

LE REGIME JURIDIQUE DES PLATES FORMES PETROLIERES OFF SHORE¹

THE LEGAL REGIME OF OFFSHORE OIL PLATFORMS

Dr SMAINE Fatima
Membre chercheur du Laboratoire de
droit des transports et des activités
portuaires - LADMAR. ORAN 2
Algérie
Smain.fatima@gmail.com

Pr BOUKHATMI Fatima
Directrice du Laboratoire de droit
des transports et des activités
portuaires - LADMAR. ORAN 2
Algérie
afane_fatima@yahoo.fr

Date d'envoi: 13/ 09 / 2019

date d'acceptation: 12 / 11 / 2019

date de publication : 31 / 12 / 2019

Résumé :

Les mers et océans depuis une cinquantaine d'années ont accueilli dans leurs espaces des formes nouvelles d'engins, ouvrages et installations. Il s'agit des plates formes offshores lesquelles servent à explorer les fonds marins, les exploiter et transporter le pétrole qui s'y trouve.

¹ Résumé de la thèse de doctorat en sciences soutenue le 19 mars 2018 à la faculté de droit et des sciences politiques de l'université Mohammed BENAHMED, ORAN 2.

Traduit par Pr BOUKHATMI F. Directrice du Laboratoire de droit des transports et des activités portuaires

Remarque : Cette thèse a été soutenue avant la promulgation du Décret Présidentiel 18-96 du 20 mars 2018 instaurant la zone économique exclusive au large des côtes algériennes.

Elles se sont répandues et diversifiées dans leurs activités et se sont éloignées des côtes : on les classe en plates formes de forage et en plates formes de production, ces dernière comprennent des structures utilisées pour la production et le stockage. D'autres auteurs les classent en plates formes fixes, mobiles et semi-submersibles. Leur nature juridique reste néanmoins imprécise. Disposant de 1200 km de côte, l'Algérie est concernée par cette activité.

Leur mise place nécessite l'établissement de contrats spécifiques avant et pendant leur exploitation. De même que de même que s'est posée la question du devenir de ces structures une fois que leur activité a cessé et que le puits a été fermé.

Mots-clés: plateformes pétrolières offshore, remorquage offshore, sécurité maritime, démantèlement de plateformes pétrolières offshore, environnement offshore, sécurité offshore.

Abstract :

The seas and oceans for fifty years have welcomed in their spaces new forms of gear, structures and installations. These offshore platforms are used to explore the seabed, exploit and transport the oil found there.

They have become widespread and diversified in their activities and have moved away from coasts: they are classified as drilling platforms and production platforms, the latter including

structures used for production and storage. Other authors classify them as fixed, mobile and semi-submersible platforms. Their legal nature remains unprecised. With 1200 km of coast, Algeria is concerned by this activity.

Their implementation requires the establishment of specific contracts before and during their operation. An important question remains : once their activity has ceased what happens to them ?

Keywords: offshore oil platforms, offshore towing, maritime safety, offshore oil rigs dismantlement, offshore environment, offshore security.

INTRODUCTION

Les mers et océans depuis une cinquantaine d'années ont accueilli dans leurs espaces des formes nouvelles d'engins, ouvrages et installations. Il s'agit des plates formes off shore lesquelles servent à explorer les fonds marins, les exploiter et transporter le pétrole qui s'y trouve. Elles se sont diversifiées, complexifiées et se sont éloignées progressivement des côtes. Concernant leur nature juridique elles ont longtemps été assimilées à des navires ce qui mettait leur propriétaire dans une situation confortable eu égard au principe de la limitation de sa responsabilité et en général, des règles dérogatoires au droit commun inhérentes au droit maritime. Elles s'en sont détachées pour former des entités au statut différent sauf peut être

pour une catégorie spécifique dont le rôle est d'assurer le transport. Néanmoins il faut relever que persiste le caractère imprécis du statut juridique de la plate forme off shore.

Ces plates formes se sont répandues et diversifiées dans leurs activités : on les classe en plates formes de forage et en plates formes de production, ces dernière comprennent des structures utilisées pour la production et le stockage.

D'autres auteurs les classent en plates formes fixes, mobiles et semi-submersibles.

L'Algérie est concernée par cette activité vu qu'elle dispose de 1200 km de côte tout au long de la mer méditerranée et les perspectives de forage à fin d'exploration et d'éventuelle exploitation de ressources pétrolières -- contenues dans les fonds marins sous souveraineté algérienne -- sont réelles.

Peu de compagnies pétrolières ont les moyens de développer la haute technologie de l'exploitation pétrolière en mer².

Il faut noter que leur mise place nécessite l'établissement de contrats spécifiques

-- avant leur exploitation, tel que le contrat d'assurance de la structure et le contrat de remorquage opération qui les déplacera jusqu'à leur lieu d'exploitation,

² Les 8 compagnies se partageant le marché mondial sont par ordre de décroissant : Exxon-Mobil, Shelle, BP, Total, Chevron, Anmocco, Texaco, Eni.

-- pendant leur exploitation, tel que le contrat de travail qui visera un personnel dont le statut restera à déterminer et qui n'est pas toujours révélé par les entreprises employeurs.

Cette activité n'est pas sans danger pour l'environnement marin. A ce titre différentes conventions internationales ont été instaurées afin de veiller à la protection de l'environnement marin dans le cadre du développement durable et que l'Algérie a ratifiées de même que s'est posée la question du devenir de ces structures une fois que leur activité a cessé et que le puits a été fermé.

Il s'agit dans notre étude d'aborder les questions suivantes au regard des conventions internationales et du droit algérien³

- ✓ Comment définir et sérier la plate forme off shore ?
- ✓ Quelles sont les conditions relatives à sa mise en place et à son exploitation ?
- ✓ Quels sont les problèmes posés à l'environnement marin du fait de son exploitation et au terme de celle-ci ?

³ Il existe un ensemble de dispositions éparées pouvant s'appliquer à l'activité des plates formes off shore. Le visa de la loi 05-07 sur les hydrocarbures fait d'ailleurs référence à bon nombre d'entre elles ; Il s'agit de la loi domaniale, loi minière, loi sur les relations de travail y compris la loi relative aux conditions d'emploi des travailleurs étrangers, code maritime, ordonnance relative aux assurances, loi relative à la prévention des risques majeurs et à la gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable, loi littorale, loi relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable etc.

I- LA PLATE FORME PETROLIERE : NOTIONS.

1) Définitions et classification : quelques exemples

- Diverses conventions internationales ont avancé des définitions de la plate

forme off shore ou y ont fait référence -- sans les définir -- ainsi que leur classification.

La **CMB**⁴ ne définit pas le statut juridique de la plate forme off shore ; ce terme est employé dans l'article 1 de cette convention qui semble l'assimiler à un « ouvrage ».

La convention relative à la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures⁵ (**OPRC**) dans son article 1-5 énonce que les dispositions de cette convention s'appliquent aux plates formes de recherche, d'exploitation ou de production.

MARPOL⁶ dans son article 2-4 explique que la convention s'applique au navire lequel " 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.**

⁴ Convention sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 ratifiée par l'Algérie, ordonnance 96-05 du 10 janvier 1996

⁵ Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, conclue à Londres le 30 novembre 1990, ratifiée par l'Algérie

⁶ Convention pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973

D'autres conventions les excluent implicitement⁷ sinon expressément⁸.

Concernant la législation algérienne, l'article 13 de la loi 98-05 portant code maritime ne semble pas exclure la plate forme en tant que navire – du moins quand elle est flottante -- dans la définition qu'il donne du navire qui est **«tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime soit par son propre moyen soit par remorque d'un autre navire ou affecté à une telle navigation »**.

La loi 05-07 relative aux hydrocarbures, modifiée et complétée, dans son champ d'application semble inclure implicitement l'activité off shore des plates formes⁹ puisqu'elle vise expressément les ouvrages et installations permettant l'exercice des activités de recherche, d'exploitation, de transport par canalisation, de raffinage, de transformation des hydrocarbures, de commercialisation, de stockage, de distribution des produits pétroliers.

Par contre la loi minière¹⁰ exclut expressément les activités pétrolières en mer, les laissant le champ à des textes spécifiques.

⁷ La convention internationale de 1992 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

⁸ La convention de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

⁹ Loi 05-07 du 28 avril 2005, article 1^{er} : La présente loi a pour objet de définir :

— le régime juridique des activités de recherche, d'exploitation, de transport par canalisation, de raffinage, de transformation des hydrocarbures, de commercialisation, de stockage, de distribution des produits pétroliers ainsi que des ouvrages et installations permettant leur exercice ...;

¹⁰ Loi n° 14-05 du 24 février 2014 portant loi minière, article 1 : Les dispositions de la présente loi s'appliquent aux activités d'infrastructure géologique, de recherche et d'exploitation des substances minérales ou fossiles visées à l'article 2 ci-dessous, à l'exception des eaux, des

Il est important de catégoriser la plate forme off shore afin de rattacher cette dernière au droit maritime ou au droit commun.

Les plates formes sont classées ainsi :

- **Les plates formes pour la recherche et le forage qui sont généralement flottantes.**

Le Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol (« **Protocole Offshore** »)¹¹ en donne une définition intéressante. Il dispose dans son article 1- 6 : **on entend par installation toute structure fixe ou flottante ainsi que tout élément faisant partie intégrante de celle-ci qui est utilisé dans les activités et notamment**

- **Les unités fixes ou mobiles de forage en mer**
- **Les unités fixes ou flottantes de production y compris les unités à positionnement dynamique**
- **Les installations de stockage en mer y compris les navires utilisés à cette fin.**
- **Les terminaux de chargement en mer et des systèmes de transport de produits extraits comme les conduites sous marines.**

gisements d'hydrocarbures liquides ou gazeux et des schistes combustibles pétrolifères et gaziers, qui sont soumis aux dispositions législatives qui leur sont spécifiques

¹¹ Le Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol (dit « Protocole Offshore ») a été adopté à Madrid le 14 octobre 1994.

- **L'équipement dont l'installation est munie et le matériel de transbordement de stockage et d'évacuation, de ressources prélevées sur le fond de la mer et dans son sol.**

- **Les plates formes de production.**

Ce sont des installations fixes utilisées au moment de l'exploitation et qui peuvent servir d'installations de stockage ou pour le raffinage.

En conclusion on peut avancer que c'est le statut de la plate forme flottante qui se rapproche le plus du statut du navire et de ce fait peut se voir se voit appliquer certaines dispositions relatives au navire¹² et des règles du droit maritime.

2) Compétence juridictionnelle de l'Etat côtier, droit applicable et plates formes off shore

Il s'agit de savoir à quelle juridiction et à quel système juridique va être soumis la plate forme pétrolière.

- **Les fondements juridiques de la compétence de l'Etat côtier sur les plateformes installées sur son espace maritime**

Selon l'article 5-4 de la convention relative au plateau continental, « Ces installations ou dispositifs, *tout en étant soumis à la juridiction de l'Etat riverain*, n'ont pas le statut d'îles ... ».

¹² Article 162-2 de la loi minière : « lorsque ces installations et dispositifs sont susceptibles de flotter ils sont soumis aux lois et règlements concernant l'immatriculation et le permis de circulation ... pendant le temps où ils flottent »

La CMB dans son article 60-2 édicte : « *L'Etat côtier a juridiction exclusive sur ces îles artificielles, installations et ouvrages, y compris en matière de lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires, de sécurité et d'immigration* ».

Le législateur algérien énonce dans l'article 7 de la loi 98-05 portant code maritime « **Le domaine public maritime comprend le domaine public maritime naturel et le domaine public maritime artificiel. Le domaine public maritime comprend :**

- les eaux territoriales et le sol et le sous-sol de la mer territoriale.
- les eaux intérieures qui se situent en deçà de la ligne à partir de laquelle est mesurée la mer territoriale ».

La loi 14-05 24 février 2014 portant loi minière établit dans son article 167 que « **L'Etat algérien exerce sur l'ensemble des espaces maritimes visés à l'article 2 de la présente loi, des droits souverains aux fins de recherche et d'exploitation des substances minérales ou fossiles** ».

La loi 05-07 du 20 février 2013 modifiant et complétant la loi 05-07 relative aux hydrocarbures ne mentionne pas l'exploration ou l'exploitation des ressources pétrolières en mer mais édicte dans son article 3 que « *Les substances et les ressources en hydrocarbures découvertes ou non découvertes situées dans le sol et le sous-sol du territoire national et des espaces maritimes relevant de la souveraineté nationale sont propriété de la collectivité nationale, dont l'Etat est l'émanation..* ».

L'Agence Nationale pour le valorisation des ressources en hydrocarbures (AL NAFT) est une structure fondamentale dans le montage juridique de l'installation ou l'ouvrage d'exploration ou d'exploitation à terre. Elle jouera sans doute un rôle similaire pour les plates formes en mer.

Il est question que la prochaine refonte de ce texte aura trait à la question des plates formes off shore.

La loi domaniale liste un ensemble de ressources sous souveraineté algérienne dans son article 15¹³

- **Le droit applicable a la plate forme off shore.**

Revenons à l'article 60-2 de la CMB cité plus haut qui instaure le droit de l'Etat côtier sur ces plates formes, aussi bien dans ses dispositions générales (droit de la responsabilité) que dans ses dispositions particulières.

La loi algérienne admet le même principe dans ses différents textes. (loi portant code maritime, loi minière dans son article 124, loi sur les hydrocarbures article 58 et suivants etc).

Différents contrats en amont à la réalisation de la plate forme offshore doivent être confectionnés.

¹³- « Les richesses et ressources naturelles du sol et du sous-sol, à savoir les ressources hydrauliques de toute nature, les hydrocarbures liquides ou gazeux, les richesses minérales énergétiques, métalliques et autres minerais ou produits extraits des mines et carrières, les richesses de la mer ainsi que les richesses forestières, situées sur la totalité des espaces terrestre et maritime du territoire national en surface ou en profondeur, sur ou dans le plateau continental et les zones maritimes sous souveraineté ou juridiction algérienne ».

II- LES CONTRATS PREALABLES A L'ACTIVITE DE LA PLATE-FORME OFF SHORE

Signalons que la mise en place d'une plate forme offshore répond généralement à un **packaging** de contrats, ce qui facilite les choses en un sens pour les sociétaires (coordination entre les différents intervenants et sous traitants, questions de responsabilité) mais qui est extrêmement coûteux.

Les contrats les plus usités avec l'Etat riverain sont la concession, le partage de production, le contrat à risques et le contrat de services.

Pour l'Algérie, on peut imaginer la mise en place d'une société par action regroupant l'Etat algérien à travers ses émanations – principalement Sonatrach-- et un groupe pétrolier étranger spécialisé, cette société étant de droit algérien dont le capital obéit à la règle 49/51(joint venture ou partenariat)

Une fois que ce contrat est passé et la structure devant gérer la plate forme identifiée, l'étape suivante consiste à la mise en place des contrats préparant l'exploitation de la plate forme en mer.

Nous nous pencherons sur les contrats qui doivent être passés avant que la plate forme entame son activité. Il s'agit du contrat de remorquage, d'assurance et de travail.

1) Le contrat de remorquage.

Le remorquage est considéré comme une activité maritime d'importance considérable. On le série en **remorquage portuaire** (dans les limites géographiques du port) et **remorquage hauturier** (pratiqué en mer). Ils obéissent à des régimes juridiques différents¹⁴.

C'est le remorquage hauturier qui est utilisé pour tracter en mer la plate forme en mer jusqu'au lieu de sa mise en exploitation¹⁵ ou au contraire pour l'acheminer vers le lieu de son démantèlement.

On distingue le **remorquage hauturier direct** du **remorquage hauturier indirect**.

- **Le remorquage direct des plates formes marines.**

Il s'effectue lorsque la plate forme est flottable et non fixe. Le caractère de flottabilité de la plate forme mobile lui permet d'affronter les périls de mer quelque soit leur nature. C'est le « tow-master » qui dirige cette opération en présence des représentants de propriétaires de la plate-forme et celui de la compagnie d'assurance, le « warranty surveyor ». Le capitaine du remorqueur exécute les manœuvres de remorquage lesquelles s'effectuent en deux étapes :

- Contrôle technique du remorqueur par le propriétaire de la plateforme et examen de la faisabilité de l'opération en présence de la compagnie d'assurance qui décide en dernier lieu.

¹⁴ La loi 98-05 portant code maritime n'aborde pas le remorquage hauturier mais seulement le remorquage portuaire (article 860 et suivants).

¹⁵ De grosses sociétés détiennent le monopole de cette activité à l'échelle mondiale (District Offshore Norvège, Bourbon France, Howberck offshore Grande Bretagne). www.imo.org

Il faut savoir que le remorquage direct concerne les plates formes de forage et les plates formes semi submersibles. Par ailleurs il nécessite un éclairage particulier afin de prévenir toute collision et la disponibilité d'un équipement de submersion visant à protéger la plate forme d'éventuelles tempêtes.

- La deuxième étape consiste à mener l'opération de remorquage en présence du tow master qu'il y ait équipage ou non à bord de la plate forme.

Le remorquage direct de la plate forme pétrolière -- opération complexe et couteuse – se fait selon une organisation bien rodée et le rôle du warranty surveyor est déterminant.

- **Le remorquage indirect** concerne les plateformes devant être déplacées dans des contrées lointaines. Elles sont carrément mises sur des barges lesquelles vont être tractées par le remorqueur. Le choix de la barge idoine à la plate forme répond à des exigences techniques professionnelles bien déterminées.

2) Le contrat d'assurance de la plate forme off shore.

Le contrat d'assurance relatif à la plate forme a été normalisé selon des critères internationaux. Ses clauses varient en fonction du type de plateforme assuré. Les formes de police les plus courantes :

- La « **London Standard Drilling Barge Form** » concerne les plates formes mobiles telles que les plates formes de forage. Ce document ne couvre les risques que pour le lieu géographique dument mentionné.
- La « **London Standard Platform** » couvre non seulement la plate forme mais également toutes ses dépendances telles que les appareils, machines de forage, conduites d'évacuation, habitat de l'équipage etc.
- La « **Anchor handling tugs supply** » concerne l'assurance des navires mobilisés au service de la plate forme pendant sa mise en place et pendant son activité en mer en vue de lui présenter différentes prestations. C'est le cas de la « **multi purpose supply vessel** » laquelle couvre les navires affectés à l'entretien et la maintenance et la réparation de la plate forme¹⁶.

Notons enfin que la compagnie d'assurance veille à ce que les dispositions du Code ISM de même que celles de la STCW à bord des plateformes et des navires prestataires s'appliquent.

3) Le contrat de travail du personnel sur la plate forme off shore.

Concernant la compétence juridictionnelle et la loi applicable, la plate forme se situant dans un espace soumis à la souveraineté de l'Etat côtier, c'est la juridiction de cet Etat qui est compétente de

¹⁶ Les prestations citées sont le fait de sociétés hautement qualifiées en matière de technologie marine tel que BOURBON qui possède la plus grande flotte prestataire de services off shore. www.bourbonoffshore.com.

même que s'applique le droit social de cet Etat sauf si le contrat de travail comprend d'autres dispositions n'étant pas d'ordre public pour cet Etat¹⁷. Il faut relever que la plus grande confidentialité entoure ces contrats en matière de conditions de travail et de protection sociale et les raisons relèvent généralement au manquement aux règles élémentaires du droit du travail.

Il faut signaler que l'élément humain est fondamental dans cette entreprise. Le personnel employé doit avoir **des qualifications professionnelles ciblées** et bénéficier de **conditions physiques** qui lui permettent d'affronter un rude environnement. Le contrat de travail repose essentiellement sur ces deux éléments.

Les obligations fondamentales des parties au contrat de travail sont binaires

- obligation due l'employeur de verser un salaire
- obligation de l'employé à effectuer un travail déterminé.

Il se termine selon les causes classiques connues en droit du travail (décès, fin de la période d'activité etc.).

D'autres obligations se greffent autour de ces obligations fondamentales et sont fonction des spécificités du travail demandé et de ses conditions sur la plate forme.

La variété des plates formes fait que certaines d'entre elles nécessitent un équipage et leur capitaine à temps complet à bord de la plate forme pendant toute la période de son activité. Ce personnel est

¹⁷ Voir l'article 160 de la loi minière.

recruté auprès de sociétés spécialisées dans le domaine et le contrat de travail est passé entre le personnel et cette société spécialisée (**manning**). Les heures de travail dérogent bien sur à celles en vigueur en droit commun et un système de permanence est assuré dans le respect des heures de repos.

L'Organisation maritime internationale¹⁸ a mis en place des résolutions portant sur le travail à bord des plates formes pétrolières, résolutions prenant leur source dans la convention SOLAS, STCW, SAR, OIT et CTM 2006 etc

III- LES DANGERS EXTERNES OU INHERENTS A L'EXPLOITATION DE LA PLATE FORME PETROLIERE.

La présence de ces structures en mer constitue un réel danger qu'il s'agit de gérer au regard du droit applicable sachant que cette gestion varie selon que l'on soit en présence de plates formes fixes, mobiles ou de forage.

¹⁸ Resolution A. 712 recommended standards of specialized training, qualification and certification of key personnel assigned units (MOUs). Adapted 6.november.1991

Resolution A.538 (13) maritime safety training of personnel on mobile offshore units, adapted on 17 november 1983.

Resolution A.828 (19) recommendations on maritime safety emergency preparedness, training for all personnel working on MOUs adapted on 23 november1995 (agenda item 10).

Resolution A.891 (21) recommendations on training of personnel on mobile offshore units (MOUs) agenda item 9, adapted on 25 november 1999.

1) Les dangers encourus en dehors de la phase d'exploitation de la plate forme.

Les coutumes puis la législation -- nationale et internationale -- ont fait face au péril de mer à travers l'instauration des « **évènements de mer** » sériés par les institutions de **l'abordage, l'assistance et les avaries communes**. Peut-on appliquer leurs dispositions aux plates formes pétrolières ?

Nous nous en tiendrons aux dispositions de la législation algérienne.

- L'abordage maritime.

L'application des règles de l'abordage dépendent en réalité du type de plate forme (fixe, mobile, ayant sa propre propulsion).

L'abordage est défini par l'article 273 de la loi 98-05 portant code maritime comme « *tout heurt matériel ou collision entre les navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sans qu'il y ait à tenir compte des eaux ou l'abordage s'est produit* ».

Cet article semble exclure les dispositions de l'abordage aux plates formes mais il semble que l'article 274 les intègre puisqu'il est dit que « *tous les engins flottants sont assimilés selon les cas soit aux navires de mer soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'article précédent* ».

Est assimilé au sens du présent chapitre tout heurt survenu entre un navire et un ouvrage fixe ou un objet fixé à un point déterminé lesquels se trouvent sur le domaine public maritime... »

- **L'assistance maritime.**

Conformément à l'article 332 de la loi 98-05 « Est considéré comme assistance maritime tout secours porté aux navires de mer en danger ou aux biens se trouvant à bord de ceux-ci ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sans tenir compte des eaux ou le secours a été porté »

Les dispositions de cet article s'appliquent également aux engins flottants comme le dispose l'article 333 de la même loi.

Concernant les avaries communes il faut noter que les dispositions législatives¹⁹ y relevant sont facultatives d'un côté et ne peuvent s'appliquer à la plate forme puisqu'elle représente une entité unique alors que le système des avaries communes induit une masse de créanciers qui profiteraient de la réparation qui leur est due.

2) Les dangers encourus pendant la phase d'exploitation de la plate forme.

Un régime juridique particulier s'applique quand la plate forme est en phase d'exploitation.

- **Le cas de l'abordage entre la plate forme et un navire.**

Il énoncé dans l'article 60-5 de la CMB :

¹⁹ Article 299 et suivants de la loi 98-05 complétant et modifiant l'ordonnance 76-80 portant code maritime.

« L'Etat côtier fixe **la largeur des zones de sécurité** compte tenu des normes internationales applicables. Ces zones de sécurité sont conçues de manière à répondre raisonnablement à la nature et aux fonctions des îles artificielles, installations et ouvrages et elles ne peuvent s'étendre sur une distance **de plus de 500 mètres** autour des îles artificielles, installations ou ouvrages, mesurés à partir de chaque point de leur bord extérieur, sauf dérogation autorisée par les normes internationales généralement acceptées ou recommandées par l'organisation internationale compétente. L'étendue des zones de sécurité est dûment notifiée ».

Ainsi lorsque le navire ne respecte pas cette zone de sécurité et en cas de collision, cet accident n'est pas assujéti aux dispositions législatives relatives à l'abordage et l'armateur du navire est considéré comme responsable des dommages subis.

En cas dérive de la plate forme du fait de rupture des câbles la rendant mobile et la percutant contre le navire la responsabilité pour les dommages encourus incombe au propriétaire de la plate forme conformément à la législation de l'Etat côtier.

- **L'assistance maritime**

La convention internationale sur l'assistance maritime de 1989 ratifiée par l'Algérie²⁰ dans son article trois exclut de son champ d'application les plates formes pétrolières lorsqu'elles sont en phase

²⁰ Convention sur l'unification des règles en matière d'assistance du 23 septembre 1910 ratifiée par l'Algérie à travers le décret présidentiel 64-70 du 2 mars 1964.

« d’exploration, exploitation ou production des ressources minérales du fond des mers ».

On peut supposer a contrario que les règles de l’assistance s’appliqueront aux plates formes n’exerçant pas ces activités quand bien même elles se trouvent au lieu de leur activité.

Pendant son activité ou une fois son activité achevée et le champ pétrolifère géographiquement visé exploité, la plate forme peut être source de pollution ou encore entraver la navigation maritime et porter atteinte à la sécurité de la navigation maritime.

IV- LES RISQUES DECOULANT DE L’ACTIVITE ET DE LA FIN D’ACTIVITE DE LA PLATE FORME OFF SHORE.

En matière internationale, la CMB et la convention internationale sur le plateau continental se rejoignent en reconnaissant à l’Etat côtier le droit d’exploiter les ressources naturelles par le biais d’installations conçues à cet effet en

- mettant en place une zone de sécurité de 500 mètres entourant l’installation
- s’engageant à ne pas perturber la navigation maritime
- mettant l’installation en question sous la compétence juridictionnelle de l’Etat côtier.

Le risque de pollution marine du fait de l’activité des plates formes off shore et leur démantèlement au terme de cette activité ont fait l’objet

d'une attention particulière de la communauté internationale suite aux catastrophes environnementales qui se sont succédées au cours de la deuxième moitié du siècle dernier.

Pendant l'activité de la plate forme et au terme de cette activité les risques de **pollution et d'entrave à la navigation** se posent. Il s'agit

- d'éviter toute forme de pollution qu'elle pourrait engendrer et
- de pallier à toute entrave à la navigation dont elle serait la source.

1) **La gestion du risque de pollution marine.**

L'accident du Deep Water Horizon plate forme de forage dans le golfe du Mexique dans les eaux américaines le 20 avril 2010 est révélateur du danger de pollution que représente une telle installation²¹.

Des dispositions ont été prises au niveau international et régional ainsi que par le législateur algérien.

- Ainsi la CMB énonce dans son article 208-2 « Les Etats prennent toutes

autres mesures qui peuvent être nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution ».

- L'organisation maritime internationale a instauré diverses conventions

internationales relatives à la prévention et la lutte contre la pollution du fait des hydrocarbures : Convention de Barcelone et protocole, OPRC, MARPOL.

²¹ Plus de 4,9 millions de barils ont été déversés, représentant ainsi la plus grande catastrophe écologique survenue aux Etats Unis. Fr.m.wikipidia.org

- Au niveau régional, la convention de Barcelone pour la protection de la mer méditerranée et ses différents protocoles, la convention d'Abidjan etc détaillent la procédure à suivre en cas de pollution et la collaboration entre les Etats parties pour la lutte contre la pollution par hydrocarbures.
- La législation algérienne reprend les mêmes principes dans ses textes (la loi minière, la loi 98-05 portant code maritime, la loi sur l'environnement, la loi littorale, la loi sur les hydrocarbures, Programme tell el Bahr etc)²².

2) La gestion du risque d'entrave à la navigation et la question du démantèlement des navires.

Lorsqu'il s'agit de plates formes mobiles, ces dernières peuvent être déplacées vers d'autres endroits de prospection ou de forage et de production si elles sont encore fonctionnelles. Si elles sont usées elles sont dirigées vers des chantiers navals en vue de leur démolition ou de récupération de l'acier avec lequel elles sont été construites.

Ce sont les plates formes fixes qui risquent d'entraver la circulation des bâtiments de mer.

Malgré son importance, cette question n'a pas été réglée dans son ensemble. La convention relative au plateau continental opte pour

²² BOUKHATMI F. « La pollution marine, cadre juridique et institutionnel », in Revue de droit des transports et des activités portuaires, 1/2014

le démantèlement total (article 5-5) des plates formes alors que celle relative au droit de la mer parle de démantèlement partiel (article 60-3). Ce recul du droit de la mer est sans doute du aux couts trop élevés du démantèlement total de la plate forme à la charge des compagnies pétrolières.

L'OMI est allé dans le sens de la CMB ainsi que la convention de Nairobi de 1996 relative à l'enlèvement des épaves. En droit algérien on trouve quelques disposition éparses (loi minière article 161, décret exécutif 0192 relatif à la sécurité et l'exploitation des ports etc).

La loi 05-07 relative aux hydrocarbures –dans son article 17-- est particulièrement attentive à l'ensemble des questions afférentes à l'activité pétrolière dans tous ses aspects et notamment l'aspect pollution :

« Dans l'exercice des activités, objet de la présente loi, est observé le plus strict respect des obligations et prescriptions afférentes:

- à la sécurité et à la santé des personnels ;
- à l'hygiène et à la salubrité publique ;
- aux caractéristiques essentielles du milieu environnant terrestre ou maritime,
- aux intérêts archéologiques ;
- *au contenu des lois et règlements en vigueur en matière de protection de l'environnement* ».

CONCLUSION

Le montage juridique d'une plate forme off shore est très complexe. C'est un ensemble de contrats gigogne relevant de droits internes et du droit international et mettant en présence différentes branches du droit.

En droit algérien il n'existe pas de textes spécifiques à l'activité des plates formes pétrolières en mer. La loi 05-07 gagnerait à être amendée en ce sens.

Les ouvrages :

1- Conventions

- Convention sur l'unification des règles en matière d'assistance du 23 septembre 1910 ratifiée par l'Algérie à travers le décret présidentiel 64-70 du 2 mars 1964.
- Convention pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973
- convention de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.
- Convention sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 ratifiée par l'Algérie, ordonnance 96-05 du 10 janvier 1996
- Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, conclue à Londres le 30 novembre 1990, ratifiée par l'Algérie
- Convention internationale de 1992 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- Convention de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

2- Lois :

- Loi 05-07 du 28 Avril 2005 relative aux hydrocarbures. JORA n° 50.
- Loi n° 14-05 du 24 février 2014 portant loi minière. JORA n° 18.

- La loi 98-05 portant code maritime du 25 Juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76/80 du 23 Octobre 1976 portant code maritime
- Le Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol (dit « Protocole Offshore») a été adopté à Madrid le 14 octobre 1994.

3- Revues

- BOUKHATMI F. « La pollution marine, cadre juridique et institutionnel », in Revue de droit des transports et des activités portuaires, 1/2014.

4- Réglementations :

- Resolution A.712 recommended standards of specialized training, qualification and certification of key personnel assigned units (MOUs). Adapted 6.november.1991
- Resolution A.538 (13) maritime safety training of personnel on mobile offshore units, adapted on 17 november 1983.
- Resolution A.828 (19) recommendations on maritime safety emergency preparedness, training for all personnel working on MOUs adapted on 23 november1995 (agenda item 10).

- Resolution A.891 (21) recommendations on training of personnel on mobile offshore units (MOUs) agenda item 9, adapted on 25 november 1999.

5- Les sites d'internet :

www.imo.org

www.bourbonoffshore.com

fr.m.wikipedia.org

<p><i>Pour citer cet article :</i></p>
<p>SMAIN Fatima, BOUKHATMI Fatima : «<i>Le régime juridique des plates formes pétrolières Off shore</i>», Revue de droit des transports et des activités portuaires, Volume VI / N°01, année 2019 (PP 83-110).</p>