base de la Convention de 1982 qui définit les compétences de l'Etat en mer et à partir des instruments internationaux de sécurité maritime adoptés sous l'égide de l'OMI à savoir les dispositions du Code international de gestion pour la sécurité (International Safety Management- ISM) et celles du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (International Ship and Port Facility Security-ISPS).³⁰⁸

D'une part, la Convention de 1982 constitue le cadre juridique de base de toute politique maritime nationale et de toute approche de gestion intégrée des espaces maritimes d'une région. Dans cette perspective, elle fait obligation aux Etats riverains de coopérer directement ou par l'intermédiaire d'une organisation régionale appropriée, de coordonner la gestion, la conservation, l'exploration et l'exploitation des ressources biologiques de la mer; de coordonner l'exercice de leurs droits et l'exécution de leurs obligations concernant la protection et la préservation du milieu marin; de coordonner leurs politiques de recherche scientifique et entreprendre, s'il y a lieu, des programmes communs de recherche scientifique dans la zone considérée.³⁰⁹ Les Etats devront définir leurs intérêts communs et prendre en considération les vulnérabilités propres aux espaces maritimes sous leurs juridictions. D'autre part, les codes ISM et ISPS constituent des instruments d'orientation qui peuvent s'appliquer ou du moins adaptables à la catégorie particulière des engins de forage afin de mettre en place un cadre juridique et technique approprié et un système de gestion de la sécurité, des opérations et de prévention de la pollution. Dans une certaine mesure, ces codes s'appliquent aux engins de forage lorsqu'ils sont assimilés aux navires. Le code ISPS interpelle les Etats en ce qui concerne la sécurité des plates-formes et des autres usagers de la mer. Il dispose en effet que :

Les Gouvernements contractants devraient envisager de mettre en place des mesures de sûreté appropriées applicables aux plates-formes fixes et flottantes

³⁰⁸ Code ISPS désigne le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, qui consiste en une partie A (dont les dispositions sont obligatoires) et une partie B (dont les dispositions sont des recommandations), tel qu'adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention SOLAS de 1974.

³⁰⁹ CNUDM, Art.123.

et aux unités mobiles de forage au large en station pour permettre une interaction avec les navires qui sont tenus de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 et à la partie A du présent Code.³¹⁰

De ce point de vue les Etats adoptent les normes applicables aux plans de sûreté des plates-formes pétrolières, fixent les conditions et modalités de mise en œuvre du contrôle technique et de la surveillance administrative des opérations pétrolières.

Il n'est aucun doute que les plates-formes pétrolières à l'instar des installations portuaires ou des navires doivent être pourvues de mesures de sûreté au regard de la profusion des champs pétroliers offshore particulièrement dans le Golfe de Guinée et des menaces potentiels qui pèsent désormais sur les activités se déroulant dans le milieu marin face à la recrudescence des actes de malveillance et de criminalité maritimes. Les opérateurs maritimes aussi bien que l'Etat devront mettre en place de mesures de détection et d'alerte afin de prévenir les risques sur les installations sensibles, conduire des audits permanents pour apprécier le niveau des vulnérabilités afin de mieux assurer aussi bien leur protection maritime que celle de l'environnement marin.

B. L'INSTITUTION D'UN FONDS SPECIAL POUR LA PROTECTION DE L'ECOSYSTEME MARIN DU GOLFE DE GUINEE

Le fonds spécial pour la protection de l'écosystème marin du Golfe de Guinée a pour objectif principal d'assurer la protection écologique de la région qui connaît actuellement exploitation intensive aussi bien en matière de ressources halieutiques que des ressources minérales dont les hydrocarbures en premier lieu. Or, l'inexistence de réglementations étatiques appropriées à la nature spécifique de l'environnement marin ne permet pas d'apprécier la fiabilité des études d'impact environnemental réalisées avant et après l'exploitation des sites offshore. En conséquence, les audits et diverses inspections mises en œuvre par les structures nationales compétentes ne seraient pas efficaces puisque les bases et hypothèses de recherches sont insuffisamment maîtrisées. Il s'agit là des limites de la technique de transposition du droit minier terrestre au milieu marin sans les

³¹⁰ <www.arbitrage-maritime.org/fr/PDF/Code_ISPS.pdf>, p. 52.

correctifs réglementaires nécessaires. Cet état de choses ne permet pas d'assurer la reproduction de la flore et de la faune marine qui sont essentielles à l'équilibre écologique. Abstraction faite des émissions de gaz à effet de serre, l'intrusion des éléments halogènes dans le milieu marin n'y est pas sans impact néfaste. En exemple, afin d'éviter le brûlage à la torche de gaz (CO₂ principalement) sur du champ de Girassol (Angola), l'entreprise Total Fina Elf a prévu de réinjecter quotidiennement de 4 à 6 millions de m³ de gaz dans le gisement pétrolier pour empêcher la propagation dans l'atmosphère de 3 à 5 millions de tonnes d'équivalent CO₂ chaque année.³¹¹ Si ce procédé peut réduire l'émission de gaz à effet de serre, il est cependant suicidaire tant à la flore qu'à la faune marines. De même, on ne doit plus minimiser aujourd'hui l'impact des rejets d'hydrocarbures liés à l'exploration et à la production offshore car la multiplication des terminaux pétroliers augmente nécessairement la pollution maritime. Par ailleurs, on doit se poser des questions sur les possibilités de réparation des fonds internationaux d'indemnisation (FIPOL) des victimes de dommages par pollution maritime par les hydrocarbures qui ne reconnaissent pas le dommage écologique hormis les dommages consécutifs et les indemnités de remise en état. Il est aussi surprenant que les très nombreuses catastrophes écologiques survenues au cours d'opérations pétrolières et du transport maritime pétrolier dans les côtes du Golfe de Guinée n'ont fait l'objet de sinistres indemnisables par les FIPOL.³¹² L'incertitude juridique qui plane quant au bénéfice par les Etats du Golfe de Guinée des dispositions des conventions CLC/FIPOL a justifié les inquiétudes du professeur Martin NDENDE qui interpelle les responsables à divers niveau sur la question de savoir :

En clair, en cas de pollution accidentelle provenant directement de ces bâtiments immobilisés en mer, est-on absolument sûr que les deux conventions

³¹¹ TotalFinaElf, Environnement et sécurité : notre responsabilité d'industriel, Rapport 2001, p. 44.

³¹² En dépit de la très faible médiatisation qu'on leur réserve, les côtes africaines sont les plus touchées en fréquence et en quantités d'hydrocarbures déversés. Nous citons en exemples les catastrophes *ABT Summer, 1991* avec 260000 tonnes de pétrole déversées au large des côtes angolaises, *Castillo de Bellver, 1983* avec 257000 tonnes déversées sur les côtes sud-africaines, l'explosion de puits de pétrole offshore le 17 juin 1980 au large des côtes nigérianes (300000 tonnes) et l'explosion d'une plate-forme au Cabinda, etc. Voir un point synthétique des catastrophes

internationales précitées soient applicables sans aucun obstacle ? » ou « En cas d'inapplication de ces deux conventions internationales, quelle(s) solutions alternative(s) serait (ent) envisagée(s) pour assurer les indemnités nécessaires ?³¹³

Il est clair aujourd'hui que la région du Golfe de Guinée regorge d'un nombre considérable de champs pétroliers et sert également de routes maritimes aux navires pétroliers à destination du Nord et de l'Ouest de l'Atlantique, et ne peut ignorer une dégradation subséquente de l'environnement marin qui est trop exploité et non restauré. Il n'est pas aussi exclu que les populations riveraines ne soient menacées par les épidémies qui ont leurs sources dans la pollution de l'environnement.

Le fonds de protection de l'environnement qui est souhaité constitue un mécanisme pouvant garantir la survie de l'écosystème. Il peut être financé sur fonds publics issus des revenus pétroliers, ou une taxe environnementale redevable par les entreprises pétrolières qu'elles soient nationales ou étrangères calculée en fonction des volumes d'hydrocarbures extraits dans les zones maritimes des Etats. Il peut être également financé par les fonds internationaux d'indemnisation par rétrocession c'est-à-dire qu'une partie des contributions versées aux FIPOL serait reversée au fonds de protection de l'environnement afin de prendre en charge les coûts de restauration des sites pétroliers et ceux nécessaires pour garantir les cycles de reproduction de la flore et de la faune marines.

PARAGRAPHE II. UNE RECODIFICATION DES LEGISLATIONS NATIONALES RELATIVES AUX EXPLOITATIONS OFFSHORE

Il est nécessaire que les Etats du Golfe de Guinée redéfinissent leurs législations applicables aux activités pétrolières en mer qui ne sont jusque-là que l'adaptation au milieu marin du droit minier terrestre. Or, le milieu marin est non seulement d'usage

écologiques dressé par NDENDE (Martin), Activités pétrolières et protection de l'environnement marin dans le Golfe de Guinée, op.cit. pp. 32-35.

³¹³ NDENDE (Martin), Activités pétrolières et protection de l'environnement marin dans le Golfe de Guinée, op.cit. pp. 41-42.

international mais aussi constitue un univers de risques que ne peuvent régir les lois terrestres.

A. L'ADOPTION DE LOIS SPECIFIQUES SUR L'EXPLORATION ET L'EXPLOITATION DE LA ZONE ECONOMIQUE EXCLUSIVE ET DU PLATEAU CONTINENTAL

L'état actuel des réglementations nationales ne peut garantir un bon encadrement juridique des activités d'exploitation de ressources halieutiques et minérales. De même, la protection et la préservation de l'environnement marin ne sont non plus garanties. En conséquence, un effort législatif crucial s'impose aux Etats du Golfe de Guinée qui doivent conformément au droit international adopter des lois et règlements appropriés pour mieux gérer les ressources marines et assurer la protection de l'environnement marin. En effet, les textes législatifs et réglementaires doivent tenir compte des dispositions de la convention des Nations unies de 1982 qui consacre les compétences de l'Etat en mer, notamment dans la ZEE, où faudrait-il insister l'Etat côtier jouit de droits souverains et exclusifs sur les ressources vivantes et minérales des eaux, du sol et du sous-sol et dispose de droits de juridiction dans le domaine de la pollution des mers et en matière de recherche scientifique.

L'Etat côtier peut donc se doter sous réserve de respect de ses obligations internationales dans le domaine maritime d'une réglementation qui prend en compte les vulnérabilités de sa zone sous souveraineté. Ainsi, en matière d'exploitation des ressources marines, la réglementation y afférent devra incorporer selon un style prescriptif les normes d'évaluation d'impact environnemental, l'insertion par adaptation des normes de sécurité et de sûreté maritime que stipulent notamment les codes ISM et ISPS en ce que concerne les plans de sécurité et les mesures de prévention des actes illicites contre les plates-formes. En matière de protection de l'environnement, il est nécessaire de soustraire de la législation environnementale générale, la législation spécifique applicable à l'environnement marin. Celle-ci est élaborée en fonction des vulnérabilités et peut définir par conséquent les zones de protection écologique ou des zones spéciales exclues de toute

exploitation. Elle devra également fixer de façon évidente le régime de responsabilité dans le secteur pétrolier ainsi que le régime d'indemnisation des victimes de pollution par les hydrocarbures et de tout dommage lié à l'activité d'exploitation pétrolière.

B. LA PROMOTION D'UN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVE DANS LE SECTEUR PETROLIER

Le partenariat public-privé envisagé dans le cadre du secteur pétrolier constitue un mécanisme de concertation privilégiant une collaboration entre, d'une part, l'Etat représenté par ces structures compétentes dans le domaine des hydrocarbures et, d'autre part, les entreprises pétrolières ainsi que d'autres acteurs sociaux tels les structures décentralisées et ONG. La nécessité d'un tel partenariat n'est plus à démontrer au regard non seulement des intérêts économiques et stratégiques de l'Etat, mais aussi en considération de la complexité des opérations pétrolières et de leur extension dans le temps. Ce partenariat conçu dans une logique de participation des acteurs du secteur pétrolier s'attachera à anticiper les difficultés opérationnelles. Il facilitera également le suivi de la mise en application des obligations communes définies par réglementation pétrolière. En effet, les questions relatives au statut et à la formation du personnel employé à bord des plates-formes pétrolières doivent être abordées entre partenaires en considération des dispositions régissant les gens de mer et le travail maritime.³¹⁴ De même, le partenariat public-privé devra permettre de contrôler et d'évaluer l'efficacité des mesures de sûreté et plans d'urgence envisagés dans le cadre de la protection des installations pétrolières en mer et de la sécurité de la navigation maritime. Par ailleurs, il se révèle être le cadre de concertation et de dialogue en matière de protection de l'environnement, de réalisation de projets de développement communautaire et de gestions des intérêts conflictuels. Il est vrai que ces différentes questions relèvent ou peuvent relever d'un autre organe tel un comité technique conjoint institué par le contrat

³¹⁴ Il s'agit des conventions suivantes : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Standards on Training, Certification and Watchkeeping–STCW), les Conventions de l'OIT sur le travail maritime (celle de 2006 surtout) et la Convention des Nations Unies sur la protection des droits des travailleurs migrants entrée en vigueur en juillet 2003.

pétrolier dans certains Etats. Mais à la différence d'un tel organe, le partenariat en tant que forum admettra en son sein les représentants de personnels pétroliers, ceux des collectivités décentralisées ou des ONG ou associations de protection de l'environnement. La situation chronique de la criminalité et de violations des droits humains autour de l'activité pétrolière dans le *Delta du Niger* au Nigeria fournit une illustration formidable qui prend en compte tous les paramètres sus-évoqués. Cette région du Nigeria est surtout connue à travers la menace asymétrique engendrée par des agressions armées que subit plus souvent les personnels des sociétés pétrolières. Les installations pétrolières quant à elles sont souvent prises d'assauts et détruites impitoyablement par les trafiquants de produits pétroliers.

Ce partenariat aura enfin le mérite d'instaurer un climat de dialogue et de confiance entre tous les tenants et aboutissants de l'industrie pétrolière en suscitant la conscience morale et la responsabilité sociale de chacun des acteurs, y compris les associations.

CONCLUSION SECTION II

L'approche de gestion équilibrée ou durable des ressources naturelles a intégré l'industrie suite à la prise de conscience par la communauté internationale des potentialités géométriquement destructrices des risques industriels. Ainsi, au même moment où l'Etat doit renforcer le cadre juridique de mise en œuvre des activités industrielles qu'il autorise en mer, il devra instaurer un partenariat franc avec ses partenaires industriels au regard des impératifs environnementaux contemporains que constituent le réchauffement climatique, la dégradation de l'environnement marin du fait des pollutions multiformes, la disparition des espèces marines et la transformation des cycles de reproduction de celles-ci. Car autant le pétrole est nécessaire aux économies autant la survie humaine dépend de l'équilibre écologique. Il est donc nécessaire que les mesures proposées qu'il s'agisse de l'incorporation des règles de sécurité et de sûreté maritimes, de l'adoption d'une législation appropriée sur les différents espaces maritimes ou du partenariat public-privé, soient mises à contribution aussi bien par l'Etat que par le secteur privé afin de garantir une exploitation des ressources pétrolières qui profite à tous.

CONCLUSION CHAPITRE II

L'activité d'exploitation pétrolière en mer est au cœur du droit international de l'environnement qui la régit dans la plupart des régimes conventionnels (CNUDM, MARPOL, OPRC, etc.) à travers les activités de transport d'hydrocarbures. Mais, si pour sa part, la CNUDM vise les activités de navigation autant que celles d'exploitation, elle laisse le soin aux Etats en tant que titulaires de droits souverains fonctionnels d'établir et de faire respecter les législations appropriées qui garantissent une meilleure exploitation des ressources naturelles du sous-sol marin. Ainsi, l'activité d'exploitation pétrolière en mer compte tenu de sa complexité et son déploiement sur des espaces d'usage international (exercice concurrent des droits de navigation et d'exploitation), elle est susceptible d'interférences ou de conflits d'usage. Par conséquent, elle met les Etats, notamment les Etats du Golfe de Guinée devant leurs obligations internationales d'Etats côtiers. L'intensification des activités industrielles en mer exigent de leur part de nouvelles responsabilités celles de pouvoir exercer les pouvoirs de police en mer.

CONCLUSION

L'activité d'exploitation pétrolière en mer constitue un domaine transversal qui concentre à lui seul presque toutes les questions juridiques tant complexes que délicates que constitue l'exercice par l'Etat côtier de compétences fonctionnelles aussi bien dans les espaces maritimes soumises à son emprise totale que ceux d'usage international limités par le droit des Etats tiers. Ainsi, la présence des plates-formes en mer exige de l'Etat côtier un suivi permanent des activités pétrolières qui s'y déroulent et qui doivent durer pendant des décennies. Les conditions difficiles d'exploitation obligent à intégrer toutes les informations scientifiques (la météorologie par exemple) dans les cadres opérationnels afin de réduire les risques potentiels qui guettent ces installations. La prise en compte de ces précautions participe à la sécurité maritime et à celle des activités.

Dans le cadre de cette activité, les législations appliquées aux opérations pétrolières en mer dans les Etats du Golfe de Guinée ont été adoptées bien avant le régime juridique actuel de la mer et les défis climatiques contemporains. La plupart d'entre elles demeurent en vigueur et sont inaptes car non seulement elles n'intègrent pas les récents développements du droit de la mer mais aussi qu'elles sont constituées des dispositions légales du droit minier terrestre transposées au milieu marin. Or, cette technique juridique est nécessairement rigide en ce sens qu'elle fait abstraction de toutes les considérations géologiques, géophysiques et écologiques propres à l'environnement marin. Elles devraient en outre canaliser les règles maritimes internationales relatives à la sécurité maritime, au travail à bord des plates-formes pétrolières. Toutefois, certaines législations récentes consacrent en dépit de leur laconisme, des dispositions ayant trait à la protection de l'environnement et aux mesures de sécurité sur le périmètre affecté aux opérations pétrolières. Les Etats du Golfe de Guinée ne vont toutefois pas au-delà de d'une consécration sommaire de des dispositions de la CNUDM.

Il apparaît donc impérieux que les Etats du Golfe de Guinée se dotent de réglementations appropriées qui puissent prendre pleinement en considération leurs obligations internationales. Aussi, nous semble t-il nécessaire le renforcement du cadre juridique de

mise en œuvre de l'activité pétrolière offshore qui, loin de là, ne doit pas se limiter au droit interne des Etats, mais être élargi au niveau régional par le biais d'une coopération entre les Etats. Ainsi, une coopération technique véritable peut être suscitée par l'adoption d'une convention-cadre sur les techniques offshore et inclura les aspects aussi variés que sont la recherche minière en mer, l'exploration et la prospection pétrolière, les normes de protection d'un terminal pétrolier offshore, les conditions du travail à bord des plates-formes. Ces diverses questions méritent légitimement une réglementation immédiate au plan étatique car, les installations et équipements connexes ainsi que les personnels d'une activité pétrolière en mer sont soumis, en principe au droit interne de l'Etat de la zone d'exploitation.

Par ailleurs, subsiste l'épineuse question de la responsabilité aussi bien de l'exploitant pétrolier que de l'Etat, puissance publique et partie aux conventions pétrolières. S'il est vrai que l'Etat exerce un droit de juridiction sur les opérations pétrolières et que l'exploitant doit assumer toutes les conséquences des faits dommageables aussi bien à autrui qu'à l'environnement marin, les éléments déterminants c'est-à-dire les conditions et les modalités d'une mise en œuvre éventuelle de la responsabilité civile de l'exploitant doivent être définis clairement dans les législations pétrolières en vigueur. En ce qui concerne la responsabilité de l'Etat, même si sa mise en cause est hypothétique, il n'en demeure pas moins qu'elle reste bien fondée s'agissant des mesures législatives et réglementaires qu'il est tenu de mettre en œuvre au regard du droit international afin d'assurer ses obligations internationales. Il s'agit bien sûr pour lui au plan interne d'assurer l'accès à l'information, faciliter la participation du public et l'exercice des voies recours en matière d'environnement. Au plan international, il s'agit pour lui de respecter les règles internationales de sécurité maritime, de s'acquitter ses obligations de protection et de préservation de l'environnement marin.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

I. OUVRAGES

BEDJAOUI (Mohamed), (Sous la rédaction de), Droit international, Bilan et perspectives, Tome 2, Paris, Editions A. Pedone et UNESCO, Paris, 1992.

BEURIER (Jean-Pierre), (Sous la direction de), Droits maritimes, Dalloz, Paris, 2006/2007.

BEURIER (J.-P.) et NDENDE (M.), Fonds International d'Indemnisation pour les dommages dus à la Pollution par hydrocarbures (FIPOI), Environnement Fasc. 4860 (2007), LexisNexis SA.

DEVAUX-CHARBONNEL (Jean), Le droit minier des hydrocarbures, Principes et applications, Editions Technip 2^e édition, Paris, 1987.

DUPUY (René-Jean), Le pétrole et la mer, Institut du Droit de la Paix et du Développement CERDEM, Université de Nice, PUF, Paris, 1976.

DUPUY (René-Jean) et VIGNES (Daniel), Traité du Nouveau Droit de la Mer, Economica, Paris, 1985.

DUPUY (Pierre-Marie), Droit international public, 8^e éd., Dalloz, Paris, 2006.

KISS (Alexandre) et BEURIER (Jean-Pierre), Droit international de l'environnement, Pedone, Paris, 2004.

LESTRANGE (C. de), PAILLARD (C.-A.) et ZELENKO (P.), Géopolitique du pétrole, un nouveau marché, de nouveaux risques, des nouveaux mondes, Editions Technip, Paris, 2005.

RUZIE (David), Droit international public, Dalloz, 18^e Ed., Paris, 2006.

TERRE (F.), SIMLER (Ph.) et LEQUETTE (Y.), Droit civil, Les obligations, Précis Dalloz 9^e éd., Paris, 2005.

WEIL (Prosper.), Perspectives du droit de la délimitation maritime, Editions A. Pedone, Paris, 1988.

II. ARTICLES DE REVUES ET AUTRES PUBLICATIONS

AHLERS (Théodore), Les hydrocarbures en Afrique, défis et perspectives, La Lettre d'information trimestrielle du Groupe de la Banque Mondiale au Maghreb, Mai 2006 - N°2.

CHEVALIER (Jean-Marie), L'Afrique et le pétrole : entre la malédiction des importations et des exportations; Afrique contemporaine 2005- 4 (216).

DIPLOMATIE :

N° 28, Energie, Géopolitique du pétrole, septembre-octobre 2007.

Hors Série N° 02, Géopolitique et géostratégie des Mers et des Océans, août-septembre 2007.

INDEMER, Annuaire du Droit de la Mer 2004, Tome IX, Revue de l'INDEMER, Pedone, Paris, 2004.

JOUHANNEL (Rolland), La recherche pétrolière par grande profondeur d'eau, Nouveau défi et nouvel eldorado, in « Sous la mer : le sixième continent », Presses de l'Université de Paris-Sorbonne Paris, 2001.

KOUROUMA (M.), Les aspects fiscaux des conventions pétrolières en Côte-d'Ivoire, in Revue internationale du droit Africain EDJA n° 22, 1994.

LEVY (Jean-Pierre), Une politique marine intégrée : objectif réaliste ou illusoire ?, Collection Espaces et Ressources Maritimes – CERDAM, N° 5 (1991), pp. 1-10.

MILARD (François), in Sous la mer : le sixième continent, Actes du Colloque international tenu à l'Institut Catholique de Paris (8-10 décembre 1999), Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2001.

NDENDE (M.), Activités pétrolières et protection de l'environnement marin dans le Golfe de Guinée (Problématiques nationales et régionales), RCTAM n° 4, Janvier-Juin 2006.

ODIER (Françoise), La pollution ayant pour origine la zone économique exclusive ou le plateau continental, in Le plateau continental dans ses rapports avec la zone économique exclusive, Actes du symposium international de Meknes, 28-28 janvier 2005, A. Pedone, 2006.

PAUL (Franck), L'action de l'O.M.I. concernant le sort des installations pétrolières désaffectées, Collection Espaces et Ressources Maritimes – CERDAM, N° 4 (1990).

QUENEUDEC (Jean-Pierre), Les principes dégagés par le juge et le rôle des circonstances pertinentes en matière de délimitation maritime, Revue INDEMER, Le processus de délimitation maritime. Etude d'un cas fictif, Colloque International de Monaco du 27 au 29 mars 2003, Paris, Ed. A. Pedone, 2004.

REMOND-GOUILLOUD (Martine), Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer, DMF 1977.

QUESTIONS INTERNATIONALES :

N° 24, Géopolitique des hydrocarbures, mars-avril 2007, La Documentation française.

N° 14, Mers et Océans, juillet-août 2005, La Documentation française.

VIALARD (Antoine.), Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures, DMF 637, Mai 2003.

III. THESES ET AUTRES TRAVAUX DE RECHERCHES

ASSEMBONI-OGUNJIMI (A. N.), Le droit de l'environnement marin et côtier en Afrique occidentale, Cas de cinq pays francophones, Thèse de doctorat en Droit public, CRIDEAU-CNRS-INRA, Université de Limoges et Université de Lomé, septembre 2006.

EMESEH (E.), The limitations of law in promoting synergy between environment and development policies in developing Countries: A case study of the petroleum industry in Nigeria, Centre for Petroleum, Energy and Mineral Law and Policy, University of Dundee, Scotland.

FATTAL (Paul), Sensibilité et vulnérabilité des côtes aux pollutions par hydrocarbures, UMR 6554, Littoral Environnement Télédétection et Géomantique (LETG), Université de Nantes, 2006.

FAVENNEC (J.-P.) et **COPINSCHI (P.)**, Les nouveaux enjeux pétroliers en Afrique, Politique africaine N°89, 2003.

GAUTHIER (Michel), Océan et énergie - L'énergie et la houle, décembre 2003. Aussi disponible sur le site suivant le 11 janvier 2008 : <www.clubdesargonautes.org/energie/houle.htm>

HARBINSON (Dominic), **KNIGHT (Roger)** and **WESTWOOD (John)**, West African Deep Water development prospects in a Global Context, Technical Articles No 98, October 2000 of The Hydrographic Journal. Egalement disponible sur le site ci-après au 11 janvier 2008.

<<http://www.hydrographicsociety.org/Articles/journal/2000/98-4.htm>>

KLOFF (S.) et **WICKS (C.)**, Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier, CEESP-UICN, Octobre 2004.

NDOUTOUME NGOME (J.), Les aspects géopolitiques et géostratégiques de l'exploitation pétrolière dans les pays du Golfe de Guinée, Thèse de Doctorat en géographie, IGARUN, Université de Nantes, 2007.

NGODI (Etanislav), Gestion des ressources pétrolières et développement de l'Afrique, XI^e Assemblée Générale du CODESRIA (6-10 décembre 2005), Maputo, Mozambique.

LE NOUVEL OBSERVATEUR, Atlaséco Edition 2008, paru le 15/11/2007.

NOIVILLE (Christine), Ressources génétiques et droit, essai sur les régimes juridiques des ressources génétiques marines, INDEMER, Editions Pedone, 1997.

ORENGO (Céline), La réparation du dommage écologique en matière maritime. Etude à la lumière de mécanismes d'indemnisation nationaux et internationaux, Thèse de Doctorat, Université de Nice-Sophia Antipolis, Nice, 2007.

PEGG (Scott), Poverty Reduction or Poverty Exacerbation ?, World Bank Group Support for Extractive Industries in Africa, Department of Political Science, Indiana University Purdue University Indianapolis (IUPUI).

SHERMAN (Kenneth), The large marine ecosystem concept: research and management strategy for living marine resources, Ecological Applications, Vol. 1, N° 4. (Nov. 1991).

SHIRLEY (Kathy), West Africa Elephants Abound, Explorer February 2001, American Association of Petroleum Geologists. Egalement disponible sur le site suivant le 11 janvier 2008: <http://www.aapg.org/explorer/2001/02feb/west_africa.cfm>

THOMAS (Pierre-Armand), Présentation Technip : Les plates-formes offshore, Conférence Arts et Métiers, Paris, le 21 mai 2007.

WURTHMANN (Geerd), Ways of Using the African Oil Boom for Sustainable Development, Economic Research Working Paper Series N° 84 (March 2006), African Development Bank. Aussi disponible sur le site: <<http://www.afdb.org>>

IV. NATIONS UNIES

BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES/DIVISION DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER

Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982 (CNUDM)

Documents de la Commission des Limites du Plateau Continental (CLCS) :

Directives scientifiques et techniques de la Commission des Limites du Plateau Continental, CLCS/11 du 13 mai 1999, CLCS/11/Corr. 1 du 24 février 2000 et CLCS/11/Add. 1 du 03 septembre 1999.

Réunion des Etats Parties, Onzième Réunion, 29 mai 2001, SPLOS/72.

Déclaration du Président de la CLCS sur l'état d'avancement des travaux de la Commission, 06 octobre 2006, CLCS/52, par. 50.

Déclaration du Président de la CLCS sur l'état d'avancement des travaux de la Commission, 27 avril 2007, CLCS/54

Cette documentation est également disponible sur le site de DOALOS :

<http://www.un.org/depts/los/clcs_new/clcs_home.htm>

Manuel de formation à l'établissement du tracé des limites extérieures du plateau continental au-delà des 200 milles marins et à la formulation des demandes adressées à la Commission des limites du plateau continental.

Maritime Space : Maritime Zones and Maritime Délimitation Database.

L'ensemble de la documentation sur le droit de la mer est accessible sur le site de DOALOS : <http://www.un.org/depts/los/index.htm>

Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Documents officiels Première et Deuxième Sessions, Vol. I-III, 1973-1974, Nations Unies, DOALOS.

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 1969, Affaire du plateau continental de la mer du Nord, Arrêt du 20 février 1969

Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 1978, Affaire du plateau continental de la mer Egée, Arrêt du 19 décembre 1978.

Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 1984, Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du Maine, Arrêt du 12 octobre 1984 rendu par la chambre constituée par ordonnance de la Cour du 20 janvier 1982.

Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 1984, Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du Maine

Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 1985, Affaire plateau continental Jamahiriya arabe Libyenne/Malte, Arrêt du 3 juin 1985.

Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 2001, Affaire de la délimitation maritime et des questions territoriales entre Qatar et Bahreïn, Arrêt du 16 mars 2001

Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et Ordonnances, 2002, Affaire de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria, Arrêt du 10 octobre 2002.

Ces décisions sont également disponibles sur le site de la CIJ : <http://www.icj-cij.org/>

OMI

Convention COLREG, Convention MARPOL, Convention SOLAS,

Convention STCW, Convention OPRC, Code ISPS, etc. Les textes de Conventions sont accessibles sur le site de l'OMI : <http://www.imo.org/>

PNUE

<<http://www.unep.org/>>

AGENCE INTERNATIONALE DE L'ENERGIE

<<http://www.iea.org/>>;

World Energy Outlook 2007

<<http://www.iea.org/Textbase/npsum/WEO2007SUM.pdf>>

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

<<http://www.afdb.org>>

BANQUE MONDIALE

CIRDI : <<http://www.worldbank.org/icsid/basicdoc/basicdoc.htm>>

FIPOL

Note explicative sur FIPOL 1992, (2004).

Rapports annuels FIPOL (2005) et (2006)

<<http://fr.iopcfund.org/>>

V. COLLOQUES, COMMUNICATIONS ET RAPPORTS

IGCC, IMO, ONUDI, IPIECA

Séminaire sur le plan national d'intervention d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures dans le milieu marin et côtier, Pointe-Noire, Congo, 28-29 août 2007.

Workshop for the Development and Harmonization of coastal oil spill sensitivity maps, Accra, Ghana, 23-24, April 2007

OCEAN POLICY RESEARCH FOUNDATION (TOKYO)

The Establishment of the Outer Limits of the Continental Shelf beyond 200 Nautical Miles-Its international circumstances, and its scientific and technical aspects, Tokyo, April 2007.

PORT AUTONOME DE NANTES ST NAZAIRE, ECOLE MARINE MARCHANDE NANTES

2^e Colloque International sur la sûreté maritime, Code ISPS entre devoirs citoyens et obligations économiques, Nantes, septembre 2007.

SFDE

Droit de l'environnement marin : Développements récents, Actes du Colloque organisé les 26 et 27 novembre 1987, Faculté de droit et des sciences économiques de Brest.

SFDI, Perspectives du droit de la mer à l'issue de la 3^e conférence des Nations unies, Colloque de Rouen, Paris, Ed. A. Pedone, 1984.

VI. RAPPORTS ET SITES INSTITUTIONNELS

ITIE

Rapport final du Groupe consultatif international de l'ITIE (Septembre 2006)
<<http://www.eitransparency.org/>>

PCQVP : Atelier ITIE en Afrique : l'expérience de la société civile, (juin 2007) Libreville,
<www.publiezcequevouspayez.org>

DEEPWATER ONLINE : <<http://www.deepwater.co.uk/>>

GROUPE TECHNIP : < <http://www.technip.com>>

GROUPE TOTAL FINA ELF : <<http://www.total.com>>

VII. TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES

Nous énumérons en priorité les lois et les décrets pétroliers des Etats producteurs de pétrole ainsi que leurs législations environnementales.

DROITS MINIERS ET PETROLIERS

Angola : Loi n° 13/1978 relative aux Activités pétrolières en Angola.

Bénin : Loi n° 2006-18 du 17 octobre 2006 portant Code pétrolier.

Cameroun : Loi n° 001-2001 du 16 avril 2001 portant code minier; Loi n°99/013 du 22 décembre 1999 portant Code Pétrolier et son Décret d'application n° 2000/465 du 30 juin 2000.

Congo (Brazzaville) : Loi n° 4-2005 du 11 avril 2005 portant Code minier ; Loi n° 24-94 du 23 août 1994 portant Code des hydrocarbures.

Côte-d'Ivoire : Loi n° 95-553 du 17 juillet 1995 portant Code minier et le Code pétrolier (version du 31 mai 1996).

Gabon : Loi n° 05-2000 du 12 octobre 2000 portant Code minier; Loi n°14/74 du 21 janvier 1975 portant réglementation des activités de recherche et d'exploitation pétrolière sur le territoire de la République Gabonaise et Loi n° 14/82 du 24 janvier 1983.

Guinée Equatoriale: Hydrocarbons Law No.8/2006, of 3 November of the Republic of Equatorial Guinea.

Nigeria: Petroleum Act 1969 and the Petroleum (Amendment) Decree 1996; Petroleum (Drilling and Production) Regulations, 1969 with amendments in 1973, 1979, 1995, 1996 and Petroleum (Amendment) Decree 1996; Deep Offshore and Inland Basin Production Sharing Contracts Decree No 9 of 1999; Deep Offshore and Inland Basin Production Sharing Contracts (Amendment) Decree No 26 of 1999.

Togo: Loi n° 96-004/PR portant Code minier.

La plupart des textes cités ci-dessus sont accessibles sur les sites suivants : <<http://www.droit-afrique.com/>>; <<http://www.nigeria-law.org/LFNMainPage.htm>> et <<http://www.equatorialoil.com>>

LEGISLATION ENVIRONNEMENTALE

Bénin : Loi n° 98-030 du 12 février 1999 portant Loi-cadre sur l'environnement

Cameroun : Loi n° 96/12 du 5 août 1996 portant Loi-cadre relative à la gestion de l'environnement.

Côte-d'Ivoire : Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement.

Gabon : article 1er de la Loi n° 16/93 du 26 août 1993 relative à la protection et à l'amélioration de l'environnement.

Guinée Equatoriale: Environmental law n° 7/2003 dated November 27 and its amendements

Nigeria : Environmental Impact Assessment Decree No 86 of 1992 Laws of the Federation of Nigeria.