

Revue de Droit Maritime de L'ASSOCIATION des ETUDIANTS en DROIT MARITIME du HAVRE (AEDMH) Edition ALLA Grâce

**Promotion 2020-2021** 

Numéro 6 - Septembre 2021

### La mer au cœur de l'actualité

Les espaces maritimes sont chaque jour, le théâtre d'évènements de mer . Certains sont mêmes improbables. Qui aurait pu penser que le Canal de Suez, l'une des routes commerciales les plus fréquentées au Monde, aurait pu être obstrué pendant près de 6jours par un porte-conteneurs et que près de 422 bateaux seraient dans l'incapacité de bouger. C'est l'affaire « EVERGIVEN ».

De plus, <u>l'actualité juridique maritime</u> comporte différentes thématiques aussi intéressante et enrichissante les unes que les autres. C'est l'exemple des <u>des gaz à effet de serre et du</u> <u>réchauffement climatique</u>. Un autre thématique environnementale maritime captivante est <u>l'exploitation pétrolière</u> <u>en mer</u>.

### Actualités juridiques maritimes

Les mésaventures de l' « EVER GIVEN », Bernard MARGUET p.3

La sensibilisation au réchauffement climatique dans le transport maritime : Instruments et solutions de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, Elisa SUFFYS p.14

L'avenir de l'exploitation éolienne en mer, CHECK FOFANA p.20

### \* Exploitation pétrolière en mer

L'avenir de l'exploitation pétrolière en mer, Sambatra ANDRIAMIHARIMANANA & Salwa KABIL p.33

La préservation de l'environnement marin face à l'exploitation pétrolière dans le golfe de Guinée, Sambatra ANDRIAMIHARIMANANA p.40



# Du canal de SUEZ aux prétoires Ou Les mésaventures de l'« EVER GIVEN »

1 - Les étudiants en droit maritime savent que les évènements maritimes, évoqués par les médias¹ se terminent pour la plupart d'entre eux, soit en arbitrage lorsque seulement des intérêts matériels sont en jeu, soit plus souvent, en présence de victimes humaines, devant les tribunaux judiciaires et fournissent une matière intéressante à l'évolution ou à la confirmation d'une jurisprudence déjà bien établie.

L'on connaît le lien existant entre les naufrages de pétroliers et l'élaboration de conventions et de protocoles relatifs à la prévention de la pollution par les hydrocarbures et l'organisation de la réparation des dommages causés par ces évènements<sup>2</sup>

- 2- Des exemples récents d'évènements maritimes mettant en cause des échouements de porteconteneurs, peuvent être connus des étudiants, en ce que les solutions apportées reposaient sur des principes fondamentaux du droit maritime, la limitation de responsabilité du propriétaire de navire et l'avarie commune, dérogatoires au droit commun « terrestre » :
- Le porte-conteneurs allemand « KINI KERSTEN », de 100 mètres de long, échoué à la vitesse de 13 nœuds, sur la plage du Rozel (Manche) au petit matin du 1<sup>er</sup> janvier 1987. Il n'en sera dégagé que 18 jours plus tard, en laissant sur la plage et les rochers un « souvenir » de 45 tonnes de fuel lourd suite à la déchirure d'un réservoir. Cet évènement donnera lieu à un ensemble de procédures pénale, commerciale et civile ; le fonds de limitation de responsabilité sera constitué puis contesté<sup>3</sup>
- le porte-conteneurs « CMA CGM MAGHREB » échoué, le 22 janvier 2004 devant le port de Lattaquié, Syrie. Un fonds de limitation de responsabilité sera constitué et une procédure d'avarie commune seront respectivement constitué et ouverte devant le tribunal de commerce de MARSEILLE. Un arrêt de la Cour de Cassation, du 9 juillet 2013, validera ces procédures<sup>4</sup>
- 3 Les mêmes principes devraient s'appliquer à l'évènement subi par le porte-conteneurs « EVER GIVEN », même si des éléments extérieurs sont venus compliquer la situation.

<sup>1</sup> Ainsi, dès le 16 avril 1912, la presse internationale annonçait le naufrage du « TITANIC », survenu dans la nuit du 14 au 15 avril. Il en a été de même d'un certain nombre de naufrages retentissants :

<sup>-</sup> le 25 juillet 1956, celui du paquebot « ANDREA DORIA » à la suite d'un abordage avec le paquebot « STOCKHOLM » (le Monde du 27 juillet 1956, Le Marin du 25 juillet 1956)

<sup>-</sup> le 13 janvier 2012, le naufrage du « COSTA CONCORDIA », presque cent ans après celui du « TITANIC » a immédiatement fait la une des médias.

<sup>2</sup> La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (MARPOL), complétée par le protocole de 1978. La convention CLC, Convention de BRUXELLES du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et ses protocoles modificatifs de 1992, et les « *Lignes directrices à l'intention des Etats membres* » émises en 2016

De plus, le naufrage du « TITANIC » va donner naissance à la première convention SOLAS (« Safety of life at sea ») le 20 janvier 1914.

<sup>3</sup> L'une des décisions pénales, de relaxe du capitaine, entraînera une réforme par la loi du 31 mai 1990, de la loi du 5 juillet 1983, censée faire appliquer la Convention MARPOL en France, qui dans sa version d'origine, ne permettait pas de poursuivre, pour pollution, les capitaines de navires étrangers....

<sup>4</sup> Un chargeur prétendait à une créance de contribution en avarie commune à l'encontre de l'affréteur à temps, CMA CGM, transporteur maritime, et recherchait la responsabilité de ce dernier. Ces prétentions ont été écartées, le fonds de limitation de responsabilité étant estimé constitué valablement à titre préventif, et la faute nautique du capitaine du navire étant retenue comme exonérant le transporteur de sa responsabilité à l'égard des chargeurs.

4 – Le rédacteur du présent article n'a eu accès ni aux documents des dossiers des parties intéressées, ni aux décisions judiciaires déjà rendues, à LONDRES ou à ISMAÏLIA (Egypte). Les éléments factuels en sa possession sont essentiellement tirés de la lecture des articles publiés par la presse spécialisée<sup>5</sup>. Ils paraissent, toutefois, suffisants, pour d'une part, inviter les étudiants en droit maritime, à réfléchir aux réflexes à avoir en pareille situation, notamment du côté du navire en cause, et d'autre part, à donner au lecteur, non familier des règles du droit maritime, un éclairage lui permettant de comprendre la situation telle qu'elle est relatée par les médias.

Avec la modestie qui s'impose en pareille matière, l'ambition est seulement d'ordre pédagogique. Nul jugement sur les responsabilités de l'évènement et sur les chances de succès de telle ou telle partie ne peut être porté en l'état.

5 – Le déroulé de l'évènement relaté par les médias de toutes natures<sup>6</sup>, paraît être bien connu.

Le 23 mars 2021, venant du port de NINGBO (Chine) à destination de ports européens, le porteconteneurs « EVER GIVEN », entre dans la partie sud du canal de SUEZ, en route vers la Méditerranée. Il appartient à la classe « *Golden* » ; il est long de 399,94 mètres, large de 59 mètres, a un tirant d'eau de 15,60 mètres ; sa jauge est de 219 079 tonnes et il peut transporter 20 388 conteneurs équivalent vingt pieds. 25 hommes composent son équipage

A 7 h 40 UTC + 2, après s'être approché de la rive ouest du canal, il part sur sa droite et heurte la rive est, à la hauteur de la marque de canal 151 kms. En travers, il bloque totalement la voie d'eau. Il n'en sera dégagé que le 29 mars suivant à 15 h 15 UTC +2, après des travaux presque « pharaoniques »<sup>7</sup> de creusement des fonds de sable, sous l'avant du navire, rive est, de déplacement de 30 000 mètres cubes de sable, et des manœuvres impressionnantes d'une armada de 13 remorqueurs dont certains très puissants.

Sous réserve que les informations soient exactes à ce propos, 425 navires<sup>8</sup> se seraient trouvés bloqués aux entrées ou le long du canal et n'auraient pu emprunter celui-ci qu'à partir du 29 mars.

- 6 La presse spécialisée en matière maritime relate qu'après de vaines discussions entre l'Autorité du canal (ci-après SCA), et l'armateur propriétaire du navire et ses assureurs :
- le 1<sup>er</sup> avril 2021, l'affréteur EVERGREEN et l'armateur propriétaire du navire, ont lancé une procédure de déclaration d'avarie commune devant l'Admiralty Court, High Court of Justice de LONDRES,
- le 6 avril, l'affréteur aurait lancé une action contre le propriétaire armateur du navire<sup>9</sup>

<sup>5</sup> A titre d'illustration voir notamment et majoritairement la presse numérique anglaise : Fleetmon.com 25/3/2021, Insurance Day des 1<sup>ers</sup> et 6 avril 2021, Lloyd's List des 6, 13, 27 et 30 avril 2021 Newsassurancespro.com du 6/4/2021, diverses publications dans Gcaptain. Com, mais aussi dans la presse française : Lefigaro.fr 17/4/2021, le Marin 31/5/2021.

Un grand merci à Marie-Hélène ROUQUETTE, Directeur Responsable Pilotage Marchés Corps, Helvetia Assurances, Vice-présidente du Propeller club du Havre, qui m'a régulièrement alimenté en articles intéressants.

Voir en sus des articles publiés dans les revues indiquées en note 5, https://rmcstory.bfmtv.com/lever-given-course-contre-la-montre-dans-le-canal-de-suez\_26781/, replay visible jusqu'au 30 juin 2021.

<sup>7</sup> On n'est pas pour rien dans le pays des Pharaons....

<sup>8</sup> Ou 422 navires, dont les 61 derniers encore en attente seraient passés le samedi 3 avril, selon une déclaration à l'AFP, en date du 3 avril 2021, de l'Amiral Oussama RABIE, président de l'Autorité du canal

<sup>9</sup> Lloyd'sList du 6 avril 2021

- le 8 avril, l'armateur propriétaire a lancé la procédure de constitution du fonds de limitation de responsabilité devant la même juridiction de LONDRES
- Le 13 avril, la SCA fait saisir le navire de manière conservatoire en garantie du paiement d'une somme de 916 millions de dollars américains, alors que le montant du fonds de limitation de responsabilité serait de 115 millions de dollars américains. Le navire est, depuis, toujours sous l'effet de cette saisie conservatoire, mouillé au milieu du Grand Lac Amer. Il ne peut en partir. Tant que l'ordonnance de saisie conservatoire n'est pas levée, le navire ne peut recevoir ni l'autorisation de quitter le mouillage, ni aucune assistance d'un pilote, de lamaneurs ou de remorqueurs. Les membres d'équipage à l'exception de deux d'entre eux et les marchandises sont toujours à bord....
- Le tribunal économique d'ISMAÏLIA aurait été saisi à la fois par la SCA d'une demande d'indemnisation à hauteur de 916 millions de dollars américains visant l'armateur propriétaire du navire, et, par le propriétaire armateur d'une demande de mainlevée de la saisie. Après une première décision de rejet, du 4 mai 2021, l'instance d'appel, renvoyée au 29 mai a été, à nouveau, renvoyée au 20 juin 2021, des négociations étant en cours...<sup>10</sup>
- Il ne faut pas perdre de vue l'importance économique du Canal de Suez pour l'État égyptien. Le coût du péage serait de l'ordre de 500 000 US\$ pour un porte conteneur tel que l'« EVER GIVEN ». En 2020, 5000 portes-conteneurs l'auraient emprunté. 10 % du commerce maritime passerait là.

7 – L'enquête en cours permettra peut-être de connaître les causes de l'évènement :

- Il a été fait état d'un vent violent et subit, de sud-ouest, avec rafales à 40 nœuds, qui aurait agi sur les 18 000 mètres carrés de « voilure » du navire et de sa cargaison de conteneurs.
- la vidéo d'enregistrement, à partir du système AIS, de sa trajectoire, de l'entrée dans le canal jusqu'au point de choc avec la rive est, conduirait à penser à une possible vitesse excessive<sup>11</sup> dépassant la vitesse maximale autorisée de 9 nds. Les rafales violentes expliqueraient peut-être qu'il ait fallu adopter une vitesse élevée pour rester manœuvrant.
- le navire aurait également eu un « rate of turn » (ROT) nombre de degrés de rotation par minute élevé $^{12}$ , alors qu'il aurait dû être égal à 0

Ces informations sont données ici sous toutes réserves de ce que la ou les enquêtes et expertise(s) établiront de manière sûre...

Le navire a-t-il subi un effet de berge, un effet de squat, un effet de succion appliqué sur l'arrière par l'écoulement accéléré de l'eau entre la coque et la berge, consécutif, éventuellement, au ROT élevé ?

8 – Le commentateur n'est en possession que des informations données par les médias, dont les sites spécialisés de la presse maritime. Il se gardera donc bien de donner un quelconque avis sur les responsabilités encourues et sur l'indemnisation des préjudices éventuellement subis par les intérêts en jeu.

L'objet du présent commentaire est de faire réfléchir les lecteurs étudiants aux actions à entreprendre face à un évènement tel que celui survenu à l'« EVER GIVEN ».

<sup>10</sup> Gcaptain.com

<sup>11 12,3</sup> nds à la hauteur d'Ismaïlia, puis une montée régulière : successivement 12,4 nds, 13 nds, 13,1 nds, 13,4 nds, 14,2 nds, avant de revenir, avant le choc à 12,3 nds., d'après la reconstitution de la trajectoire : http://www.oceannavigator.com/video-reenacts-ever-green-suez-canal-grounding/

<sup>12</sup> Successivement : 16,1, 12,5, 8,6, 0,5, 12 et 1,3 au moment du choc d'après l'enregistrement indiqué supra note 11.

Quels réflexes avoir pour réagir au plus vite et le plus efficacement possible, si notamment l'on intervient dans l'intérêt du navire ?

L'objet des présentes est aussi d'élargir le cercle des lecteurs et de donner à ceux qui ne pratiquent pas le droit maritime, des éléments d'information leur permettant de comprendre la situation et sa traduction dans les médias.

9 - Le lecteur est invité à faire connaissance avec l'ensemble des nombreux acteurs de cet évènement et de ses suites (I), avant d'appréhender la mise en œuvre des actions prioritaires (II), laconstitution d'un fonds de limitation de responsabilité, qui aurait dû conduite à la mainlevée de la saisie conservatoire et (III), l'ouverture d'une procédure d'avarie commune.

#### I – QUELS ACTEURS?

10- Faire la liste de l'ensemble des acteurs rend compte de la complexité de la situation.

#### a) le navire :

- \* l'armateur propriétaire est SHOEI KISEN KAISHA (japonais)
- \* l'armateur enregistré : LUSTER MARITIME UK (anglais) filiale de SHOEI au PANAMA
- \* le pavillon du navire est celui de PANAMA
- \* Le navire a un gérant technique : BERHARD SCHULTE SHIPMANAGEMENT (allemand)
- \* Il est classé par la Société de classification : AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (américaine)
- \* l'affréteur à temps est la Compagnie EVER GREEN de TAIWAN (chinoise)
- \* le capitaine est indien :
- -Il est à la fois en charge de la gestion nautique du navire et à ce titre est susceptible d'engager la responsabilité du fréteur, l'armateur propriétaire, tout en permettant ainsi à l'affréteur à temps du navire de s'exonérer de sa responsabilité de transporteur maritime à l'égard des chargeurs et destinataire (sous connaissements),
  - et de la gestion commerciale ; il engage alors la responsabilité de l'affréteur
- \* le pilote égyptien à bord au moment des faits
- \* les assureurs corps et le ou les P&I clubs assureurs anglais de la responsabilité du propriétaire et de l'affréteur
- b) Les très **nombreux chargeurs et/ou destinataires**, de toutes nationalités, des diverses **marchandises en containers à bord**, et leurs assureurs facultés, outre les intervenants tels que les commissionnaires de transport concernés,
- c) Les assistants qui ont sorti le navire de sa fâcheuse position : remorqueurs, dragueurs etc.
- d) l'**Autorité du canal, SCA** (dépendant de l'État égyptien) qui a subi le blocage du canal et peut être une perte de revenus. Il semblerait qu'elle aurait également exposé le coût des travaux entrepris pour le dégagement du canal, qu'elle aurait chiffré à 316 millions de dollars américains

e) les tiers, les exploitants des navires bloqués ou retardés et leurs assureurs

Cette multitude d'acteurs de nationalités différentes aboutirait à l'application de règles de droit différentes, se neutralisant éventuellement ou rendant à tout le moins très difficile d'arriver à une solution acceptable, si les conventions internationales ne permettaient pas, à l'avance, de dégager des solutions opposables aux parties des Etats les ayant ratifiées.

Les deux actions prioritaires développées ci-après présentent le même degré d'urgence.

#### II LA CONSTITUTION D'UN FONDS DE LIMITATION DE RESPONSABILITE

11 En vertu d'une vieille tradition maritime, qu'il soit responsable en vertu d'un contrat ou d'un fait quasi délictuel à la suite d'un accident subi par un tiers par exemple, l'armateur a toujours pu limiter sa responsabilité en se libérant de sa dette de réparation par l'abandon de son navire et du fret.

Le principe de la limitation de responsabilité, dérogatoire du droit commun de la responsabilité qui édicte la réparation intégrale des dommages subis, se justifie par la nécessité, dans l'intérêt des parties concernées par une expédition maritime, de pouvoir assurer celle-ci, ce qui suppose de pouvoir prévoir le maximum des risques encourus. Même si la responsabilité du transporteur maritime pour pertes ou avaries subies par la marchandise transportée, est le principe, la limitation, non modifiable contractuellement à la baisse, est également la règle à l'égard des chargeurs/destinataires, en fonction du colis ou du poids transporté<sup>13</sup>. Un propriétaire de navire peut limiter sa responsabilité en fonction du tonnage du navire<sup>14</sup>

12 La modernisation introduite par les Conventions internationales successives de BRUXELLES du 10 octobre 1957 puis de LONDRES, du 19 novembre1976, amendée par le Protocole de LONDRES du 2 mars 1996, a, en effet, consisté à substituer au navire, un fonds en argent, et ce pour chaque événement.

Ce fonds est calculé en Droits de Tirage Spéciaux<sup>15</sup> ou l'équivalent au jour de la constitution du fonds, de manière dégressive, en fonction du tonnage du navire. Le propriétaire armateur de l'« EVER GIVEN » a ouvert à LONDRES, une procédure de constitution d'un fonds de limitation de responsabilité, fondée sur le Merchant Shipping Act de 1995<sup>16</sup>, qui se réfère à la Convention de LONDRES de 1976 et au Protocole de LONDRES de 1996.

<sup>13</sup> Art L.5422-13 du code des transports (France) art 4, a), §5 des Règles de La Haye-Visby, soit 666,67 DTS par colis ou unité, ou 2 DTS par kilo de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. Ces dispositions seront applicables dans les rapports entre le transporteur EVERGREEN et les intérêts marchandises.

<sup>14</sup> Ceci s'applique à tous types de navires : navires de commerce de tous types, navires de pêche, navires de plaisance, navires de servitude, FPSO etc....

<sup>15</sup> Les DTS (SDR en Anglais) constituent un instrument monétaire international créé par le Fonds monétaire international en 1969 pour compléter les réserves officielles existantes des pays membres. Cinq devises sont prises en compte : le Dollar américain, l'Euro, le Renminbi (RMB) chinois, le Yen japonais et la Livre Sterling. A la date approximative de la constitution du fonds relatif à l'EVER GIVEN, le DTS valait aux environs de 1,44 US \$

<sup>16</sup> Ce sont les dispositions des articles 185 et 186 du Merchant Shipping Act de 1995 qui règlent, conformément aux Convention et Protocole de 1976 et 1996, la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire en droit anglais. En France, ce sont les dispositions du code des transports, articles L5121-3 à L5121-L51211 et R5121-1 à R5121-10.

Non seulement l'armateur propriétaire, mais aussi l'affréteur et les assistants peuvent constituer le fonds. Celui déposé par un des bénéficiaires est réputé l'être au profit des autres.

13 Le lecteur n'est pas invité à entrer dans le détail de la procédure de constitution du fonds ; c'est habituellement le travail des avocats. Ce qui est en revanche plus intéressant, c'est la question de l'opposabilité du fonds aux créanciers. En l'espèce, les conséquences financières de l'évènement sont très importantes si l'on considère la seule réclamation d'origine de la SCA, soit 916 millions de US\$ à laquelle pourrait être opposé le fonds de 115 millions de US\$....

Une fois le fonds constitué, sous forme de caution bancaire, de garantie de Protecting and Indemnity club, ou encore sous forme de somme d'argent déposée sur un compte séquestre <sup>17</sup>les bénéficiaires peuvent l'opposer aux créanciers d'origine contractuelle ou délictuelle. Si les conséquences dommageables d'un évènement totalisent un montant de 800 millions de Dollars américains et que le montant de la limitation de responsabilité s'élève à 100 millions de Dollars américains, les créanciers, qui auront fait connaître leur créance auprès du liquidateur ne toucheront une indemnisation, dont le principe aura dû être reconnu préalablement, qu'en proportion de l'importance de leur créance, sauf à appliquer les règles propres aux privilèges maritimes....

La constitution du fonds de limitation interdit à tout créancier d'exercer une action relative à des droits auxquels la limitation est opposable, sur d'autres biens de la personne au nom de laquelle le Fonds a été réservé à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

#### a) Opposabilité à l'Autorité du canal de SUEZ, qui a saisi le navire de manière conservatoire :

14 La créance en dommages et intérêts de SCA résulte, de son point de vue, du blocage et est en relation directe avec l'exploitation du navire. Lorsque le fonds sera définitivement constitué, s'il ne l'était pas déjà, son existence pourra être opposée à SCA pour soutenir une demande de mainlevée de la saisie. La saisie a vraisemblablement été faite en vertu de la Convention de BRUXELLES du 10 mai 1952, que l'Egypte a signée et ratifiée, et selon la procédure du droit égyptien.

L'auteur du présent article n'a pas eu connaissance du contenu des demandes et conclusions échangées entre le propriétaire armateur du navire et la SCA, ni de la décision rendue le 4 mai 2021, maintenant la saisie. Il ne peut dès lors dire si le juge égyptien a été ou non saisi d'une discussion sur l'opposabilité du fonds de limitation constitué à LONDRES. Curieusement, rien dans les informations données par la presse spécialisée ne laisse penser que ce débat ait eu lieu, alors qu'il paraît évident que le propriétaire armateur du navire avait tout intérêt à l'introduire.

Cette situation apparente est d'autant plus curieuse que l'EGYPTE a signé et ratifié la Convention de BRUXELLES du 10 mai 1952 qui précise les conditions auxquelles sont soumises les saisies conservatoires de navires, et est partie à la Convention de LONDRES de 1976 sur la limitation de responsabilité du propriétaire de navire. Il y a là un mystère dont l'auteur de ces lignes voudrait bien connaître la clé!

<sup>17</sup> Le plus souvent une caution bancaire ou une lettre de garantie de P&I club.

La constitution du fonds de limitation oblige le juge à ordonner la mainlevée de la saisie conservatoire du navire ou de tout autre bien du propriétaire au profit duquel le fond a été constitué. Elle libère également le propriétaire du navire des cautions et garanties données. Il va de soi que la constitution du fonds de limitation peut interdire toute action contre l'assureur du propriétaire du navire. Il a même été décidé d'ailleurs, qu'elle rend caducs les privilèges maritimes

15 Certes, l'armateur doit justifier de l'opposabilité en Egypte de la décision de justice anglaise admettant la constitution du fonds., mais dès lors qu'une décision de la juridiction londonienne constate cette constitution, il ne devrait s'agir, à priori, que d'une simple formalité.

SCA pourrait aussi contester ce fonds devant le juge l'ayant autorisé en Grande Bretagne, en soutenant par exemple que l'événement s'est produit du fait de la faute personnelle et inexcusable ou la faute personnelle intentionnelle de la part de l'armateur. Une telle faute personnelle est rare. Ce peut être le cas de la décision de faire naviguer un navire en mauvais état de navigabilité ou de mauvaise organisation volontaire du travail à bord imposée par l'armateur Rien n'indique qu'elle l'aurait tenté.

### b) Opposabilité aux intérêts cargaison en cas de pertes ou d'avaries subies du fait de l'événement.

14 Des actions en responsabilité pour pertes ou dommages aux marchandises, plus éventuellement en réparation d'un préjudice né du retard de livraison pourraient être tentées contre l'affréteur à temps du navire, pris en sa qualité de transporteur émetteur des connaissements, mais les créances qui résulteraient d'un jugement le condamnant se verraient opposer le fonds et peut être aussi la limitation de responsabilité du transporteur maritime, et ne seraient éventuellement prises en charge que pour partie. Si l'évènement était, après enquêtes et expertises, réputé provenir d'une faute nautique du capitaine, représentant l'armateur propriétaire, le transporteur pourrait soutenir devoir être exonéré, par application des dispositions de la Convention de BRUXELLES du 25 août 1924.

### c) Opposabilité aux tiers, armateurs et/: ou affréteurs des navires bloqués et retardés et des intérêts cargaison à bord de ces navires, et de leurs assureurs respectifs,

15 Ils n'ont pas de lien contractuel avec le navire et doivent, pour engager sa responsabilité démontrer la faute du propriétaire ou de l'affréteur du navire. Le fonds de limitation leur serait opposable.

### <u>d)</u> <u>Opposabilité dans les rapports entre l'armateur propriétaire et l'affréteur du navire</u> et ce selon les dispositions de la charte partie signée entre ces parties

16 Mais, certaines créances ne peuvent se voir opposer la constitution d'un fonds de limitation, Lorsqu'elles ne sont pas des créances de responsabilité :

- indemnité d'assistance, de sauvetage (ceci peut concerner SCA pour les frais de déséchouement)

<sup>18</sup> Le fonds de limitation de responsabilité du « KINI KERSTEN » a été contesté au motif d'une organisation des quarts à la passerelle contraire à la Convention STCW.

- créances de contribution aux avaries communes

Car celui qui assiste ou qui accepte un sacrifice volontaire doit espérer un paiement intégral



Travaux de dragage sous l'avant du navire .... avant l'intervention d'une énorme drague flottante (crédit photo SCA)

## III AVARIES COMMUNES (application des Règles d'York et d'Anvers, 1974, règles conventionnelles, purement privées

Des dépenses, sans doute importantes, évaluées par la SCA à 316 millions de US\$, ont été exposées pour tirer le navire échoué de sa position : remorqueurs, dragues etc...Elles sont anormales, en ce sens qu'elles ne constituent pas une charge d'exploitation normale du navire.

Elles peuvent justifier l'introduction d'une procédure d'avaries communes.

L'avarie commune produit l'effet de créer un droit à contribution et une obligation de contribution au profit et à la charge de toute personne qui est intéressée dans l'expédition maritime.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Voir Philippe DELEBECQUE, Droit maritime, Dalloz, 13ème édition, n°971 et suiv. Pages 712 et suiv.

L'intérêt de cette procédure est, pour l'armateur propriétaire du navire, de faire participer les chargeurs et/ou destinataires des marchandises à bord aux dépenses anormales, qui dépassent le cadre du fret, exposées dans le cadre de l' « aventure maritime commune ». Ces dépenses sont notamment celles que la SCA indique avoir exposées pour dégager le navire de sa fâcheuse position.

De multiples questions se poseront dans le cadre de la procédure d'avarie commune :

- faudra-t-il prendre en compte les seules dépenses de remise à flot du navire ?
- faudra-t-il prendre en compte les seules éventuelles avaries subies par les marchandises dont l'origine serait certaine pendant les 6 jours d'échouement...
- faudra-t-il retenir les dommages résultant de la saisie conservatoire ?

#### Un dispacheur (ou adjuster) va vérifier :

- que les conditions de l'avarie commune sont réunies,
- identifier les intérêts unis, activement et passivement, ce qui sera très complexe, compte tenu du nombre d'intervenants et de la complexité, dans le temps, de la situation matérielle du navire et des marchandises
- et préciser les conditions de leur contribution

Le dispacheur va avoir un énorme travail de compilation des connaissements, factures, certificats d'assurances, éventuels rapports d'expertise etc...Il peut y avoir 20 chargeurs/destinataires différents dans un TC 40' de produits palettisés...comme il peut y avoir 10 chargeurs/destinataires d'une même marchandise répartie en 10 TC 40'...

#### Il va déterminer :

- la masse créancière : éventuelles avaries subies par le navire, coût des opérations de renflouement, éventuelles avaries subies par les marchandises du fait de l'événement mais pas les éventuels dommages subis par les navires bloqués ; pas davantage les dommages immatériels ou pertes de revenus du canal
- et la masse débitrice : la valeur des marchandises, la valeur du navire et du fret

## En l'état de l'ignorance de l'évolution des suites de l'évènement, il est trop tôt pour conclure. Tout au plus peut-on faire un commentaire qui essaie d'être synthétique :

Du point de vue juridique, il y aura cohabitation et/ou affrontement entre des règles différentes, aussi bien en Egypte qu'en Grande Bretagne.

- En Egypte, lieu de l'événement, lieu de la saisie conservatoire et lieu du blocage du canal,
- En Grande Bretagne, lieu d'un des ports de déchargement en Europe, mais aussi lieu de l'introduction de la demande de constitution du fonds de limitation de responsabilité et lieu d'ouverture de la procédure d'avaries communes, sans oublier le lieu du siège des P&I Clubs concernés et sans doute d'un certain nombre d'assureurs...

- entre les règles propres à la saisie conservatoire de navire (Convention de 1952), à la limitation de responsabilité (Convention 1976 et Protocole de 1996) aux avaries communes (Règles d'York et d'Anvers), au transport sous connaissement des marchandises (Convention de Bruxelles du 25 août

1924 et les Règles de LA HAYE/VISBY) la législation relative à l'utilisation du canal, les règles de droit égyptien sur les actions quasi délictuelles.

La complexité viendra, non pas de la nature de l'événement – les règles sont connues et éprouvées - mais du nombre d'acteurs et de la confrontation entre deux mondes, l'un rationnel, l'autre sans doute beaucoup moins rationnel ...

Le lecteur étudiant trouvera, il faut l'espérer, quelques bonnes raisons pour approfondir les questions juridiques rapidement survolées. Le lecteur non familier de ces questions aura peut-être envie de lire avec un autre œil les nouvelles données sur ce malheureux porte-conteneurs.

Une lecture rapide des évènements pourrait amener l'observateur à se dire que l'Egypte est momentanément en position de force en tenant un otage entre ses mains et peut être tentée d'ignorer la limitation de responsabilité du propriétaire de navire...Bon exemple de la modestie que le juriste doit toujours avoir...pour appréhender les rapports de force.

Une réflexion un peu plus approfondie pourrait conduire à retenir que l'attitude apparemment intransigeante de l'Egypte risquerait, sauf augmentation significative du prix du carburant, d'entraîner un certain nombre d'armateurs à choisir de dorénavant contourner l'Afrique ....Ce n'est pas certain, car ce détour représente en moyenne 11 jours de plus de navigation...même si actuellement, il serait financièrement compétitif. Il y aura encore, longtemps, une « congestion » de navires aux entrées et dans le canal. Puissent-ils ne pas tous être conduits aux prétoires...!

Bernard MARGUET

Avocat honoraire au Barreau du Havre

#### Addendum

L'armateur du « EVER GIVEN » et l'Autorité du Canal ont mené une négociation qui a abouti à un accord, homologué par le Tribunal d'ISMAÏLIA le 6 juillet 2021, qui a ordonné la mainlevée de la saisie conservatoire du navire. Celui-ci, libre, a quitté le canal de Suez le 7 juillet 2021 à destination de l'Europe.

Une première constatation s'impose : les éléments de la transaction ne sont pas révélés , ce qui est normal s'agissant de ce type d'accord. Toutefois, tout ou partie du montant sur lequel l'accord a été bâti devrait être connu dans le cadre de la procédure d'avarie commune car l'armateur propriétaire aura intérêt à faire prendre en compte le montant payé à SCA au titre des dépenses exposées pour sortir le navire de sa position en travers du canal.

Une question surgit : les parties ont-elles tenu compte de la limitation de la responsabilité de l'armateur du navire et du fonds de limitation si la procédure de constitution de celui-ci a été menée jusqu'au bout ? Il est probable que les parties se sont mises d'accord sur un montant supérieur à celui du fonds. Ce ne sera peut-être pas sans créer une interrogation de la part des intérêts marchandises dans le cadre de la procédure d'avarie commune. Ces derniers auraient, selon toute vraisemblance, intérêt à opposer à l'armateur propriétaire du navire le montant du fonds de limitation de responsabilité, sans doute bien moindre que le montant de la transaction.

Le 9 juillet 2021 B M

## Comment réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime ?



La sensibilisation au réchauffement climatique dans le transport maritime : Instruments et solutions de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre

#### Elisa SUFFYS

Actualité juridique maritime
Vice-Présidente AEDMH 2020/2021
Etudiante Master 2 Droit des activités maritimes et portuaires
Stagiaire à la CMA-CGM

#### I- Les gaz à effet de serre dans le transport maritime – Définition

Si les émissions de gaz à effet de serre sont au cœur du processus de protection de l'environnement depuis plusieurs années déjà, la question de leur limitation dans le transport maritime est plus récente. Afin de ne pas aggraver les effets de la pollution, le transport par mer doit être contrôlé. Aucune évolution négative ne peut être envisagée à ce stade du progrès, dans la préservation de l'environnement. C'est pour cela que chacune des dispositions prises par les réglementations internationales, doivent s'appliquer à la problématique des transports maritimes et des gaz à effet de serre. Les objectifs de réduction sont à appliquer dans les transports effectués par mer. Ces transports maritimes se retrouvent dès lors dans le "radar" de ces accords. Ils doivent s'accommoder des règles adoptées et répondre aux objectifs fixés.

Pour réduire l'émission des gaz à effet de serre dans le transport maritime, il convient alors de définir ces notions.

« Les Gaz à Effet de Serre (GES) sont des gaz qui absorbent une partie des rayons solaires en les distribuant sous la forme de radiations au sein de l'atmosphère terrestre, phénomène appelé effet de serre »<sup>1</sup>. Ces gaz, d'origine naturelle, sont liés aux activités humaines. Les principaux gaz à effet de serre (GES) sont le dioxyde de carbone (CO2), le méthane (CH4), l'oxyde nitreux ou protoxyde d'azote (N2O) et des gaz fluorés : hydrofluorocarbure (HFC)<sup>23</sup>.

L'émission de ces gaz est en partie responsable du réchauffement climatique. Les activités humaines sont fortement émettrices des gaz à effet de serre. Le dioxyde de carbone (CO2) est le premier GES émis par l'homme. Il représente 77% des émissions<sup>4</sup>.

L'OMI s'est penchée sur la question de la sauvegarde de l'environnement dès le XXème siècle, par la mise en place de la Marpol. Celle-ci fut ensuite complétée par différentes conventions au plan international, européen et national.

"Si le monde peut compter sur des transports maritimes internationaux sûrs, sécurisés et rentables, c'est au cadre réglementaire élaboré et tenu à jour par l'OMI qu'il le doit." <sup>5</sup>

Le transport maritime demeure l'épine dorsale du commerce mondialisé et de la chaîne d'approvisionnement manufacturière : plus des quatre cinquièmes du commerce mondial de marchandises en volume sont transportés par mer. Le transport maritime représente 90% du commerce mondial.

Le transport représente aujourd'hui 30% de l'émission des GES<sup>6</sup>, ce qui fait de lui le secteur le plus émetteur. Il requiert, de ce fait, une réaction rapide et efficace des Etats afin de prévenir des risques qu'il représente. La limitation de l'émission de ces gaz est un enjeu essentiel du XXIème siècle. Alors que la question du réchauffement climatique est au cœur du débat environnemental, comment situer la problématique de la réduction de l'émission des gaz à effet de serre dans le transport maritime ?

https://www.actuenvironnement.com/ae/dictionnaire\_environnement/definition/gaz\_a\_effet\_de\_serre\_ges.php4

Arrêté du 25 janvier 2016 relatif aux gaz à effet de serre couverts par les bilans d'émission de gaz à effet de serre et les plans climat-air-énergie territoriaux

https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1855

<sup>4</sup> https://www.apc-paris.com/gaz-serre

<sup>5</sup> https://www.imo.org/fr/About/Pages/Default.aspx

<sup>6</sup> https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/defis-environnementaux/changement-climatique/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-des-transports

### II- La question des gaz à effet de serre au plan international : Les instruments juridique de l'ONU

Depuis le début des années 40, les dispositions en lien avec la pollution environnementale n'ont cessé d'évoluer. La question environnementale s'est ensuite étendue aux transports maritimes. L'enjeu actuel tend à la réduction de l'émission des gaz à effet de serre dans le transport maritime. Cette diminution est envisagée au niveau de plusieurs entités et par la quasi-totalité des Etats dans le monde aujourd'hui. La question du réchauffement climatique domine les problématiques de notre siècle.

#### → Le réchauffement climatique : un débat tardif mais actuel

Dès 1948, l'ONU est venue compléter les nouvelles règles intergouvernementales en procédant à la création de l'organisation maritime internationale (OMI). Elle a pour but « d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements (...) et d'encourager et faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution »<sup>7</sup>.

L'OMI a mis en place la plus importante de toutes ces mesures en adoptant la convention MARPOL. En 1997 fut adopté un protocole supplémentaire, l'annexe VI intitulée "Réglementation pour la prévention de la pollution de l'air par les navires ». Elle regroupe les quatre grandes pollutions atmosphérique. La convention MARPOL fixe des objectifs indispensables à la sauvegarde environnementale. Elle prévoit alors des systèmes de régulations et de prévention pour lutter contre la pollution atmosphérique. Il s'agit précisément de prévenir des pollutions provoquées par les gaz à effet de serre en mer<sup>8</sup>.

Cette annexe instaure l'idée d'un contrôle accru des zones maritimes appelés zone ECA (Emission Control Area) en vue de réduire l'émission des GES visés.

Pour clôturer la présentation de l'OMI et de la MARPOL, il convient d'insister sur leur rôle capital dans la prévention de la pollution marine par les navires. En 2018 l'OMI projette alors une réduction des émissions des gaz à effet de serre. L'objectif fixé est de "réduire les émissions de CO2 par activité de transport d'au moins 40% d'ici 2030, en poursuivant les efforts en vue d'atteindre 70% d'ici 2050, par rapport à 2008. Le second est de réduire le volume total des émissions de GES annuelles d'au moins 50% en 2050 par rapport à 2008"9.

L'OMI prévoit plusieurs solutions notamment en proposant une réduction de la vitesse des voyages, en envisageant la possibilité de recourir aux biocarburants ou en envisageant le retour à la voile. A court terme, le but est de réduire drastiquement les émissions de GES. A l'avenir, l'OMI cherche à équilibrer les besoins et prévoit des solutions sur la durée, en répondant à la fois à la demande commerciale du transport maritime et à la préservation de l'environnement.

Le projet de développer une flotte de navire au GNL reste incertain et se heurte à de nombreuses difficultés. Aujourd'hui les navires n'ont pas tous recours à ce combustible, et sa mise en pratique reste délicate. Dans ce contexte, comment envisager que les objectifs de la commission européenne de  $2030^{10}$  soient atteints.

Les mesures restrictives énergétiques dans le monde maritime (prévu par l'EEDI<sup>11</sup>) ont été repoussée

 $<sup>7\\ \</sup>underline{\text{https://www.imo.org/fr/about/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx}}$ 

 $<sup>8</sup>_{https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019\_fr.pdf}$ 

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup>https://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/pages/reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx

<sup>10</sup> https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030\_fr

<sup>11</sup> https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Technical-and-Operational-Measures.aspx

par l'OMI à 2025<sup>12</sup> initialement prévus pour 2022, preuve que ces projets ne sont, pour l'heure, pas encore envisageables ni suffisamment efficaces.

#### → Réglementation internationale : transports maritimes, oubli ou négligence ?

En complément de la convention MARPOL, et des dispositions prévues par l'OMI, les Etats se sont entendus sur la question de la préservation de l'environnement au sens large.

Les réactions internationales à la problématique de l'émission des gaz à effet de serre ont mené à la rédaction de plusieurs écrits. Parmi les plus pertinents on retrouve l'agenda 21 de Rio, le protocole de Kyoto et les accords de Paris aussi connus sous le nom de COP 21. Ces trois institutions ont un rayonnement mondial.

La question se pose alors de savoir en quoi ces conventions viennent compléter les dispositions déjà adoptées par la MARPOL et l'OMI ?

Le but de ces nouvelles réglementations est de mieux dispenser le savoir acquis sur les problématiques environnementales tout en envisageant des solutions innovantes et payantes pour l'avenir. Néanmoins, le transport maritime semble évincé des discussions. En effet ne sont abordés que les émissions de gaz à effet de serre au sens général.

Le protocole de Kyoto a complété les instruments juridiques développés par les Nations Unis. En cas de non-respect des obligations les Etats parties seront sanctionnés. La réunion tenue entre les partis à Montréal en 2005 a acté de cette disposition. Ce système punitif affirme la volonté des institutions de répondre à un besoin urgent de mise en conformité de la réglementation avec les besoins environnementaux.

Ce protocole "joue donc clairement un rôle clé dans la réalisation de l'objectif de la convention des Nations unies sur les changements climatiques, à savoir stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre et réduire les conséquences du changement climatique"<sup>13</sup>.

Le transport maritime n'a été inclus que très récemment dans les efforts de réduction des gaz à effet de serre au niveau mondial. C'est pour cette raison que le transport maritime et les GES sont si peu intégrés dans les derniers engagements internationaux. Si l'organisation maritime internationale est soucieuse des enjeux environnementaux au plan maritime, et par conséquent de l'effet du transport maritime sur les gaz à effet de serre, toutes ces réglementations internationales ne traitent pas spécifiquement du transport maritime. C'est le moyen de transport rejetant le moins de gaz à effet de serre 3,5% <sup>14</sup>, il ne représente qu'une part infime de l'activité à l'origine de l'émission des GES.

#### III- Le traitement des gaz à effet de serre au niveau national et européen

Les différents textes internationaux s'appliquent en parallèle de règlements européens et de directives nationales.

#### → La vision européenne des GES dans le transport maritime

L'implication de l'Union européenne et le soutien apporté dans la réduction des GES émis par les transports maritimes se traduit par la mise en place de collecte de données. Cette collecte a pour finalité de contribuer à la participation de l'Union européenne dans la lutte contre la pollution atmosphérique. Les objectifs fixés par Paris en 2015 sont menacés par l'augmentation du fret. Le transport maritime croit, et les pronostics envisagent une augmentation de 50% à 250% d'ici à 2050 des émissions dues

 $<sup>^{12} \</sup>underline{\text{https://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/pages/reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx}}$ 

 $<sup>^{13}\</sup>underline{\text{https://unfccc.int/fr/news/la-deuxieme-phase-du-protocole-de-kyoto-sur-la-reduction-des-emissions-est-atteignable-mais-une-plus}$ 

<sup>14 &</sup>lt;a href="https://www.europarl.europa.eu/news/fr/headlines/society/20191129STO67756/emissions-de-co2-des-avions-et-des-navires-faits-et-chiffres-infographie">https://www.europarl.europa.eu/news/fr/headlines/society/20191129STO67756/emissions-de-co2-des-avions-et-des-navires-faits-et-chiffres-infographie</a>

aux transports maritimes<sup>15</sup>.

Dans l'optique de contribuer à la réduction de la propagation des gaz à effet de serre, la commission européenne met en place des mesures de surveillance, de déclaration et de vérification <sup>16</sup> (MRV) des émissions de CO2 (directive de 2009 révisé en 2015). Ces mesures sont applicables à l'ensemble des navires et doivent encourager ces derniers à réduire leurs émissions. De nombreux textes ont complété les mesures prises par l'Union européenne : "Le système d'échange et de quotas d'émissions (SEQE) de l'union européenne, du Parlement européen et du Conseil souligne la nécessité d'agir sur les émissions du transport maritime" En effet la mise en place dès 2009 de ce système MRV (Monitoring, reporting and verification) a fait pression sur l'OMI qui a alors mis en place dès 2011 le système "MRV - OMI" en anticipant les initiatives de la communauté maritime internationale.

La Commission européenne propose en 2020 de faire passer les objectifs de -40% à -55% d'ici à 2030<sup>19</sup>. Cette proposition se heurte toutefois aux désaccords de certains Etats. Si les ententes internationales sont essentielles pour garantir l'efficacité des projets menés en ce sens, chaque État est libre d'adhérer à ces mesures. Cela vient rajouter une difficulté à un problème déjà bien complexe. Un réexamen du projet est prévu pour 2021, avec pour objectif une réduction de -55% depuis 1990.

La Commission européenne a proposé en 2009 "La stratégie européenne de transport maritime 2009/2018"<sup>20</sup> avec pour finalité la réduction de l'émission des gaz à effet de serre par le transport maritime. Dès 2009 la Commission européenne a pris en compte l'impact du transport maritime sur ce sujet.

#### → Les relations franco-européenne : une préservation complexe

En ce qui concerne les textes Français on retrouve des dispositions dans le code de l'environnement. Notamment l'article L218-2 du code de l'environnement modifié en 2015<sup>21</sup>. Cet article met en place une limite de la teneur en soufre du combustible afin de répondre aux nouvelles exigences de la convention MARPOL.

Les textes européens vont plus loin que la Convention MARPOL sur deux points. D'une part, les navires à passagers ont été soumis, avant 2020, à un taux abaissé à 1,5 % (et qui est passé à 0,5 % au 1er janvier 2020). Une condition est néanmoins posée : seuls sont concernés les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de l'Union Européenne<sup>22</sup>.

Ces limites s'appliquent différemment selon les zones d'activités des navires. Un navire en transit en Méditerranée doit avoir un combustible dont la teneur en soufre doit être inférieure à 0,5% de masse. A l'inverse, un navire à quai qui fait escale plus de deux heures dans un port Européen doit avoir une teneur en soufre inférieure à 0,1%<sup>23</sup>. Ce parallèle des chiffres prévu aux normes illustre l'affaire du paquebot AZURA qui a fait l'objet d'une décision jurisprudentielle récente par la Cour de cassation

<sup>15</sup> https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping\_fr#tab-0-0

<sup>16</sup> https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02015R0757-20161216

<sup>17</sup> https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping\_fr#tab-0-0

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup>Loïc GRARD, Professeur de droit public, Directeur du Centre de Recherche et de Documentation Européennes et Internationales (CRDEIEA 4193) Université de Bordeaux, Colloque de l'union européenne - Transport maritime - Changement climatique, DMF – Juillet 2019, n°815.

<sup>19</sup> https://www.citepa.org/fr/2020\_10\_a03/

 $<sup>{\</sup>bf 20}_{\underline{https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02514581/document}$ 

<sup>21</sup> https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\_lc/LEGIARTI000031695024/

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup>Gaël PIETTE, Professeur à l'Université de Bordeaux CRDEI, Les défis posés au droit maritime par les changements climatiques, DMF – Juillet 2019, n°815.

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup>Loïc GRARD, Professeur de droit public, Directeur du Centre de Recherche et de Documentation Européennes et Internationales (CRDEIEA 4193) Université de Bordeaux, Colloque de l'union européenne - Transport maritime - Changement climatique, DMF – Juillet 2019, n°815.

en novembre  $2020^{24}$ . Ce navire a souté un fioul (en Espagne) contenant 1,7% de soufre, avant de faire escale à Marseille. Le capitaine a été sanctionné pour ne pas avoir respecté ce pourcentage. Le croisiériste a été considéré comme un ferry faisant une ligne régulière.

En continuité avec la problématique du pourcentage de soufre autorisé, la Cour de Justice a statué sur une question préjudicielle introduite par le Tribunal de Gênes, et a répondu ainsi : « un navire de croisière relève du critère des «services réguliers», à condition qu'il effectue des croisières, avec ou sans escales, s'achevant dans le port de départ ou dans un autre port, pour autant que ces croisières sont organisées à une fréquence déterminée, à des dates précises et, en principe, à des heures de départ et d'arrivée précises, les intéressés pouvant librement choisir entre les différentes croisières offertes »<sup>25</sup>

Le combustible de l'AZURA contenait 1,7% de soufre. L'idée est ici d'encourager les navires à utiliser les branchements électriques à quai, plutôt que des moteurs auxiliaires pour produire l'électricité dont ils ont besoin à quai<sup>26</sup>.

Pour répondre aux nouvelles exigences et s'accommoder du principe de moralité faisant suite à cet événement, l'AFCAN (Association française des capitaines de navires) a proposé que la mer Méditerranée devienne une zone de contrôle des émissions de soufre, aussi connu sous le nom de zone ECA. L'établissement de cette zone est soumis à l'approbation des pays membres de l'OMI.

La zone ECA, en réglementant à la fois les émissions d'oxydes d'azote et de soufre, apportera des bénéfices supplémentaires. Elle permettra ainsi une amélioration globale de la qualité de l'air dans toute la Méditerranée. De même elle contribuera à de réels bénéfices pour la santé des populations du bassin méditerranéen.

 $<sup>^{24}\</sup>text{Cour}$  de cassation - Chambre criminelle du 24 novembre 2020 /  $n^{\circ}$  19-87.651

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup>Gaël PIETTE, Professeur à l'Université de Bordeaux CRDEI, Les défis posés au droit maritime par les changements climatiques, DMF – Juillet 2019, n°815.

<sup>&</sup>lt;sup>26</sup> Gaël PIETTE, Professeur à l'Université de Bordeaux CRDEI, Les défis posés au droit maritime par les changements climatiques, DMF – Juillet 2019, n°815.

#### **IV-** Conclusion

Afin de répondre à l'ensemble des exigences des réglementations internationales, européennes et française, les compagnies de transports maritimes françaises ont dû s'adapter. C'est par le biais de nouvelles technologies que le transport de marchandise par mer tend à devenir plus "propre".

La premier équipement que l'on peut aborder sont les scrubbers qui jouent le rôle de pots catalytiques pour les navires en agissant notamment sur les dioxydes de soufre (SOx). Cette solution offre plusieurs avantages, notamment il permet de conserver le fuel lourd à 3,5. Si cette disposition convient à la réglementation IMO 2020<sup>27</sup>, elle n'a aucun intérêt pour traiter le CO2. A cela s'ajoute le fait que le navire consomme davantage de carburant donc émet plus de CO2. Ce nouveau système est discutable. Elle présente de nombreux désavantages. Le scrubber rejette les eaux traitées dans les mers et les océans. La liste des ports les interdisant ne cesse de s'allonger en raison de préoccupations liées à la pollution de l'eau<sup>28</sup>.

Par ailleurs, de nouvelles motorisations sont envisagées comme une solution d'avenir. Ce sont les moteurs à propulsion dual fuel. Ces nouveaux moteurs, au cœur de l'actualité maritime, fonctionnent aussi bien au fioul lourd, au diesel marin et au gaz naturel liquéfié (GNL). Ce gaz est donc un hydrocarbure naturel. Considérant la réglementation de plus en plus stricte en matière de pollution atmosphérique en vigueur dans plusieurs régions du monde, "la substitution d'autres carburants par le GNL améliorera la qualité de l'air et diminuera les effets néfastes sur la santé humaine et l'environnement"<sup>29</sup>.

"Un navire à propulsion GNL émettra alors jusqu'à 20% de moins d'émissions de gaz à effet de serre en comparaison des navires actuellement motorisés au fuel'<sup>30</sup>.

Pour conclure on peut envisager une solution plus ancienne, et déjà très prometteuse, avec la mise en place du transport maritime à la voile. Plusieurs projets sont actuellement en développement partout dans le monde<sup>31</sup>. C'est le cas de la compagnie « Grain de Sail »<sup>32</sup>, qui a réalisé son premier départ en novembre 2020, en mettant le cap vers New-York grâce à son cargo à voile.

Ces nouvelles problématiques ayant ouvert sur des solutions plus innovantes, la question se pose de savoir si le vent peut être entendu comme un nouveau carburant ?

19

<sup>27</sup> https://www.bloglobal.fr/wp-content/uploads/2020/01/IMO2020-Flyer\_FR\_light.pdf

<sup>29</sup> https://clearseas.org/fr/gnl/

<sup>30</sup> https://www.cmacgm-group.com/fr/actualites-medias/CMA-CGM-et-Total-ont-finalise-la-plus-grande-operation-au-monde-d-avitaillement-en-Gaz-Naturel-Liquefie-dans-le-port-de-Rotterdam

<sup>31</sup> https://www.actunautique.com/2020/10/le-groupe-beneteau-confirme-son-partenariat-avec-neoline-pour-un-transport-ecologique-entre-la-france-et-l-amerique-du-nord.html

https://graindesail.com/fr/content/14-notre-voilier-cargo-grain-de-sail

## L'AVENIR DE L'EXPLOITATION ÉOLIENNE EN MER.



Mise en relation des activités maritimes et du réchauffement climatique.

#### Introduction

La production d'électricité est un secteur industriel qui permet de fournir aux consommateurs de l'énergie. La plupart des fournisseurs d'électricité, soutenu par les Etats dans le processus de production, ont recours aux énergies fossiles (charbon, pétrole, gaz naturel) ,aux centrales thermiques qui rejettent des oxydes de soufre, d'azote, de suie et aux centrales nucléaires qui émettent du dioxyde de carbone (GES) principale cause du réchauffement climatique. Les centrales nucléaires quant à elles produisent en plus des déchets nucléaires qui sont radioactifs et qui peuvent durer des décennies comme l'a démontré les accidents de Tchernobyl et fukushima<sup>1</sup>. Ces processus de production d'électricité ont des effets néfastes sur l'environnement plus précisément ils contribuent au réchauffement climatique.

## **Qu'est-ce donc le GES (A), le** réchauffement climatique (B)?

#### A) Le Gaz à Effet de Serre (GES)

C'est un gaz qui élève la température à la surface de notre planète en absorbant le

https://www.greenpeace.fr/nucleaire-solution-climat/

rayonnement infrarouge rouge émis par la surface de la terre.

#### B) Le réchauffement climatique

C'est "un phénomène global de transformation du climat caractérisé par une augmentation générale des températures moyennes(liés aux activités humaines), et qui modifie durablement les équilibres météorologiques et les écosystèmes"<sup>2</sup>.

Depuis la révolution industrielle, les températures à la surface de la terre ont augmenté, à cette période il fallait produire plus et à moindre coût avec des machines.

Face à cette situation dramatique dont l'enjeu est considérable pour nous et pour les générations à venir, on se demande ce que font les Etats?

Les Etats proposent des alternatives pour la production d'électricité en recourant à la nature, énergie renouvelable, pour la production d'une énergie verte comme : l'eau pour l'énergie hydroélectrique (consiste à utiliser l'eau pour produire de l'électricité) barrage d'Eguzon dans le

<sup>2</sup> 

https://youmatter.world/fr/definition/definition-re chauffement-climatique/#:~:text=Le%20r%C3%A9chappement%20 climatique%20 est%20un,%C3%A9
Quilibres%20m%C3%A9t%C3%A9
Orologiques%20et%20les%20%C3%A9co Syst%C3%A8mes.

département d'Indre de france exploité par EDF;

le soleil pour l'énergie solaire (champ de panneaux photovoltaïques de colles des mées exploité par ENGIE);

le vent pour l'énergie éolienne qui est le centre de notre réflexion..

Cette dernière méthode est la plus récente. Tous les Etats n'ont pas encore développé de cadre propre pour leur exploitation mais paraît un atout plus que suffisant pour les pays côtiers.

Dès lors on se demande qu'est ce que l'énergie éolienne (C)?

Comment fonctionne le mécanisme (D)?

#### C) L'énergie éolienne

L'énergie éolienne consiste à produire de l'énergie tout en convertissant la force du vent.

À cet effet, on installe une machine appelée éolienne. Cette machine est composée de différents éléments qui lui permette de fonctionner:

Le mât mesure entre 50 et 130 mètres de haut. c'est l'interface<sup>3</sup> entre la partie immergée et la partie la plus haute de l'éolienne. Une ouverture vers le bas

https://pole-transports-facdedroit.univ-amu.fr/sites/pole-transports-facdedroit.univ-amu.fr/files/public/viti\_alix\_-\_les\_parcs\_eoliens\_offshore\_en\_france\_-\_2015.pdf

permet d'accéder au transformateur qui permet d'augmenter la tension de l'électricité et de l'injecter dans le réseau<sup>4</sup> électrique.

Le rotor est la partie rotative de l'éolienne placée en hauteur dans le but de capter les vents forts et réguliers.

La nacelle est située au sommet du mât et contient les éléments nécessaires à son fonctionnement.

Il existe deux types d'éolienne. Elles sont classées en fonction du milieu d'installation : éolienne sur terre "onshore" et\_éolienne en mer "offshore" objet de notre rédaction.

Une éolienne en mer peut être installée deux façons<sup>5</sup>.

Les éoliennes posées sont implantées sur des fondations directement fixées au plateau continental, à une profondeur maximum de 50 mètres.

Les éoliennes flottantes, au-delà de 50 mètres de profondeur on a recours à l'éolienne flottante. Elles sont fixées sur

22

https://www.connaissancedesenergies.org/quels-sont-les-constituants-d-une-eolienne-13012

http://www.journal-eolien.org/tout-sur-l-eolien/e olien-en-mer-pose-eolien-en-mer-flottant/#:~:te xt=Une%20%C3%A9olienne%20en%20mer% 20peut,maintenir%20l'ensemble%20en%20po sition.

des fondations flottantes, fixées au sous-sol marin par des câbles.

#### D) le mécanisme de fonctionnement d'un parc éolien offshore

Un parc éolien transforme le vent en énergie et la transfère via des câbles sous-marins à une station en mer qui minimise la perte, puis cette énergie est envoyée à la station terrestre par un câble unique qui à son tour se charge d'amplifier l'intensité de l'énergie en l' injectant dans le réseau électrique.

Après avoir vu tout le dispositif ainsi que le fonctionnement d'un parc éolien, on se pose donc la question de savoir, de quel encadrement juridique bénéficie l'exploitation éolienne en mer pour lui réserver un avenir ?

A proprement parler,

## Quel cadre juridique accompagne l'exploitation éolienne en mer ?

Dans les faits nous constatons que l'exploitation de l'éolienne bénéficie d'un le cadre juridique international (I), fait l'objet de réglementation de l'union européenne (II) et qu'il à une place dans le droit national français (III) qui dans leur ensemble prouve l'intérêt lié à l'exploitation de l'éolien en mer (IV).

#### I- le cadre juridique international

Il s'agit de prendre des mesures universelles face une situation qui n'exclut personne.

Tout part de la conférence de RIO de Janeiro qui s'est déroulée du 3 juin au 14 juin 1992. À cette Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement (CNUED), appelée aussi "sommet de la terre de Rio", ont participé une centaine de chefs d'Etat et de gouvernement avec la présence de plus 1500 ONG.

La conférence de Rio fixe les lignes d'action visant à assurer une meilleure gestion de la planète avec la notion de développement durable. Mais le problème c'est qu'elles ne sont pas juridiquement contraignantes, elles restent plutôt des propositions, des exhortations.

Par ailleurs, il a été adopté 3 conventions au cours de cette conférence qu'on appelle "convention de rio" qui sont la Convention-Cadre des Nations Unies sur le Changement Climatique (CCNUCC) et ses deux sœurs Convention sur la Diversité Biologique (CDB) et la Convention sur la lutte contre la désertification (CLD).

La Convention-Cadre des Nations Unies sur le Changement Climatique (CCNUCC)<sup>6</sup>, est entrée en vigueur le 21

https://unfccc.int/fr/processus-et-reunions/la-co

<sup>6</sup> 

mars 1994 et est quasi universelle. Les 197 pays du monde l'ont ratifiée.

Elle a pour objectif de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre (GES) et pousse les pays industrialisés, qui sont à la base l'émission de GES passée et actuelle, à faire le maximum pour réduire ces émissions sur leur territoire.

Ensuite le **protocole de Kyoto<sup>7</sup>**, adopté le 11 décembre 1997, comprend 37 pays industrialisés dont les USA un des plus grands émetteurs de GES qui l'ont signé mais pas ratifié.

Il a pour objectif de réduire l'émission de GES et c'est le prolongement de la Convention-Cadre des Nations Unies sur le Changement Climatique (CCNUCC).

Enfin La conférence de Paris (COP21) qui a eu lieu le 12 décembre 2015. Elle a permis de parvenir à un accord "accord de paris" dont l'objectif est de renforcer les réponses mondiales à la menace du changement climatique en maintenant l'augmentation de la température mondiale à un niveau de 2° C par rapport aux

nvention/qu-est-ce-que-la-ccnucc-la-convention-cadre-des-nations-unies-sur-les-changements-climatiques

https://www.connaissancedesenergies.org/fiche-pedagogique/protocole-de-kyoto

https://unfccc.int/fr/process-and-meetings/l-accord-de-paris/qu-est-ce-que-l-accord-de-paris

niveaux préindustriels et de poursuivre les efforts pour limiter l'augmentation de la température de 1,5° C.
Elle s'appuie aussi sur la
Convention-Cadre des Nations sur le
Changement Climatique.

On remarque que ces accords internationaux visent la préservation de la planète, ils encouragent les Etats à innover et coopérer pour réduire les émissions de GES. Cependant ils ne parlent pas d'énergie éolienne contrairement au cadre juridique de L'UE.

#### II- Le droit de L'union européenne

Adopté dans le cadre communautaire pour une efficacité des mesures. Le 1er parc éolien offshore au monde a été installé en 1991 en Vindeby au Danemark ( qui a malheureusement été déconstruit il y a quelques années, le 21 septembre 2017). Ce parc a été qualifié comme le doyen des parcs éoliens offshore par BFM TV.

Dans les années 2000 le Royaume-Uni et l'Allemagne ont commencé à s'intéresser à ce domaine et depuis de nombreux parcs ont commencé à être installés dans les pays de l'UE.

Il a donc été mis en place un cadre juridique d'accompagnement.

La commission européenne a adopté le 15 décembre 2011 une feuille de route pour l'énergie à l'horizon 20509 qui est le prolongement de la feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 205010 qui a pour objectif de réduire les émissions de GES de l'Europe de 80 à 95 % par rapport à 1990 d'ici 2050. Ainsi elle insiste sur le fait d'accroître la part des énergies renouvelables plus précisément, l'éolienne en mer, dans la production énergétique européenne.

Nous avons également le cadre pour le climat et l'énergie à l'horizon 2030<sup>11</sup>, adopté par la commission européenne en 2014 et qui fixe 3 <u>objectifs</u><sup>12</sup> clés pour 2030 qui de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40 % par rapport au niveau de 1990. Elle va mettre des moyens en œuvre comme le système d'échange de quotas d'émission de l'UE (un marché de carbone permettant à chaque entreprise de vendre ou d'acheter

9

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP\_11\_1543

10

https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0112:FIN:FR:PDF

11

https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2 030 fr

12

https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2 030 fr#tab-0-0 son quota d'émission), le règlement sur la répartition de l'effort ; de porter la part des énergies renouvelables (ENR) à au moins 32 % ; et d'améliorer l'efficacité énergétique d'au moins 32,5 %.

Le 28 novembre 2018, la commission européenne a présenté sa vision à travers la feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050 dont l'objectif est de parvenir à la neutralité climatique d'ici 2050<sup>13</sup>, tout en respectant l'*Accord de* 

Paris de maintenir la hausse de la température de la planète en deçà de 2°C et de poursuivre les efforts pour la maintenir à 1,5°C.

Pour terminer avec le contexte européen, le pacte vert pour l'Europe (European Green Deal), présenté le 11 décembre 2019 par la commission européenne, est un ensemble de plan d'action qui permettra à l'UE d'atteindre sa vision climatique neutre à l'horizon 2050.

Jusqu'à fin 2019 l'UE comptait 5046 éoliennes offshores et le Royaume-Uni avait à lui seul 45% de ce total. Avec le retrait du RU depuis le 1er janvier 2020, la puissance du parc éolien européen a donc diminué. La France a une petite part dans ce total.

13

https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2 050 fr

#### III-le droit national français

La France a pris du retard dans le domaine de l'énergie éolienne en mer (offshore) par rapport à ses voisins européens. Pour rattraper ce retard, sa volonté politique s'est matérialisée par le lancement d'appels d'offres et la mise en place d'un cadre juridique. Différentes mesures ont été mise en place pour permettre la réalisation et rattrapage du retard, parmi ces elles nous avons :

La loi n°2005-781 de "Programmation fixant les Orientation de la Politique énergétique" dite loi POPE<sup>14</sup> en date du 13 juillet 2005 définit les souhaits de la France en matière de politique énergétique. Elle fixe 4 grands objectifs: fournir à l'ensemble de la population un accès aux ressources énergétiques pour une meilleure cohésion sociale; améliorer l'indépendance énergétique du pays et garantir la sécurité de l'approvisionnement;

14

https://gaz-tarif-reglemente.fr/maitriser-sa-con sommation/economies-energie/prime-eco-ener gie/loi-pope.html#:~:text=La%20Loi%20n%C2%B02005,des%20dispositifs%20pour%20r%C3%A9duire%20la

préserver la santé des citoyens et protéger l'environnement en luttant contre l'effet de serre :

développer des sources énergétiques diversifiées accessibles à des prix compétitifs.

Par ailleurs cette loi introduit Les <<

Zones de Développement de l'eolien >>

ZDE<sup>15</sup> pour favoriser l'implantation
éolienne productrice d'énergie.

Les **ZDE** sont arrêtées par le préfet sur proposition des communes concernées.

Elles devaient prendre en compte trois critères définis par la loi, à savoir : le potentiel éolien, les possibilités de raccordement au réseau électrique ,la protection des paysages et des sites remarquables.

C'est ainsi que le décret n° 2011-984 du
23 août 2011 modifiant << la
nomenclature des installations classées
>> , le gouvernement a choisi de classer
les éoliennes dans la catégorie des

installations classées pour la protection de l'environnement.

A partir de 2011 il a commencé à lancer des appels d'offres portant création de ses parcs éoliens offshores dont les travaux de construction du 1er champ éolien, à saint nazaire, a été lancé le 19 septembre 2019 et qui entrera en service en 2022.

https://energie-verte.blogspot.com/2007/01/les-zones-de-developpement-eolien-zde.html

<sup>15</sup> 

De plus, la loi n°2015-992 du 17 août
2015 relative à la Transition Énergétique
pour la Croissance Verte (LTECV) fixe le
cadre de la politique énergétique française.
La LTECV reprend les engagements
européens et propose des objectifs<sup>16</sup>
nationaux sur le plan énergétique :
réduire de 40% les émissions de GES en
2030 par rapport à 1990 ;
réduire de 30 % la consommation
d'énergie fossile en 2030 par rapport à
2012 ;

porter la part des ENR à 32 % de la conso finale d'énergie en 2030 et à 40 % de la production d'électricité auquel l'éolien en mer participe directement ; Réduire la consommation énergétique

finale de 50 % en 2050 par rapport à 2012;

baisser de 50 % les déchets de mis en décharge à l'horizon 2025; diversifier la production d'électricité et baisser de 50 % la part du nucléaire à l'horizon 2025.

Le 19 avril 2018<sup>17</sup> un rapport d'information, fait au nom de la commission des finances du sénat sur

16

l'enquête de la Cour des comptes relatif le soutien aux énergies renouvelables, recommande à l'Etat de clarifier la stratégie en matière de développement ENR; de simplifier les procédures d'autorisation des projets de production d'ENR électrique et d'encadrer les recours dont ils peuvent faire l'objet afin de reduire les delais de mise en service. Dans le souci de simplifier les procédures la loi n°2018-727<sup>18</sup> du 10 août 2018 un Etat au Service d'une Société de Confiance (ESSOC) prévoit désormais que le ministre en charge de l'énergie, au lieu du lauréat de l'appel d'offre, saisisse la **Commission Nationale du Débat Public** (CNDP) pour organiser la participation en amont de la procédure de mise en concurrence. Cette mesure sera applicable à toutes les procédures de mise en concurrence lancées à partir de 2019.

#### La programmation pluriannuelle de

l'énergie (PPE) fixe les priorités de l'action gouvernementale dans sa trajectoire énergétique sur 10 ans. Elle est partagée en deux périodes successives de 5 ans.

L'actuelle PPE est en cours de consultation et couvre deux périodes à savoir 2019-2023 et 2024-2028. Elle fixe la

https://www.deux-sevres.gouv.fr/Politiques-pub liques/Amenagement-territoire-construction-lo gement/Transition-energetique/Loi-de-transition-energetique-pour-la-croissance-verte-LTECV

http://www.senat.fr/rap/r17-445/r17-445\_mono.

<sup>18</sup> https://www.ecologie.gouv.fr/eolien-en-mer-0

localisation des éoliennes en mer et la capacité à installer.

Tout cet arsenal juridique mis en place pour l'encadrement de l'exploitation éolienne en mer a été institué pour les atouts de cette exploitation mais en face se dressent des obstacles à surmonter ce qui constitue l'enjeu.

## IV-L'enjeu lié à l'exploitation de l'éolienne en mer.

L'éolienne offshore connaît actuellement un intérêt croissant en raison de ses perspectives de rendement élevées. Elle est aujourd'hui la forme d'exploitation d'énergie marine renouvelable la plus utilisée dans le monde. Elle capte l'énergie du vent et la transforme en électricité exploitable. Si les techniques d'exploitation de l'énergie éolienne offshore sont relativement récentes (à peine 25 ans), elles sont appelées à un développement intensif compte tenu des besoins croissants des pays industrialisés et du devoir de sauvegarde de l'environnement pour maîtriser le changement climatique. Ces parcs éoliens en mer, en plus des atouts, rencontrent des contraintes.

## Les atouts de l'éolien offshore sont de plusieurs ordres :

la possibilité d'édifier des mâts plus hauts qu'à terre;

l'absence d'obstacles qui altèrent la puissance du vent . les vents rencontrent peu d'obstacles .Ils sont donc plus soutenus , plus réguliers et moins turbulents que sur terre ; ainsi, à puissance égale, une éolienne offshore peut produire jusqu'à deux fois plus d'électricité qu'une éolienne terrestre ;

la mer offre de grands espaces libres d'obstacles où l'implantation des machines est possible sous réserve de concertation avec les autres usagers de la mer. ( possibilité d'implanter des parcs éoliens de grande envergure)

#### En revanche, l'éolienne offshore présente aussi des contraintes supplémentaires qui sont:

les installations sont soumises à des conditions climatiques plus intenses qu'à terre (houl, pression de l'eau en profondeur, tempêtes éventuelles ...); l'environnement marin les expose à la corrosion et aux dépôts organiques; l'installation, la maintenance et les réparations prennent plus de temps. Si une panne survient, il peut se passer plusieurs jours avant la réparation, ce qui entraîne une perte de production; de plus, elles sont plus compliquées donc plus coûteuses;

en outre, l'installation d'éoliennes en mer nécessite de mettre en place un raccordement électrique entre la terre et le parc d'éoliennes. (l'acheminement du courant jusqu'à terre demeure complexe); implanter un parc éolien en mer risque toujours de perturber les écosystèmes marins;

et leur coût reste très élevé : une éolienne offshore coûte encore 30 à 50 % plus cher qu'une éolienne terrestre.

Par ailleurs, il est vrai que les éoliennes en mer suscitent moins de craintes et de critiques que leurs cousines terrestres et jouissent d'un large soutien des élus nationaux comme locaux. Malgré tout, si elles se situent à une dizaine de kilomètres du littoral et ne peuvent pas se voir taxées de bruyantes ou dangereuses pour la santé, elles n'en sont pas moins combattues par des associations de défense de la nature qui estiment qu'elles menacent la faune marine et affectent le tourisme en gâchant les paysages.

Bien que les éoliennes en mer elles-mêmes ne libèrent pas de polluants dans l'air ou la mer, leur installation et leur fonctionnement peuvent présenter des risques pour l'environnement marin. Par exemple, l'ancrage des fondations des turbines et des câbles sous-marins provoque des perturbations des sédiments et du bruit sur le fond marin et peut entraîner la perte d'habitats pour la vie marine. Et lorsque les éoliennes en mer deviennent opérationnelles, la rotation de leurs lames peut représenter un danger pour les oiseaux migrateurs et peut causer des vibrations sous-marines qui peuvent affecter les poissons et les mammifères marins.

D'un point de vue esthétique, les projets de développement de parcs éoliens offshores rencontrent parfois l'opposition des riverains arguant que le placement des éoliennes au large est une horreur qui perturbe les vues du paysage marin, nuisant ainsi aux valeurs foncières et aux économies locales.

Malgré ces difficultés, la promotion de l'énergie éolienne s'inscrit dans un mouvement mondial avec pour principal objectif la lutte contre le changement climatique. Aujourd'hui, l'essentiel de l'éolien en mer est installé en Europe du Nord: Royaume-Uni, Allemagne, Danemark, Pays-Bas, Suède et Finlande font partie des 10 leaders mondiaux en termes de puissance installée. Dans ce palmarès on trouve également en bonne place la Chine, qui est le 3ème pays producteur d'énergie éolienne en mer derrière le Royaume-Uni 1er et l'Allemagne 2e, ainsi que le Viêt Nam et le Japon.

En France, l'Etat encourage le développement de l'énergie éolienne. Un parc de 62 éoliennes doit être construit au large de nos côtes. Cette source d'énergie fait cependant l'objet de fortes oppositions et son développement doit s'opérer dans un cadre contraint.

En effet, l'opposition reste vive, au Tréport et sur le littoral picard, contre le projet de parc éolien en mer. Ce projet a été validé par les préfets de Normandie et de la Somme et a obtenu toutes les autorisations nécessaires et sa mise en service est annoncée pour 2023. Malheureusement, des recours ont été engagés par les pêcheurs et des associations. Le principal grief des opposants concerne le site retenu, en pleine zone halieutique, choisi sans concertation. Ils redoutent les conséquences à la fois sur l'environnement et sur l'économie de la pêche et regrettent que la zone d'implantation n'ait pas été déplacée. Des recours ont été engagés devant la cour d'appel de Nantes compétente dans ce domaine. Ils contestent ainsi les arrêtés autorisant l'exploitation et dérogeant à la protection d'espèces et de leur habitat. Le but est de mettre en échec le projet ou au pire de le retarder au maximum. Ils ont aussi déposé plainte auprès de la commission européenne « pour non-respect des directives européennes portant sur la

concertation, la planification maritime et les aides déguisées et pour dénoncer l'entrave à l'activité de la pêche ».

Avec tous les défis qui se posent au développement de l'énergie éolienne en mer, il pourrait sembler que les perspectives pour l'avenir de l'industrie sont sombres. Il n'en est rien. Le plus grand défi qui peut empêcher le développement généralisé de l'énergie éolienne offshore est peut-être son coût. Les coûts associés à presque tous les aspects de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des parcs éoliens sont nettement plus élevés que ceux des installations à terre. Si leur coût élevé reste le principal handicap de l'éolienne offshore, cette tendance devrait s'inverser dans les années à venir notamment grâce à leur meilleure rentabilité.

En revanche, l'un des défis majeurs reste de trouver un terrain d'entente avec tous les acteurs du secteur marin, notamment du milieu halieutique qui craignent des impacts sur la taille et la richesse des zones de pêche.

#### Conclusion

En résumé, l'enjeu pour l'éolien offshore est de parvenir à réduire ses coûts d'implantation et d'acheminement pour profiter pleinement de son potentiel. Si l'enjeu est de taille en pleine transition énergétique, il est incontournable.

Motivés par un manque d'espace à terre, des incitations financières attrayantes et un soutien public accru pour l'énergie renouvelable, les développeurs d'éoliennes en mer en Europe et aux États-Unis utilisent maintenant des moyens créatifs pour surmonter l'impact de ces défis.

En dépit de nombreux challenges qu'ils doivent relever, l'exploitation de l'éolienne en mer a un avenir radieux et sera un atout pour les Etats côtiers.

Cette analyse nous permet de nous poser la question suivante: faut-il produire de l'énergie propre en menaçant l'environnement?

Rédigé par **Check Vazoumana FOFANA** responsable partenariats AEDMH 2020/2021 avec la participation de **Neglopke Adjevi Joel** Étudiants en Master 2 Droit des Activités Maritimes et Portuaires à l'université Le Havre Normandie.

## Exploitation pétrolière en mer



L'avenir de l'exploitation pétrolière en mer, p.33 La préservation de l'environnement marin face à l'exploitation pétrolière dans le golfe de Guinée, p.40

#### L'AVENIR DE L'EXPLOITATION PÉTROLIÈRE EN MER

Communément appelé "or noir", le pétrole est une source d'énergie fossile dont l'exploitation est un des piliers de l'industrie contemporaine. Ceci étant car son utilité est évidente dans de nombreux domaines tels que le transport, aussi bien maritime qu'aérien, et dans l'électricité ; c'est la première source d'énergie dans le monde et reste la ressource la plus exploitée.

Toutefois bien que son utilisation semble vitale et contribue au fonctionnement de la plupart des pays, ce n'est pas sans conséquence. L'exploitation du pétrole est l'une des principales causes du réchauffement climatique. Raison pour laquelle les différentes organisations internationales ont commencé à encadrer cette activité par l'établissement de plusieurs conventions visant à réduire les effets néfastes du pétrole sur l'environnement.

Ainsi, face au réchauffement climatique, dans quelles mesures ces textes internationaux contribuent-ils à la réduction de l'exploitation pétrolière et le danger qu'elle représente ? En outre, une solution alternative n'est-elle pas envisageable ?

Dans l'optique de développer ce sujet, il importe d'étudier d'une part l'utilité du droit international dans la gestion des conséquences désastreuses du pétrole offshore (I) et d'autre part les perspectives d'avenir de l'industrie pétrolière dans certaines zones du globe (II).

### I. L'UTILITE DU DROIT INTERNATIONAL DANS LA GESTION DES CONSEQUENCES DESASTREUSES DU PETROLE OFFSHORE.

1) Le rôle des textes de lois dans l'encadrement de l'activité pétrolière au large.

Il est vrai que l'activité de production et d'exploitation pétrolière offshore serait plus ou moins "insuffisamment encadrée", juridiquement parlant; mais il est nécessaire de clarifier les nuances de cette affirmation. Il est à noter que les développements normatifs de l'encadrement juridique de l'industrie offshore doivent obligatoirement être relevées. Or, pas uniquement sur le terrain d'une tendance à la dérégulation qui nous rend incertain, concernant la pertinence de l'activité et l'insuffisance de l'encadrement juridique de la matière.

Dans cette étude, ce n'est pas d'établir si l'industrie offshore est suffisamment pertinente ou encadrée qu'il s'agit, mais plutôt de montrer que de toutes nouvelles formes de normativité l'encadrent de manière effective ; et que des articulations avec les règles juridiques traditionnelles déjà existantes reste à mener.

En effet, le droit international ne se manifeste pas beaucoup en matière d'industrie offshore. Malgré cela, cette discrétion n'est pas synonyme, de fait, d'un vide juridique. Le progrès et l'avancement immenses et quotidiens des normes industrielles et globales, qui ont pour but d'encadrer l'activité offshore, non seulement au niveau des grandes sociétés transnationales, doivent être analysés. N'oublions pas que la transition de ces normes dites classiques avec les normes privées pose moult questions et est particulièrement un terrain avantageux afin d'apporter des solutions à ladite insuffisance en matière d'encadrement juridique.

#### • Dans le droit de l'Union Européenne :

À son tour, l'Union Européenne a, de manière abondante, légiféré sur les questions environnementales auxquelles elle fait face. Par exemple, en réaction au désastre du Deepwater Horizon qui a marqué les esprits d'une manière durable ; l'Union européenne a du renforcer ses dispositions juridiques en mettant en place la Directive 2013/30 afin de se permettre de prévenir dans la mesure du possible toute sorte de catastrophe d'une telle

grandeur dans les eaux des Etats membres. Notons que cette réaction s'est avérée nécessaire, étant donné que le code de l'U.E. d'avant 2010 était plus ou moins fragmentaire en la matière ; mais aussi ; le droit international ne réussissait pas non plus à encadrer de telles activités.

Bien qu'elle soit nécessaire, la mise en place de cette Directive n'est pas suffisante. De plus, les instruments de protection des zones maritimes régionales paraissent comme des solutions temporaires mais utiles dans le but de renforcer et compléter quelques dispositions, tout en prenant en compte, en particulier, la pollution qui s'installe suite à l'exercice de telles activités. Le recours auxdits instruments privés semble de même être un outil à projeter, à l'instar des thèmes de l'indemnisation et en matière de responsabilité, surtout grâce à la participation à la création de la norme par son destinataire. De cette façon, dans l'hypothèse où l'Union demeure une organisation internationale osant l'ambition en matière de création d'un droit qui tend à protéger l'environnement, sa capacité à adhérer aux autres organisations à caractère international, mais aussi à prévoir la prise en considération desdits instruments privés ; cela participera à une étude exhaustive des problématiques relatives à l'environnement, qu'elle (l'Union) a pour objet d'étudier de manière approfondie.

### • Dans le droit international :

L'évolution continue des moyens et techniques depuis la Convention de Genève (1958) a bien favorisé la croissance considérable de l'exploitation et l'exploration du fond des océans et des mers, à l'aide des plates-formes installées au niveau des surfaces, mais qui se sont également diversifiées et multipliées. Pareillement, la Convention des Nations Unies (1982) ne comporte aucune définition exacte et précise à ce sujet, sans oublier que les Conventions particulières qui consacrent une bonne partie de leurs dispositions à ces questions ne s'harmonisent pas sur une même définition.

Pourtant, il est possible de rendre systématique le régime applicable le cas échéant, tout en tenant compte de la multiplicité juridique des zones dans lesquelles elles sont implantées (le plateau continental, la zone économique exclusive, la haute mer et la zone internationale des fonds marins), des exigences qui sont propres aux usages (production et forage) auxquels elles sont destinées, mais aussi du statut respectif des eaux sur jacentes et du lit de la mer.

Il en résulte alors un régime compliqué, à travers lequel les droits des Etats côtiers se coordonnent avec les usages communs des zones en cause. Il existe également certaines matières assez spéciales faisant l'objet d'une étude propre, à cause des problèmes réels qu'elles ont pu voir se produire ; dont celles de la navigation desdites plates-formes, de leur mise en place dans certains espaces où le titre territorial est discuté, mais également de leur sécurité concernant les activités qui sont entreprises à leur encontre, sans oublier la protection de l'environnement marin (prévention et traitement des dommages) contre le danger de pollution susceptible de résulter de l'exercice de ces activités, or aussi du démantèlement des plates-formes désaffectées.

### 2) Les effets néfastes de l'industrie pétrolière en mer.

### • Les atteintes à l'environnement :

On ne peut nier que le danger capital de pollution est de loin celle que les installations pétrolières en mer peuvent provoquer. On distingue, dans ce cas, la pollution dite intentionnelle et la pollution accidentelle.

La pollution intentionnelle est assez rare étant donné les pertes financières qui en découlent pour l'opérateur. Il est évident que ce type de pollution va aller à l'encontre des

avantages économiques des personnes, qu'elles soient privées ou morales, et investies dans l'exploration du forage. Par contre, la pollution dite accidentelle est due spécialement aux éruptions du pétrole pendant un sondage, à la propagation rapide de substances et/ou des matières se trouvant dans des navires citernes, voire aux collisions susceptibles de se produire après l'arrimage aux plates-formes, cette pollution constitue alors un véritable danger pour le milieu marin qui ne se concrétise, heureusement, que de manière très rare.

De surcroît, il faut noter que certaines Conventions régionales prévoient une obligation à cet effet, énonçant dans des termes plutôt généraux, d'informer à l'avance la pollution qui résulte d'opérations d'exploitation et d'exploration. À titre d'exemple, le Traité du 22 Février 1942, entre le Royaume-Uni et le Venezuela au sujet des espaces sous-marins au niveau du Golfe de Paria, disposant ainsi dans son article 7:

"Chacune des parties contractantes prendra toutes les mesures possibles pour éviter que l'exploitation de tout espace marin revendiqué ou occupé dans le Golfe ne cause la pollution des eaux territoriales de l'autre partie par les hydrocarbures, les boues, ou tout autre fluide ou substance susceptible de contaminer les eaux navigables ou les plages ..."

### • La pollution:

Il est certain que les diverses activités menées par les installations en mer sont susceptibles de causer une pollution à l'environnement marin. Primo, l'exploitation normale d'une installation peut engendrer une pollution suite au rejet de fluides des opérations de forage, qui peuvent être composés de divers produits toxiques, d'hydrocarbures et de débris de forage. Secundo, l'action de déverser en mer les déchets provenant des plates-formes habitées génère également une pollution. Tertio, des accidents peuvent de même avoir lieu, avec comme suite, le démantèlement de la plateforme, une éruption incontrôlable de pétrole brut, une marée noire, etc.

### • La réparation en matière de pollution :

La question de réparation des dommages liés et causés par ladite pollution qui provient des installations a dernièrement suscité l'intérêt de la communauté internationale, suite aux nombreux accidents ayant causé des pollutions désastreuses. À l'instar de l'explosion de l'installation de forage semi-submersible, appelée Deepwater Horizon (2010) dans la zone du Golfe du Mexique ; et la marée noire qui en a découlé démontre l'importance capitale des dommages susceptibles d'être causés par ses exploitations et activités offshores.

### II. LES PERSPECTIVES D'AVENIR ET DE L'INDUSTRIE PETROLIERE DANS CERTAINES ZONES DU GLOBE.

Dans le but de réduire les effets néfastes de l'exploitation pétrolière sur l'environnement, certains pays comme les Etats-Unis ont opté pour une solution subsidiaire, tandis que d'autres prévoient d'arrêter progressivement leurs exploitations.

### 1) <u>L'évolution de l'exploitation pétrolière dans certaines zones du globe.</u>

### • Le pétrole de schiste des Etats-Unis :

Également appelé light tight oil (LTO), le pétrole de schiste est un pétrole de type non conventionnel ; c'est un pétrole dit « léger ». Son exploitation aux Etats-Unis a débuté dans les années 2000 et a propulsé le pays au premier rang des producteurs mondiaux en 2018, lui permettant de ne plus dépendre du pétrole du Moyen-Orient ainsi que d'exporter le pétrole.

Si le pétrole schiste est vu comme une alternative au pétrole conventionnel polluant, en réalité il représente également un danger pour l'environnement et accessoirement pour la population. Ceci étant car son processus d'exploitation libère du méthane qui est un gaz à effet de serre extrêmement nocif, ajouté à cela l'émission de CO2 durant sa production et son transport. Par ailleurs, la fracturation hydraulique engendre une pollution de l'eau potable, ainsi que des petits séismes sur les zones de forage.

Une autre problématique reste également insolvable aux Etats-Unis concernant la responsabilité environnementale des industries pétrolières. En effet, en principe une société qui arrête son activité pétrolière est dans l'obligation d'honorer une obligation de nettoyage environnemental consistant à boucher les puits qui ont servis à l'exploitation ; toutefois cela n'est pas respecté surtout par les entreprises en faillite. Cette obligation incombe pourtant à toute entreprise, même celle en faillite ; au Texas par exemple un propriétaire de puits de pétrole a été condamné par la Cour d'appel à boucher ses puits invoquant « une obligation inéluctable de boucher les puits improductifs ». Cette décision s'appuie sur une jurisprudence en vigueur rendue par la Cour suprême en 1986.

Ainsi, le pétrole schiste, bien que considéré comme léger, présente un risque pour l'environnement, d'autant plus que les réserves diminuent de plus en plus. Par ailleurs, ce secteur repose en grande partie sur le financement que les investisseurs accordent aux entreprises pétrolières et ces dernières années beaucoup d'entre elles ont fait faillite par manque de financement.

### • Les pays de la mer du Nord :

Du côté de la mer du Nord, certaines mesures ont été prises dans l'optique de limiter, voire de mettre fin à la production de pétrole pour atteindre les objectifs fixés dans l'accord de Paris (COP 21). Certaines multinationales s'engagent désormais à réduire leur émission de carbone, c'est le cas notamment des groupes Total, Shell ou le Norvégien Equinor. Par ailleurs, l'exploitation pétrolière prévoit de cesser pour d'autres exploitants ; Il s'agit en l'occurrence du Danemark, premier producteur de pétrole brut de l'Union Européenne depuis le Brexit ; en effet dans l'optique de réduire à 70% ses émissions de gaz à effet de serre provoquant le réchauffement climatique d'ici 10 ans, ce pays a décidé de cesser l'exploitation de pétrole et de gaz en mer en 2050 et devenir ainsi un modèle en matière de transition énergétique. Pour ce faire, il doit alors mettre fin à toute recherche de nouveau pétrole et aux appels d'offre pour l'exploitation de nouveaux gisements.

### 2) L'impact de la crise sanitaire sur la production mondiale de pétrole.

Etant un élément clé dans le bon fonctionnement de nombreux secteurs, l'industrie du pétrole s'est trouvée gravement impacté par la crise sanitaire et la pandémie touchant le monde l'année 2020. En effet, du fait de la paralysie survenue dans tous les pays en raison du confinement qui s'est traduit par l'immobilisation de l'aviation et du transport, la demande en pétrole a connu une baisse significative. Il y a donc eu un déséquilibre entre l'offre et la demande, que les fournisseurs arrivaient même jusqu'à payer leurs acheteurs pour se débarrasser de leur stock ; cela est dû en grande partie à l'arrêt des demandes des plus grands importateurs de pétrole comme la Chine qui représente 14% de la consommation mondiale. Une baisse de prix considérable survient ainsi en conséquence, comme aux Etats-Unis, où le prix du pétrole est descendu jusque dans les -37 dollars le baril tandis qu'en mer du Nord, le baril de Brent a affiché une perte de 50%. La crise a fait baisser la demande d'environ 16 millions de baril.

Nous sommes ainsi face à un déclin du pétrole dont la consommation prévoit de chuter de 50% à 80% d'ici 2050. L'avenir du pétrole reste donc plus qu'incertain, toutefois il est indéniable que la consommation et l'exploitation de cette énergie fossile, en raison de la crise sanitaire et des objectifs de la COP 21, connaitra prochainement son déclin. En outre, cela favorise également la transition écologique ; d'ailleurs certains investisseurs

s'engagent désormais dans l'énergie renouvelable, comme Total qui investit à hauteur de 15% et Shell à 10%.

#### CONCLUSION

S'il existe bien un moyen d'anéantir totalement les risques environnementaux c'est seulement dans l'arrêt de l'activité pétrolière et gazière offshore qu'il se trouve, restera à gérer la question du démantèlement des infrastructures. Ce moyen n'est pas à l'ordre du jour, et toutes les Conventions Internationales du monde n'empêcheraient pas des accidents de se produire.

Il ne faudrait pas que l'insuffisance de l'encadrement juridique international soit un horizon infranchissable de la réflexion qui conduise à fermer les yeux sur d'autres rivages normatifs face à des Etats avides, contraints, ou absents.

Bien plus que la suffisance ou l'insuffisance de l'encadrement juridique, il faut d'abord s'interroger sur la nature des normes qui encadrent l'activité et leur articulation pour atteindre l'objectif que l'on assigne au droit disons d'une régulation la plus viable possible. Au delà, nous dépassons notre cadre d'étude : *Que ne ferait-on pas pour du pétrole ?* 

**Sambatra ANDRIAMIHARIMANANA** & **Salwa KABIL**, Étudiantes du Master 2 Droit des activités maritimes et portuaires, Université Le Havre Normandie.

### **BIBLIOGRAPHIE**

### • Thèse ou mémoire :

- **PERRUCHON, Isabelle & SANTIQUET Marion**, (Année inconnue). "*Le droit et l'ex- ploitation pétrolière en mer*" (Mémoire de Master 2 non publié, Centre de droit mari- time et océanique, Université de Nantes, Nantes). <a href="https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjvupXym-3uAhWHBGMBHUMoAPoQFjABegQIBBAC&url=https%3A%2F%2Fcdmo.univ-nantes.-fr%2Fmedias%2Ffichier%2Fnep24 4 1342428309910.pdf%3FID FICHE%3D877416%26INLINE%3DFALSE&usg=AOvVaw3aSMkAnD-LNgqiV MKYZNP>
- MANOMBAMOUDZEGOUClauéeMyjolika, (Annéeinconnue). "Lagénéralisa tion du régime d'indemnisation des dommages causés par la pollution des plates-formes offshore" (Projet de recherche doctoral, Université Bretagne Loire, France). <a href="https://www.google.com/url?www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiY3vK-snu3uAhUEqxoKHUO9CmAQFjAAegQIBRAC&url=https%3A%2F%2Ftheses.doctorat-bretagneloire.fr%2Fdsp%2Ftheses-2020%2Fla-generalisation-du-regime-dindemnisati%2F%40%40download%2Fpdf fr%2FProjet%2520de%2520th%25C3%25A8se%2520pdf.pdf&usg=AOvVaw2DlFHxIv\_z-aXwEQc-ndON>

### • Articles:

- MORENO, Edwin. (2010). "Lepétrole de la merdu Nordva-t-il disparaître?" < <a href="https://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMAnalyse?codeAnalyse=1338">https://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMAnalyse?codeAnalyse=1338</a>>
- **TRUILHE, Eve&BOUILLARD, Clio.** (2018). "Quelencadrement juridique pour le s activités pétrolières offshore en droit de l'Union européenne?". Carina Oliveira dir. Meio ambiente marinho e direito (Volume-II). < <a href="https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01829840">https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01829840</a>
- **FLORIAN, Thomas.** (2016). "L'activité pétrolière et gazière offshore est-elle suffisamment encadrée?" (Centre de droit maritimes et océanique, Faculté de droit de Nantes, Nantes). <a href="https://humansea.hypotheses.org/521">https://humansea.hypotheses.org/521</a>>
- **JACQUE,M.**(1979). "Réservesmondialesdepétroleetavenirdel'exploitationpétrolière" . Annales de Géographie, 88(486), p. 142-155. < <a href="https://www.persee.fr/doc/geo\_0003-4010\_1979\_num\_88\_486\_19849">https://www.persee.fr/doc/geo\_0003-4010\_1979\_num\_88\_486\_19849</a>>
- **GAUTIER,Philippe,&J.M.TASSINVirginie**(2013)."*Lesplates-formesenmeret le droit international*", *59*, p. 185-220. CNRS Editions, Paris. <<u>https://www.persee.fr/doc/afdi\_0066-3085\_2013\_num\_59\_1\_4816</u>>
- **FRANCE 24.** (2010). *Après la marée noire, quel avenir pour l'exploitation pétrolière offshore?* < <a href="https://www.france24.com/fr/20100504-apres-maree-noire-avenir-exploi-tation-petroliere-mer">https://www.france24.com/fr/20100504-apres-maree-noire-avenir-exploi-tation-petroliere-mer</a>>
- **PETKOVA**, **Marina**. (2016). *BlogBio Ressources : Quel avenir pour l'exploitation pé-trogazière européenne en eau profonde ? < http://blog.bio-*

ressources.com/ 2016/07/05/avenir-lexploitation-petrogaziere-europeenne-eau-profonde/>

- **COLLEN, Vincent.** (2019). Les Echos : Pétrole, le démantèlement des platesformes de la mer du Nord coûtera 100 Milliards d'euros. < <a href="https://www.lesechos.fr/industrie-services/energie-environnement/petrole-le-demantelement-des-plates-formes-de-la-mer-du-nord-coutera-100-milliards-1146061">https://www.lesechos.fr/industrie-services/energie-environnement/petrole-le-demantelement-des-plates-formes-de-la-mer-du-nord-coutera-100-milliards-1146061</a>>
- **LE FIGARO avec AFP.** (2020). *Le Figaro Economie : Le Danemark va cesser en 2050 l'exploitation du pétrole et du gaz en mer du Nord.* <a href="https://www.lefigaro.fr/flash-eco/le-danemark-va-cesser-en-2050-l-exploitation-du-petrole-et-du-gaz-en-mer-du-nord-20201204">https://www.lefigaro.fr/flash-eco/le-danemark-va-cesser-en-2050-l-exploitation-du-petrole-et-du-gaz-en-mer-du-nord-20201204</a>
- **MAP (Agence Marocaine de Presse) Ecologie.** (2020). *Le Danemark mettra fin à l'extraction du pétrole et du gaz en mer du Nord en 2050.* <a href="http://mapecology.ma/ac-tualites/danemark-mettra-fin-a-lextraction-petrole-gaz-mernord-2050/">http://mapecology.ma/ac-tualites/danemark-mettra-fin-a-lextraction-petrole-gaz-mernord-2050/</a>>
- **SINAÏ**, **Agnès.** (2012). *ActuEnvironnement : Forage offshore : des géants soustraits au droit*. <a href="https://www.actu-environnement.com/ae/news/forages-petrole-offshore-droit-international-15728.php4">https://www.actu-environnement.com/ae/news/forages-petrole-offshore-droit-international-15728.php4</a>>
- **TABOOLA (le Figaro)**, le Danemark va cesser en 2050 l'exploitation pétrolière du pé-trole et du gaz en mer du Nord, paru le 04 décembre 2020, <a href="https://www.lefigaro.fr/flash-eco/">https://www.lefigaro.fr/flash-eco/</a>
- **TOURNEUX, Marina.** Pétrole : baisse « historique » de la production, paru le 21 avril 2020, <a href="https://www.collectifenergie.com/2020/04/21">https://www.collectifenergie.com/2020/04/21</a>
- **Le Parisien**, *Coronavirus* : *le cours du pétrole s'effondre*, paru le 9 mars 2020, <a href="https://www.leparisien.fr/economie">https://www.leparisien.fr/economie</a>
- **Les Echos**, *Pétrole de schiste américain*: vers la fin de l'âge d'or, paru le 15 juin 2019, https://www.lesechos.fr/industrie-services/energie-environnement/
- **HELAOUIA, Yona.** Reporterre, *l'exploitation du gaz de schiste dévaste les Etats- Unis*, paru le 27 juin 2019, <a href="https://reporterre.net/L-exploitation-du-gaz-de-schiste-de-vaste-les-Etats-Unis">https://reporterre.net/L-exploitation-du-gaz-de-schiste-de-vaste-les-Etats-Unis</a>
- **MELIKSETIAN, Vanand**. *Le pétrole de la mer du Nord face à la crise*, paru le 5 avril 2020, <a href="https://www.fr24news.com/fr/">https://www.fr24news.com/fr/</a>
- MIKULKA, Justin. Pétrole de schiste : qui va payer pour dépolluer ? paru le 15 oc-tobre 2020, <a href="https://lesakerfrancophone.fr/">https://lesakerfrancophone.fr/</a>
- **Les cartes du monde**, consommation pétrolière et réchauffement climatique : vers un effondrement du système, paru le 14 janvier 2019, < <a href="https://lescartesdumonde.word-press.com/2019">https://lescartesdumonde.word-press.com/2019</a> >
- **Tixier C., Guidée-Banerjee M.E., Ripaud S., Chapel J-P.,** France 2, *Pétrole : la crise sanitaire accélère le déclin de l'or noir*, paru le 15 septembre 2020, <a href="https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/">https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/</a>>





### MEMOIRE DE RECHERCHE - MASTER I

Droit maritime et activités portuaires

### Présenté par

### Manankasina Sambatra ANDRIAMIHARIMANANA

# LA PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN FACE A L'EXPLOITATION PETROLIERE DANS LE GOLFE DE GUINEE

Sous la direction de Mr Lo GOURMO

Année académique 2019 - 2020

#### INTRODUCTION GENERALE

S'il est un élément qui est présent dans l'histoire par son utilité, ses richesses, et les dangers qu'elle représente, c'est la mer et cela depuis l'Antiquité jusqu'à nos jours ; Elle a servi à nos aînés dans leur guerre, leur alimentation et surtout leur transport. La mer a toujours fait l'objet de convoitise de toutes sortes en raison des nombreuses richesses en son sein, cela s'est accru au fil des années à mesure que l'Homme utilise des méthodes plus avancées et plus performantes. Ces dernières décennies, l'une des ressources qui attire le plus les pays et qu'ils exploitent le plus est le pétrole.

Aussi communément appelé « or noir », le pétrole provient étymologiquement du latin *petra* et *oléum*, soit « huile de pierre ». C'est une huile minérale résultant d'un mélange d'hydrocarbure et de divers composés organiques ; le pétrole est une source d'énergie fossile et son exploitation depuis sa découverte est un des piliers de l'économie industrielle contemporaine. Ceci étant car cet or noir comme on le dit est utile dans nombreux domaines notamment le transport et l'électricité ; c'est par le pétrole que l'on fournit du kérozène pour les transports par voie aérien et de même, l'électricité et le chauffage proviennent de cette énergie.

Au fil du temps ont été découverts des gisements pétroliers présentant un potentiel considérable pour certains pays et qui ont conduit à des tensions et des enjeux géopolitiques importants ; des guerres et des crises politico-économiques ont même eu lieu en raison de la place que tient cette énergie dans le développement des grandes puissances.

Si de nombreux pays recouvrent un gisement pétrolier notable, notre étude quant à elle se focalisera exclusivement sur le pétrole présent dans les pays côtiers du Golfe de Guinée dans le Sud-Ouest de l'Afrique. Elle sera notamment centrée sur la protection et la préservation de l'environnement marin face à l'exploitation pétrolière dans cette région, car si le pétrole représente une source d'énergie capitale pour les Etats et si l'économie et le fonctionnement de ces derniers reposent sur cet or noir, il représente néanmoins un danger pour l'environnement. Le Golfe de Guinée pourtant, en plus de son potentiel par la présence d'or noir, possède également un écosystème riche avec une faune et une flore qui regorge de variété de plantes et d'animaux en tout genre. D'où tout l'intérêt de focaliser notre étude dans cette partie du monde.

La tension engendrée par l'absence de délimitation maritime claire et précise entre les Etats représente également un enjeu de taille pour cette région puisque les grandes puissances y voient une facilité d'exploitation. Effectivement, l'appellation Golfe de Guinée recouvre un

espace dont les limites sont difficiles à délimiter ; Les différents ouvrages divergent sur l'énumération des pays inclus dans le concept de Golfe de Guinée. La délimitation large va du Cap del Palmes jusqu'au Cap Lopez Gabon ; tandis que d'un point de vue institutionnel ce sont les huit Etats membres de la Commission du Golfe de Guinée à savoir l'Angola, la République Démocratique du Congo, la République du Congo, le Nigéria, Sao Tomé et Principe, le Gabon, le Cameroun et la Guinée Equatoriale qui forment les pays côtiers du Golfe de Guinée. C'est également cette délimitation institutionnelle que nous allons retenir pour notre étude.

Ce manque de clarté quant aux frontières est à l'origine de longues guerres civiles dont le véritable but est de s'approprier un territoire et avec lui ses ressources et sa production pétrolière. D'ailleurs, les observateurs politiques s'accordent à propos du conflit frontalier entre le Cameroun et le Nigéria concernant la presqu'île de Bakassi dont le sous-sol regorge d'importante réserves de pétrole. Ceci étant puisque l'Etat qui exerce sa souveraineté sur le territoire terrestre le fait également sur le milieu marin.

Cette situation a pour conséquence la paupérisation de la population locale qui doit vivre dans l'indigence au profit des sociétés multinationales qui profitent de la situation pour s'enrichir à travers l'extraction et l'acheminement des produits ; le Golfe de Guinée étant également une route maritime stratégique.

Ces pays sont des grands producteurs de pétrole et leur économie repose en grande partie sur cette activité; d'ailleurs l'Angola, le Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale et le Nigéria sont membres de l'OPEP. Cela signifie également qu'ils ne sont pas à l'abri des catastrophes que cette exploitation peut provoquer, d'ailleurs de nombreuses plaintes de la population se sont fait entendre car elle aussi subit un impact de cette extraction à travers un mode de vie chamboulé ou l'environnement qui se dégrade de plus en plus sous ses yeux.

Ainsi Face à l'expansion de l'extraction pétrolière dans le golfe de guinée, quelles sont les mesures mises en place par le droit international de l'environnement afin de protéger et préserver le milieu marin ? Quelle est la portée de ces dispositions ? Les organisations internationales ont effectivement mis en place des dispositions visant à protéger l'environnement de la pollution d'hydrocarbures. Cependant avant de faire le point sur les Conventions et leur efficacité, il est d'abord de mise d'étudier en premier lieu les retombées de l'exploitation pétrolière durable dans le Golfe de Guinée sur l'environnement et la population (partie I) pour ensuite aborder dans un second lieu l'applicabilité des normes (partie II).

PARTIE I : 1	LES RETOM	BEES D'UNE	<b>EXPLOITATION</b>
PETROLIERE	DURABLE D	ANS LE GOLI	FE DE GUINEE

# CHAPITRE I : LES EFFETS NEFASTES DE L'EXPLOITATION PETROLIERE DANS LE GOLFE DE GUINEE

Le pétrole se trouve à la tête des nombreuses ressources minières que le Golfe de Guinée abrite, faisant de ce dernier la première région pétrolière d'Afrique. Plusieurs plateformes pétrolières y sont ainsi implantées pour l'extraction de cette énergie fossile faisant la notoriété de cette partie du monde. Toutefois cette exploitation n'est pas sans conséquence et engendre des retombées déplorables dans de nombreux domaines (section 1) et ce, malgré les différents textes encadrant cette activité (section 2).

### SECTION 1 : LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DE L'EXPLOITATION DANS LE GOLFE DE GUINEE

L'industrie du pétrole fait indubitablement des ravages sur l'environnement que ce soit sur l'écosystème marin (paragraphe 1) ou l'écosystème forestier (paragraphe 2).

#### PARAGRAPHE 1: IMPACTS SUR L'ECOSYSTEME MARIN

Le Golfe de Guinée est sujet à une pollution pétrolière permanente entretenue par l'extraction durable des multinationales étrangères et par le transport régulier du pétrole dans cette zone. Elle provoque la pollution des plages (A) et le dérèglement du mode de vie des animaux marins (B).

### A. LA POLLUTION DES PLAGES

Le milieu marin en fait principalement les frais en raison des déversements d'hydrocarbures issus des plateformes, les ruptures accidentels de pipelines, les explosions d'oléoducs ou encore les boues de forage servant à la progression des foreuses et qui sont rejetées accidentellement ou non en mer. En outre, certains pétroliers dégazent et nettoient leurs moteurs au large, ce qui contribuent fortement à la pollution.

Transportés par le vent ou les vagues, les résidus de pétrole déversés dans la mer engendrent une pollution des plages mais entraine également une conséquence néfaste sur l'écosystème marin. En effet, les fuites d'hydrocarbures ont un impact sur la faune et la flore notamment sur

les mangroves, les algues, les tortues qui sont des espèces considérées comme menacées et bien d'autres encore. Ces dégâts causent aussi un bouleversement de la chaine alimentaire marine, ce qui entraine une disparition des espèces aquatiques obligeant ainsi les pêcheurs à s'éloigner.

#### B. LE DEREGLEMENT DU MODE DE VIE DES ANIMAUX MARINS

Par ailleurs, l'exploitation en elle-même provoque ce que l'on appelle des bruits acoustiques qui sont les bruits émis par les navires qui se situent entre 20 et 300 Hz, les bruits de canons à air utilisés pour détecter le gaz naturel ou le pétrole dans l'océan et qui émettent des ondes très puissantes, ou encore le bruit du forage proprement dit. Le risque étant que certaines espèces de baleines émettent la même gamme de fréquence, une collision avec un pétrolier est ainsi fort probable si ce n'est l'éloignement de ces mammifères troublés par les bruits de l'extraction.

La mauvaise gouvernance et la corruption sont en partie la cause de cette pollution marine puisqu'elles permettent une complicité avec les autorités locales comme l'a dénoncé à plusieurs reprises l'ONG Amnesty International<sup>1</sup>. Ainsi nombreuses sont les industries pétrolières qui n'appliquent pas les normes en vigueur en la matière, c'est le cas pour les pétroliers monocoques qui continuent de circuler malgré le droit international qui interdit leur navigation au profit des navires à double coque.

La pollution marine n'est qu'une infime partie des dégâts causés par l'extraction pétrolière, l'écosystème forestière et terrestre en souffre également.

#### PARAGRAPHE 2 : LES IMPACTS SUR L'ECOSYSTEME FORESTIER

Jouant le rôle de poumons de l'humanité, la forêt est une formation végétale qui est cruciale à la vie, elle couvre actuellement 31% de la superficie terrestre mondiale, soit quatre milliards d'hectares de terre. Son rôle est principalement l'amélioration de l'air, de l'eau et la lutte contre le réchauffement climatique. Toutefois dans le cadre de l'exploitation pétrolière, nous faisons face à une déforestation massive (A) entrainant alors une destruction de la faune et de la flore.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> https://reporterre.net/Le-petrole-continue-a-devaster-le-delta-du-Niger

#### A. LE DEFORESTATION MASSIVE

L'extraction pétrolière en plus d'être salissante et destructive, joue un rôle considérable dans la déforestation et la dégradation des terres. En effet, des produits toxiques sont régulièrement déversés en raison des forages dans les rivières et des fuites d'huiles peuvent survenir en cas de casse d'oléoducs ; la pose des structures entraine en outre un défrichage de surfaces considérables. Cela a été observé lors de la mise en place d'un oléoduc entre le Chad et le Cameroun pour permettre le transport de pétrole à Doba au Tchad jusqu'aux côtes camerounaises à Kribi ; Il a fallu décimer plus de 1.000 kilomètres de forêt, soit la distance entre les deux frontières. Ce genre d'opération a pour impact de faire disparaitre des variétés de plantes et de biodiversité dont certains servant à la médecine traditionnelle. La déforestation peut également avoir lieu au cours de la création des routes pour permettre aux industries pétrolières de mener à bien leur activité.

#### B. LA DESTRUCTION DE LA FAUNE ET DE LA FLORE

Par ailleurs, cette extraction produit une forme de pollution qui bloque le développement normal des espèces par le déversement du pétrole dans le milieu forestier; ceci étant car le pétrole sur les racines des arbres ne permet pas la circulation de l'oxygène et après l'absorption par les racines, le pétrole véhicule dans les feuilles et empêche la transpiration.

Cet impact qu'a l'extraction pétrolière sur la forêt provoque la disparition des arbres et le dérèglement du mode de vie de nombreuses populations ; l'érosion ainsi que l'avancée du désert seront également des conséquences à ne pas ignorer, et plus important encore, la disparition de la faune et de la flore. En effet la faune assure la composition de la flore, certaines espèces ne peuvent germer qu'après avoir transité dans l'estomac des animaux, et pourtant le bruit produit par l'industrie extractive fait fuir les animaux.

Le Golfe de Guinée est une zone riche en variétés de flores qui sont utilisées dans la recherche en laboratoire et la pharmacopée, et en plus jouent un rôle dans la régulation du climat et la fertilisation du sol. Ajouté à cela les nombreuses ressources dont il dispose, le Golfe de Guinée fait l'objet de convoitise des Etats.

### SECTION 2 : LES EFFETS GEOPOLITIQUES ET SOCIAUX DE L'EXPLOITATION PETROLIERE DANS LE GOLFE DE GUINEE

L'importante ressource présente dans cette partie du monde fait du Golfe de Guinée la première région pétrolière d'Afrique mais cela engendre également une tension considérable entre les grandes puissances (paragraphe 1) et par la même occasion provoque un impact nocif de taille sur la population (paragraphe 2).

#### PARAGRAPHE 1: LA TENSION ENTRE LES GRANDES PUISSANCES

La région du Golfe de Guinée est un espace où se rencontrent plusieurs valeurs et civilisations où s'y côtoient différentes religions et où sont parlées plusieurs langues. Son emplacement stratégique et ses nombreuses ressources ne font qu'ajouter de l'attrait à cette région dont les enjeux géopolitiques notamment la délimitation des frontières maritimes (A) et l'insécurité (B) sont déjà importants.

#### A. LA DELIMITATION DES FRONTIERES MARITIMES

Comme il a été souligné auparavant, les limites entre les pays composant le Golfe de Guinée ne sont pas claires ; il subsiste en effet des conflits au sujet des frontières terrestres dans cette zone et la délimitation de la frontière maritime notamment la zone économique exclusive porte à désaccord. Cependant la découverte des gisements massives de pétrole va accentuer l'importance de cette ZEE et va raffermir ses enjeux. Cette situation va donner naissance à des différends frontaliers maritimes dont certains ont abouti à un accord sur l'exploitation des ressources tandis que d'autres pays se sont tournés vers un arbitrage de la CIJ.

Les négociations et les compromis qui en résultent se sont déroulés dans le cadre des articles 74 et 83 de la Convention de Montego Bay qui permettent un arrangement provisoire en attendant la délimitation définitive et donne la possibilité pour les Etats de maintenir l'accord s'ils y trouvent leurs intérêts. Ainsi une Zone de Développement Conjoint (ZDC) est née suite à un accord entre le Nigéria et l'archipel de Sao Tomé et Principe en 2001, le premier bénéficiant de 60% de l'exploitation commune des ressources marines tandis que le second obtient 40%. Un autre exemple est celui du Nigéria et de la Guinée Equatoriale qui, après avoir délimité à l'amiable leurs frontières maritimes en 2000, se sont mis d'accord sur une Zone d'Exploration Conjointe (ZEC) en 2002. La CIJ a toutefois été saisie dans le conflit opposant

le Nigéria au Cameroun concernant les tracées des frontières de la péninsule de Bakassi dont la souveraineté a été attribué au Cameroun en octobre 2002.

#### B. L'INSECURITE DANS LE GOLFE DE GUINEE

Depuis la fin des années 1990, la richesse en hydrocarbure et en minerais dans les pays du Golfe de Guinée a conduit les pays développés à s'intéresser à cette partie du monde, elle représente une opportunité et devient désormais « l'Afrique utile ».

Si le Moyen-Orient est également réputé pour l'extraction pétrolière, les tensions sociopolitiques qui s'y trouve mettent à mal les intérêts des grandes puissances dans cette industrie extractive; C'est ce qui fait la différence du Golfe de Guinée qui a une situation plus stable et attire donc plus la convoitise des autres Etats. C'est aussi considéré comme un réservoir de minerais, ce qui le rend stratégique puisque certains pays ont en besoin pour l'industrie de défense; le coltan est un exemple de taille puisqu'il est très utile dans la haute technologie et la République Démocratique de Congo détient 80% des réserves mondiales.

Tous ces avantages qui font l'attrait du Golfe de Guinée constituent des enjeux géopolitiques considérables, toutefois cela conduit également à une insécurité notable voire même à la piraterie dans cette partie du monde. Cette insécurité peut provenir de l'intérieur même par les sabotages et pillages mis en œuvre par le peuple ou de la piraterie en mer qui prend aussi de l'ampleur.

Les matériaux destinés à l'extraction pétrolière dans l'Afrique de l'Ouest se voient parfois être détruits ou sabotés par des groupes de personnes issus de la région même ; la raison en est simple : la pauvreté. En effet dans la plupart des cas, les richesses que l'Etat récolte de l'industrie pétrolière n'ont aucun impact sur la vie de la population et ce en raison de la corruption ; de plus le peuple surtout les jeunes sont frustrés du fait de la pollution causée par les plateformes de forage et qui nuit à leur activité principale qui est la pêche.

En outre, si la Somalie rimait auparavant avec piraterie, actuellement c'est le Golfe de Guinée qui a été déclaré « zone de piraterie la plus dangereuse pour les compagnies pétrolières » en 2020 selon une étude menée par le BIM<sup>2</sup>. Les attaques des pétroliers et des tankers se multiplient accompagnées de tir d'armes à feu, de tentative d'abordage, d'enlèvement de marin pour

.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> https://leconomistebenin.com

ensuite demander une rançon ou encore le vol des marchandises et surtout de pétrole. La raison reste la même : les revenus issus de l'industrie pétrolière n'ont aucun effet sur la population, celle-ci cherche donc un moyen pour subvenir à ses besoins.

Ces attaques perpétrées par la population ou par les pirates peuvent toutefois causer une pollution maritime ou terrestre en raison d'un déversement accidentel des hydrocarbures, ce qui ajouterait une couche aux maladies qui touchent déjà bon nombre de la population.

### PARAGRAPHE 2: LES IMPACTS SANITAIRES SUR LA POPULATION

La santé des populations d'une région est étroitement liée à son environnement. Pourtant l'extraction pétrolière dans le Golfe de Guinée a non seulement changé le mode de vie de la population (A) mais a également causé différentes sortes de maladies (B).

#### A. LE CHANGEMENT DU MODE DE VIE DE LA POPULATION

Il a été souligné auparavant que la pollution présente dans le Golfe de Guinée du fait de l'industrie pétrolière entraine un changement du mode de vie de la population. Ainsi non seulement elle a dû vivre et s'habituer au bruit assourdissant des installations pétrolières mais le dérèglement de l'écosystème a aussi causé la disparition de certaines plantes, et avec elles la médecine traditionnelle ; ajouté à cela les difficultés en matière de pêche puisque les poissons deviennent rares ou s'éloignent et des limites instituant une interdiction de pêcher sont mises en place autour de la plateforme, réduisant ainsi la surface.

#### B. L'APPARITION DE DIFFERENTES SORTES DE MALADIES

Un autre impact considérable est l'apparition des différentes maladies liées à cette activité, causées par les produits toxiques issus de l'air, de la terre et de la mer. Cela peut se traduire par un cancer de la peau ou des poumons, une maladie des poumons, des lésions cutanées, une fausse couche et plus globalement la diminution de l'espérance de vie.

Ceci étant puisque la population inhale un air pollué et en cultivant, touche une terre dont les résidus de pétrole demeurent présents provoquant alors des éruptions cutanées ou des allergies.

Des maladies telles que la tuberculose ou encore un cancer des poumons apparaissent également au fil des années.

Du fait de cette pollution qui n'est pas prête à être éradiquée malgré les nombreux signaux alarmantes, l'espérance de vie des habitants du Delta du Niger, qui est une zone extrêmement exposée à l'industrie pétrolière, est estimée à 40 ans soit 14 ans de moins que le reste des habitants du pays.

### **CONCLUSION CHAPITRE I**

La pollution due à l'extraction pétrolière et les conséquences qu'elle engendre ne seront pas éradiqués de sitôt et ce malgré les sonnettes d'alarmes lancées par les ONG et la population puisque l'enjeu surtout économique pour les Etats est trop important. Tout cela en dépit des impacts sur la population.

Et pourtant ces dégâts auraient pu être évités puisque chacun a son rôle à jouer pour mettre en œuvre une exploitation qui respecte l'environnement. Les obligations et les droits des Etats et des industries étant prévus dans les différents textes du Droit international.

### CHAPITRE II: ENCADREMENT JURIDIQUE DE L'EXPLOITATION PETROLIERE DANS LE GOLFE DE GUINEE

Le Droit international de l'environnement a été révolutionné par deux grands sommets : la Conférence de Stockholm sur l'environnement en 1972 et la Conférence de Rio de Janeiro sur l'environnement et le développement en 1992. La première a notamment souligné la responsabilité pour les Etats et les individus de sauvegarder le milieu naturel et ses ressources incluant ainsi le milieu marin ; un principe qui est repris actuellement dans le Droit international (section 1). En outre, les enjeux dans le Golfe de Guinée s'étant de plus en plus précisés, des normes sur la pollution marine due à l'exploitation pétrolière sont également apparues au fil des années (section 2).

### SECTION 1 : LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN DANS LE DROIT INTERNATIONAL

Cette responsabilité de protection de l'environnement a été institué par le principe 21 de la Déclaration de Stockholm et repris par la CNUDM (paragraphe 1) ; il n'en demeure pas moins qu'en tant que Etat souverain, l'Etat côtier dispose d'un certain nombre de prérogatives (paragraphe 2).

# PARAGRAPHE 1 : LES OBLIGATIONS DES ETATS DANS LA PRESERVATION DU MILIEU MARIN

Le devoir de protéger l'environnement, issu de la Déclaration susmentionnée devient un principe fondamental du Droit international ; Il est en effet maintenu dans la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer signée à Montego Bay en 1982 dans sa douzième partie (A), ajouté à cela une coopération mondiale entre les Etats (B).

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

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<sup>3</sup>. Ainsi, il est de la responsabilité de chaque Etat de prendre les mesures adéquates, entre autres d'instituer des lois et règlements, en conformité avec le Droit international dans le but de prévenir, réduire et maitriser la pollution dans le milieu marin, et ce quelle qu'en soit la source. L'Etat doit également veiller à ce que les activités entreprises sous son contrôle et sa juridiction ne causent ni pollution ni préjudice aux autres Etats et à leurs environnements. Le cas échéant, en cas d'incident provoquant une pollution, cette dernière ne doit pas dépasser les zones où ledit Etat exerce ses droits souverains, entre autres il ne faut pas causer un préjudice aux autres.

Comme il a été précisé, les mesures mises en œuvre par les Etats doivent prendre en compte toute sorte de pollution ; cela inclut l'évacuation des substances toxiques, la pollution des navires, les Etats dans ce cas doivent mettre en place des mesures visant à prévenir les accidents et à faire face à des situations d'urgence. La pollution inclut également celle provoquée par les installations ou les engins qui fonctionnent que ce soit dans le milieu marin ou ceux qui sont utiles pour l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins. Ajoutée à cela, la pollution du milieu marin suite à l'utilisation de techniques ou introduction d'espèces étrangères ou nouvelles.

La convention émet toutefois une précision importante, en effet ces mesures mises en place par les Etats ne doivent pas déplacer le préjudice ou le risque d'une zone à une autre et encore moins de remplacer un type de pollution par un autre.

Dans l'exercice de cette mission de protection du milieu marin instituée par la Convention, les Etats se doivent également de coopérer.

#### B. LA COOPERATION MONDIALE ENTRE LES ETATS

La Convention de Montego Bay prévoit pour les Etats une obligation de coopération au plan mondial ou régional consistant ainsi à l'élaboration des règles et normes, des pratiques et procédures pour protéger le milieu marin, et cela par le biais d'une organisation internationale ou directement<sup>4</sup>. Dans cette optique, il est nécessaire de promouvoir les études, les recherches scientifiques et les échanges de renseignements sur la pollution du milieu marin.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Article 193 CNUDM

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Article 197 CNUDM

Cette coopération est également de rigueur en cas de danger imminent du milieu marin pouvant provoquer un risque de pollution, l'Etat qui en a connaissance a l'obligation d'informer les Etats qu'il juge exposés aux dommages et les organisations internationales compétentes. Ils doivent ensuite faire face de manière conjointe aux incidents entrainant la pollution du milieu marin en élaborant des plans d'urgence et cela pour éliminer les effets de la pollution et réduire les dommages.

Dans le cadre de l'entraide entre Etats, il est également de leur devoir de promouvoir des programmes d'assistance aux Etats en développement dans différents domaines comme la science, l'éducation et la technique pour réduire les effets des accidents susceptibles de polluer le milieu marin. Un traitement préférentiel leur est aussi accordé concernant l'allocation des fonds et moyens d'assistance technique et l'utilisation des services spécialisés afin de prévenir, réduire et maitriser la pollution du milieu marin et ses effets.

Dans le but de veiller au bon déroulement de sa mission de protection de l'environnement du milieu marin, quelques prérogatives sont par ailleurs attribuées à l'Etat.

# PARAGRAPHE 2 : LES PREROGATIVES ET COMPETENCES DE L'ETAT COTIER PREVU PAR LE DROIT INTERNATIONAL

La convention attribue à l'Etat côtier certaines compétences afin de s'assurer que les navires qui passent par sa ZEE ne représente aucun risque de pollution ; pour ce faire, il est autorisé à procéder à une inspection du navire (A) et dans certains cas, à enclencher une procédure judiciaire (B).

#### A. L'INSPECTION DES NAVIRES PAR L'ETAT COTIER

La section 5 de la convention de Montego Bay sur le Droit de la mer prévoit qu'il est nécessaire que l'Etat adopte des lois et règlements et pour prévenir, réduire et maitriser la pollution du milieu en matière de pollution par immersion, d'origine tellurique ou la pollution par les navires. Ces dispositions internes ne doivent pas être inférieurs aux normes internationales.

Ainsi d'un côté, dans le cas où un navire séjourne de manière volontaire dans un port, l'Etat dudit port peut ouvrir une enquête et, si des éléments de preuve justifient d'un rejet au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa ZEE, il peut intenter une action judiciaire,

en infraction aux normes internationales visant à prévenir, réduire et maitriser la pollution. L'Etat côtier dans ce cas de figure agit en tant qu'Etat du port.

Toutefois il n'intente aucune action si ces rejets ne sont pas intervenues dans les limites de ses eaux mais dans celles d'un autre Etat ; sauf si dernier le demande ou si les rejets risquent d'engendrer une pollution dans les eaux de l'Etat côtier ou encore si c'est l'Etat du pavillon ou un Etat qui risque de subir le dommage qui en font la demande.

D'un autre côté, l'Etat côtier en tant que tel a le droit de requérir d'un navire naviguant, c'està-dire qui ne fait pas escale mais qui passe par sa zone de juridiction, des renseignements sur son identité, son port d'immatriculation, son port d'escale, s'il a des sérieuses raisons de penser que le navire naviguant dans sa mer territoriale ou sa ZEE a commis une infraction aux normes internationales en matière de pollution. La demande de renseignements servira alors à établir si une infraction a effectivement été commise.

Néanmoins si ledit navire refuse de fournir les documents ou si ces derniers sont en contradiction avec les faits ou si la situation l'exige, une inspection matérielle du navire peut être effectué par l'Etat côtier s'il a de sérieuses raisons de penser qu'une infraction a été commise dans sa ZEE. Ladite infraction dans ce cas engendre un rejet important dans le milieu marin et pourra y causer une pollution considérable.

#### B. LES POURSUITES JUDICIAIRES ENGAGEES PAR L'ETAT COTIER

Il a été souligné que pour procéder à une inspection matérielle du navire naviguant, l'Etat côtier devait avoir des sérieuses raisons de penser que des rejets ont eu lieu dans sa ZEE et risquent de causer d'importants dommages.

Toutefois s'il existe une preuve manifeste de l'infraction soupçonnée par l'Etat côtier, il peut aller au-delà de la simple inspection matérielle et engager des poursuites judiciaires, ce qui va permettre de mettre en œuvre les différentes sanctions et d'immobiliser le navire en cause.

La preuve manifeste peut être issue de l'inspection matérielle effectuée auparavant ou d'un rejet visible que l'on constate de manière évidente. Dans ce cas, l'immobilisation du navire peut être ordonnée par l'Etat côtier conformément à son Droit interne et il a le droit par la même occasion d'engager des poursuites judiciaires contre le navire étranger, notamment contre son capitaine.

L'Etat côtier doit par la suite notifier sans retard à l'Etat du pavillon et aux Etats concernés toutes les mesures prises à l'encontre des navires étrangers<sup>5</sup>.

L'article 228 de la Convention dispose néanmoins que ces poursuites sont suspendues dès lors 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 par l'Etat côtier. Toutefois cette prérogative sera enlevée à l'Etat du pavillon s'il s'agit d'un cas de dommage grave causé à l'Etat côtier ou encore si l'Etat du pavillon 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 ses navires.

Quelques précisions sont cependant précisées par le Droit international, l'Etat côtier doit veiller à ce que toutes les procédures effectuées à l'encontre des navires étrangers soient mises en œuvre par les agents officiellement habilités à exercer les pouvoirs de police en mer et cela avec les bâtiments conçus pour cette mission de service public, comme les navires de guerre. En outre dans l'exercice de leurs fonctions, les agents doivent veiller à ne pas mettre en danger le navire.

Le Droit international a ainsi prévu des normes afin de protéger et préserver l'environnement des activités de chaque Etat mais il est également du devoir de celui-ci de mettre en œuvre des dispositions internes ou régionales et de les faire respecter afin d'avoir le résultat attendu.

### SECTION 2 : LA PREVENTION DE LA POLLUTION MARINE DUE A L'EXPLOITATION PETROLIERE PAR LES ETATS DU GOLFE DE GUINEE

En complément des droits et obligations qui sont institués à chaque Etat par le Droit international, les Etats du Golfe de Guinée ont également leurs propres conventions conçues spécialement en fonction de leur situation de grands producteurs de pétrole. L'OMI a donc mis en place des conventions spécifiques visant à prévenir la pollution qui est un danger permanent dans cette région (paragraphe 1), cela conjuguées avec les impératifs imposés aux exploitants pétroliers (paragraphe 2).

.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Article 231 CNUDM

# PARAGRAPHE 1 : LA PREVENTION DE LA POLLUTION PREVUE PAR LES CONVENTIONS SPECIFIQUES DE L'OMI

La pollution par les hydrocarbures peut toucher deux zones différentes : le plateau continental par un mauvais fonctionnement de la plateforme ou la ZEE en cas de catastrophe accidentelle en cours de transport des hydrocarbures. Nous aborderons ainsi de manière successive d'une part la prévention de la pollution des hydrocarbures dans le cadre de la convention MARPOL (A) et d'autre part les dispositions spécifiques en cas de pollution accidentelle (B).

### A. LA PREVENTION DE LA POLLUTION DES HYDROCARBURES DANS LE CADRE DE LA CONVENTION MARPOL

Précédant la Convention MARPOL de 1973, la protection de la mer contre les pollutions marines était encadrée par la Convention de Londres de 12 Mai 1957 dite OILPOL pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures. C'était l'un des textes les plus anciens en matière de Droit de l'environnement marin mais il était également moins contraignant et dépourvu d'un système de lutte sévère et répressif. Le développement des transports a donc conduit à l'adoption d'une nouvelle Convention.

La Convention MARPOL pour la prévention de la pollution des navires est ainsi adoptée le 2 novembre 1973, complétée par son protocole de 1978 à la suite d'une série d'accident de navires-citernes. Elle s'applique au navire et en donne la définition : c'est un bâtiment exploité en milieu marin de quel que type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes. Toutefois, elle n'inclut ni les navires d'Etat affectés à des usages non commerciaux, ni ceux aux activités liées à l'exploration de grands fonds marins ainsi que les opérations d'immersion.

Cette Convention a pour objectif de renforcer les mesures de sécurités à bord des navires afin de prévenir les accidents ; d'ailleurs elle comprend des règles visant à réduire cette pollution qu'elle soit accidentelle ou découlant d'opérations de routines. En outre elle établit les zones d'interdiction de rejets dites zones spéciales dans lesquelles les rejets d'exploitation sont strictement règlementées. Par ailleurs, elle fournit les règles techniques sur la conception des navires, instituant ainsi la règle des pétroliers à double coque.

Cette Convention a été mise à jour au fil des années et comprend actuellement trois protocoles et de six annexes portant respectivement sur les hydrocarbures, les substances nocives

transportées en vrac, les substances nuisibles transportées par mer en colis, les eaux usées des navires, les ordures des navires et la pollution de l'atmosphère par les navires.

Les Etats du Golfe de Guinée, comme beaucoup d'autres, ont ratifié cette Convention et sont donc tenus aux différentes obligations pour protéger l'environnement et prévenir la pollution selon les différents types prévus dans les annexes.

# B. LES DISPOSITIONS SPECIFIQUES EN CAS DE POLLUTION ACCIDENTELLE

Malgré toutes les dispositions et les mesures mises en place, il est possible qu'un incident lié à l'exploitation pétrolière survienne et provoque une pollution catastrophique comme une marée noire. Il est d'autant plus difficile et problématique de gérer cela si l'accident se produit en haute mer étant donné que c'est une zone de liberté de tous les Etats.

Le principe en haute mer qui a été institué dans le Convention de Genève de 1958 est consolidé dans la Convention de Montego Bay : aucun Etat ne peut intervenir en haute mer sur un navire ne battant pas son pavillon. La difficulté s'est présentée lors de l'accident du Torrey Canyon en 1967 ce qui a conscientisé sur l'importance de la possibilité d'intervenir en haute mer et de la protéger contre les catastrophes liées aux hydrocarbures.

Le 29 novembre 1969 est donc signé à Bruxelles la convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entrainant ou pouvant entrainer une pollution par les hydrocarbures. De ce fait, les parties à cette Convention peuvent prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptibles selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes<sup>6</sup>. Mais avant d'intervenir il est de l'obligation de chaque Etat de consulter et notifier l'Etat du pavillon, ceux qui peuvent avoir des intérêts compromis ou des experts dans la mesure du possible. Dans le cas où l'Etat intervenant est allé à l'encontre de ces règles et a causé un préjudice, il peut être amené à se dédommager.

.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Article 1 convention de Bruxelles de 1969

Par ailleurs, la Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures dite Convention OPRC de 1990 imposent aux Etats parties de prendre des mesures pour lutter contre la pollution en mer. Du fait de cette Convention, il est ainsi impératif pour les navires de conserver à tout moment un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures ; le capitaine en cas de menace de déversement d'hydrocarbure est dans l'obligation de rapporter ce risque à l'Etat côtier le plus proche. La Convention impose également aux exploitants d'unités au large relevant de la juridiction des parties de tenir des plans d'urgence coordonnés avec les dispositifs nationaux pour être plus efficace.

Les Etats du Golfe de Guinée, en ratifiant ces différentes conventions ont acceptés de se conformer aux règles édictées et aux obligations qui en découle. Toutefois la protection et la préservation de l'environnement contre la pollution de l'industrie pétrolière ne repose pas seulement sur l'Etat mais également sur les exploitants.

# PARAGRAPHE 2 : LES IMPERATIFS IMPOSES AUX EXPLOITANTS PETROLIERS

Les opérateurs pétroliers, dans le cadre de leurs activités, doivent se conformer aux normes environnementales en vigueur (A) et au préalable effectuer une étude d'impact environnemental et social (B).

# A. L'OBLIGATION DE SE CONFORMER AUX NORMES ENVIRONNEMENTALES

Comme les Etats, les exploitants pétroliers se doivent également de protéger et préserver l'environnement. De ce fait, le Droit international en matière de préservation de l'environnement marin développé auparavant s'impose aussi aux investisseurs qui souhaitent profiter des ressources du Golfe de Guinée et exploiter les richesses qui s'y trouvent, dans le cas présent, le pétrole. Cela doit se faire par le respect des différentes Conventions en matière d'environnement et d'hydrocarbure.

Par ailleurs il est aussi du devoir des opérateurs pétroliers de veiller à respecter les dispositions internes instituées par les pays du Golfe de Guinée où ils mettent en place leur activité. Ils doivent ainsi se conformer aux obligations que les Codes disposent sous peine de sanction.

Voici à titre d'exemple quelques textes en vigueur suite aux réformes par chaque Etat des dispositions internes en matière d'hydrocarbure : au Cameroun les exploitants sont tenus de respecter le Code pétrolier en vigueur à travers la loi n° 2019/ 008 du 25 avril 2019 abrogeant ainsi la loi n° 99-013 du 22 décembre 1999, le nouveau texte se veut plus équilibré et plus soucieux des entreprises nationales. Le Gabon s'est également doté d'un nouveau Code des hydrocarbures, loi n° 002/2019 portant règlementation du secteur des hydrocarbures en République Gabonaise abrogeant aussi la loi de 2014 n° 011/2014 portant Code des hydrocarbures. Ajouté à cela le Congo qui a revisité son Code des hydrocarbures par la loi n° 28-2016 du 12 octobre 2016 succédant ainsi à son ancien texte datant de 2014.

Les investisseurs devront ainsi suivre et respecter les innovations contenues dans ces textes même si c'est en leur défaveur.

### B. L'OBLIGATION D'UNE ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

Réalisé au début d'un projet, une étude d'impact environnemental et social est un processus qui détermine et évalue les risques d'incidence environnemental d'un projet. C'est un document de planification qui a pour but de clarifier la suite du projet au vue des enjeux environnementaux et sociaux qu'il représente, que ce soit en matière de santé de la population ou du territoire concerné.

Le rapport servira ainsi à déterminer les composantes de l'environnement qui peuvent être affectées par l'extraction pétrolière et aussi mettre en lumière les incidences directes ou indirectes sur l'écologie du périmètre prévu pour le projet ou ses alentours.

L'étude définitive qui englobera toute la durée de l'exploitation doit prévoir d'une part, les mesures prévues pour éliminer ou réduire les déchets et d'autre part, des plans d'urgence en cas de danger pouvant affecter l'environnement.

Cette étude devra encore faire l'objet d'un examen et approbation du ministre des hydrocarbures avant de procéder au forage du premier puits.

#### **CONCLUSION CHAPITRE II**

Les différentes organisations internationales se sont efforcées au fil des années d'élaborer des Conventions internationales qui régissent chaque situation en mer afin de veiller à la protection et la préservation de l'environnement, aussi bien en temps routinier qu'en cas d'accident.

Les Etats du Golfe de Guinée quant à eux ont ratifié ces Conventions, ce qui est une manière de dire qu'ils vont respecter les dispositions qu'elles incluent. En interne certains Etats essayent tant bien que mal d'équilibrer les enjeux économiques que représente l'industrie pétrolière et la part accordée à la population.

#### **CONCLUSION PARTIE I**

Si certains apprécient à travers ces ressources minières du Golfe de Guinée une bénédiction, faisant de cette région une zone stratégique et dont les grandes puissances s'arrachent, d'autres y voient comme une malédiction. Ceci dû au fait que l'exploitation de ces richesses, notamment du pétrole a causé plus de dégâts que d'avantages surtout pour la population locale.

Le bilan est effectivement lourd et tout est touché que ce soit l'écosystème marin, forestier et même la santé et la vie quotidienne de la population. La destruction des écosystèmes entraine la disparition des animaux et des plantes qui servent à l'industrie pharmaceutique, les espèces considérées vulnérables disparaissent petit à petit et la population quant à elle meurt à petit feu par l'inhalation du brut et les différentes maladies qui apparaissent. D'un point de vue touristique, cette situation ne favorise en rien l'arrivée des touristes ; ajouté à cela la corruption et l'égoïsme des dirigeants par le détournement de fonds qui caractérisent des pays d'Afrique.

Il apparait ainsi comme une évidence que l'environnement dans cette partie du monde est menacé et avec lui, la population ; ce qui est réellement déplorable étant donné que le bassin de Congo, deuxième plus grande forêt après l'Amazonie, fait partie de cette zone.

C'est cette urgence que représente la protection de l'environnement qui pousse les organisations internationales à adopter les différentes Conventions en la matière, nous en avons tout un arsenal, dans presque tous les domaines. Les pays du Golfe ont également mis en place des dispositions internes, mises à jour, pour lutter contre cette dégradation massive de l'environnement tout en essayant de paraître attractifs et ainsi ne pas repousser les investisseurs.

Il est indéniable que d'un point de vue théorique, les textes préservent réellement l'environnement, c'est autre chose en pratique ; raison pour laquelle des sanctions et des dédommagements ont été mis en place.

### PARTIE II : APPLICABILITE DES NORMES PAR LES ETATS DU GOLFE DE GUINEE

Au fil du temps, il a fallu se rendre à l'évidence : les nombreuses conventions et lois conçues pour protéger et préserver l'environnement n'ont pas l'effet escompté. L'environnement du Golfe de Guinée continue à se dégrader due à l'exploitation pétrolière et des accidents de pollution font des ravages dont les conséquences s'étendent sur plusieurs années.

Il a ainsi fallu agir en conséquence et adapter les normes en fonction de la situation, des sanctions et des mesures d'accompagnements ont également été mis en place par les organisations internationales à travers la responsabilité en cas de pollution (chapitre I), cependant des obstacles à l'application de ces normes subsistent (chapitre II).

# CHAPITRE 1: MISE EN ŒUVRE DES RESPONSABILITES EN CAS DE POLLUTION DANS LE GOLFE DE GUINEE

En cas de survenance d'une pollution liée à l'exploitation pétrolière, la responsabilité de différentes entités se trouve engagée et ce pour différentes raisons, généralement pour non-respect des normes en vigueur. Il se trouve alors que la responsabilité de l'Etat côtier et de l'exploitant soit engagée (section 1), cette responsabilité est accompagnée d'un dédommagement à la hauteur des dégâts causés (section 2).

### SECTION 1 : LA RESPONSABILITE DE L'ETAT COTIER ET DE L'EXPLOITANT

L'Etat côtier peut voir sa responsabilité engagée suite à une catastrophe entrainant une pollution due au déversement du pétrole, il s'agit d'une responsabilité civile (paragraphe 1). L'exploitant quant à lui engage sa responsabilité contractuelle ou extracontractuelle (paragraphe 2).

# PARAGRAPHE 1: LA RESPONSABILITE DE L'ETAT COTIER SUITE AUX DOMMAGES PAR LES HYDROCARBURES

Il incombe aux Etats de veiller à l'accomplissement de leurs obligations internationales en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin. Ils sont responsables conformément au droit international<sup>7</sup>. Telle est la disposition contenue dans la Convention de Montego Bay prévoyant l'obligation de l'Etat de protéger et préserver le milieu marin.

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> CNUDM article 235 (1)

La responsabilité de l'Etat est une notion instituée par le Droit coutumier, l'Etat engage sa responsabilité s'il viole le Droit international. Les conditions pour engager sa responsabilité étant le fait international illicite qui peut être une action ou une omission attribuable à l'Etat et qui constitue une violation d'une obligation internationale ; le préjudice et enfin l'imputabilité. En effet, le fait illicite causant un préjudice à autrui doit être imputable à l'Etat.

Ainsi le manquement à l'obligation susmentionnée engage donc la responsabilité de l'Etat puisqu'il n'a pas veillé à prendre les dispositions nécessaires édictées dans la partie XII de ladite Convention pour prévenir, réduire et maitriser la pollution dans le milieu marin. De ce fait, les activités d'extraction d'hydrocarbures qui ont lieu sous la juridiction d'un Etat côtier engage sa responsabilité tel qu'il est défini en Droit international en cas de catastrophe ou d'accident provoquant une pollution environnementale et causant des dommages à un citoyen ou à un autre Etat voisin. Les citoyens peuvent remettre en cause cette responsabilité devant le juge interne.

L'Etat côtier doit alors veiller à ce que les exploitants pétroliers qui pratiquent l'extraction sous sa juridiction respectent les normes visant à protéger l'environnement afin d'éviter toute pollution entrainant un dommage pour autrui. Cette obligation de vigilance de l'Etat dans l'exercice de ses compétences territoriales a été consacré par la CIJ dans l'affaire Détroit de Corfou du 9 avril 1949

Toutefois la responsabilité de l'Etat en matière de Droit international de l'environnement est rarement mise en cause, les pollutions d'hydrocarbures engendrant des préjudices sont souvent imputées à l'exploitant.

### PARAGRAPHE 2: LA RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT

En matière environnementale la responsabilité civile résultant des pollutions a eu comme véritable déclencheur le sinistre de Torrey-Canyon aux larges des côtes anglaises en 1967. La notion de risque liée à l'activité maritime a dès lors prévalue sur celle de la faute de l'opérateur maritime ; l'exigence d'une faute de l'auteur pour obtenir réparation représentait de plus en plus de difficulté. Cette catastrophe a mis le point sur la nécessité de mettre en place des normes internationales de responsabilité et d'indemnisation.

Il a alors été institué un régime prévoyant une responsabilité objective fondée sur le principe fondamental de pollueur-payeur à travers la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en 1969 dite CLC.

Cette Convention met ainsi en cause la responsabilité objective du propriétaire enregistré du navire ; cela signifie qu'il est responsable du seul fait de la survenance du sinistre, sans qu'on ait à prouver la faute. La Convention CLC consacre effectivement cette règle en son article 3 ; le propriétaire voit donc sa responsabilité engagée pour le rejet d'hydrocarbure de son navire sauf s'il prouve que le dommage a été causé par un acte de guerre, hostilité, ou résulte du fait intentionnel d'un tiers ou encore de la négligence de l'autorité responsable de l'entretien des feux.

C'est également une responsabilité canalisée, cela signifie que parmi la longue liste des entités à qui on pourra imputer le dommage dû au rejet, la responsabilité va peser sur le propriétaire enregistré du navire et lui seul ; sauf faute inexcusable des acteurs maritimes. Toutefois la responsabilité attribuée au propriétaire peut être limitée en fonction du tonnage du navire à moins qu'il y ait eu une faute intentionnelle ou inexcusable du propriétaire auquel cas elle deviendrait illimitée.

La responsabilité doit aussi être couverte par une autre garantie financière mais il faudra être porteur d'un certificat en cours de validité qui l'atteste.

Un protocole modificatif de la responsabilité civile est ensuite apparu en 1992 consistant à donner un champ d'application plus large à la Convention. En effet, le domaine géographique a été élargi et ne se limite plus à la mer territoriale <sup>8</sup>, la pollution due au rejet d'hydrocarbure dans la zone des 200 miles marins est désormais incluse dans les dispositions de la Convention.

Néanmoins la plus importante modification a été celle sur la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire. Ce protocole a effectivement augmenté le plafond de limitation en cas de dommage due aux hydrocarbures.

La CLC a été mise en place afin d'établir une responsabilité que l'on a canalisé sur le propriétaire et ainsi, permettre aux victimes d'obtenir réparation. Néanmoins tous les Etats s'accordaient à dire que la responsabilité qui pèse sur le propriétaire et son assurance étaient loin de couvrir les dommages en cas de pollution par les hydrocarbures, raison pour laquelle un fonds international d'indemnisation a été mis en place, divisant ainsi la charge entre le propriétaire du navire polluant et l'industrie pétrolière. Ledit fonds a été constitué à travers la Convention portant création du Fonds d'Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dite FIPOL adoptée en 1971.

-

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Article 1, Convention CLC 1969

#### **SECTION 2: LE MECANISME D'INDEMNISATION**

Le système d'indemnisation en cas de pollution d'hydrocarbure est constitué de deux niveaux comprenant en premier lieu la responsabilité du propriétaire enregistré du navire pollueur, Convention CLC, appuyé par une autre couverture financière et en second lieu à titre complémentaire l'indemnisation par la Convention FIPOL. Le mécanisme d'indemnisation prévu par celle-ci sera abordé d'une part (paragraphe 1) et d'autre part un système d'indemnisation privé (paragraphe 2).

### PARAGRAPHE 1 : L'INDEMNISATION PREVUE PAR LA CONVENTION CLC/FIPOL POUR LES ETATS PARTIES

Celle-ci comporte la Convention de 1971 portant création du fonds (A) et, au même titre que la CLC, le FIPOL a fait l'objet d'un amendement en 1992 par le biais d'une Convention portant création du nouveau fonds (B).

# A. LA CONVENTION DE 18 DECEMBRE 1971 PORTANT CREATION DU FIPOL

Ce système instauré en 1971 a la même portée géographique que la Convention CLC et seuls les Etats qui sont parties à cette dernière peuvent en profiter ; d'ailleurs le FIPOL est administré par un Conseil d'administration composé par lesdits Etats membres. Ce fonds est alimenté par les organismes qui reçoivent des hydrocarbures transportés par voie maritime et a pour vocation d'indemniser les dommages causés par le déversement des hydrocarbures des pétroliers lorsque le propriétaire du navire ne peut assurer l'intégralité de la responsabilité.

Le FIPOL joue essentiellement deux rôles, celui de complément et de supplément. En effet le fonds indemnise les victimes :

- Si le propriétaire du navire est exonéré de sa responsabilité en jouant l'un des cas d'exonération de la CLC : le FIPOL joue dans ce cas un rôle de suppléant
- O En cas d'incapacité financière du propriétaire responsable ou de son assurance : le FIPOL est alors un suppléant ; mais si la garantie dudit propriétaire ne couvre pas entièrement les charges, dans ce cas le FIPOL joue le rôle de complément, en prenant le relais de l'indemnisation des victimes

 Le FIPOL joue par contre les deux rôles si les limites de la responsabilité de la CLC sont dépassées

Toutefois il est important de préciser que des cas d'exonérations existent d'une part, notamment si le dommage résulte d'un acte de guerre, si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un évènement mettant en cause un ou plusieurs navires ou en cas de faute intentionnelle ou inexcusable de la victime ; Dance ces cas de figure, l'indemnisation à travers FIPOL sera exclue. D'autre part, ce système d'indemnisation n'inclut pas dans le champ des dommages indemnisés les préjudices écologiques résultant d'une pollution d'hydrocarbure.

Au même titre que la CLC, le FIPOL a également fait l'objet d'un amendement en 1992 et est entrée en vigueur en temps que la nouvelle Convention CLC en 1996.

#### B. LA CONVENTION DE 1992 PORTANT CREATION DU NOUVEAU FIPOL

Désormais il faudra parler des FIPOL puisqu'il y aura d'autres fonds mis en place pour indemniser les victimes d'une pollution d'hydrocarbure.

Le mécanisme est le même que celui de la Convention CLC, en effet cette nouvelle version de FIPOL sert à indemniser les victimes qui ne sont pas dédommagés intégralement en vertu de la Convention CLC de 1992. Le fonds international d'indemnisation qu'est le FIPOL tient toujours son rôle de complément ou de suppléant.

La grande différence est l'augmentation des montants prévus pour subvenir aux charges et qui sont plus élevés que ceux prévus par la Convention d'origine de 1971 qui se sont révélés insuffisants ; le plafond d'indemnisation est alors passé à 135 millions de DTS.

La demande d'indemnisation suite à un dommage due à une pollution d'hydrocarbure se fait par écrit avec toutes les informations nécessaires appuyé par les pièces justificatives correspondantes afin d'évaluer le montant dudit dommage ; La demande est à envoyer à l'assureur du propriétaire pollueur ou directement aux FIPOL. En cas d'affluence des demandes due à l'importance du sinistre, le Fonds de 1992 et le P&I Club<sup>9</sup> ouvrent conjointement un bureau local dont les coordonnées sont diffusées dans la presse locale.

67

<sup>9</sup> L'assurance de protection et d'indemnisation est une forme d'assurance maritime mutuelle fournie par des rassemblements de professionnels

Il y a actuellement 118 Etats qui sont à la fois parties à la Convention CLC 1992 et à la Convention de 1992 portant création du fonds dont l'Angola, le Congo, le Nigéria, le Cameroun, la Guinée et le Gabon appartenant également à la Commission du Golfe de Guinée.

Une précision s'impose toutefois, la Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur depuis mai 2002 et donc ne s'applique plus aux sinistres survenus postérieurement. Néanmoins en 2003, un protocole à la Convention de 1992 a été mis en place portant création du Fonds complémentaire ; ce dernier couvre les indemnités dépassant les montants prévus par le FIPOL 1992 en cas de dommage par hydrocarbure dans les Etats parties.

### PARAGRAPHE 2: UN SYSTEME D'INDEMNISATION PRIVE

La remarque que l'on peut se faire concernant les Conventions CLC/FIPOL sont les amendements dont elles font l'objet à plusieurs reprises afin de pallier les dommages.

Toutefois au fur et à mesure des protocoles, il est nécessaire d'adhérer une nouvelle fois afin de bénéficier des aides prévues par ces Conventions. Ainsi les Etats qui n'ont pas ratifiés les Conventions susmentionnées, comme Sao Tomé et Principe, ne pourront pas les invoquer en cas de catastrophe par hydrocarbure engendrant une pollution dans la zone maritime sous leur juridiction. Cela s'applique également à ceux qui étaient parties aux Conventions de 1969 / 1971, dont le Fonds a disparu en 2002, mais qui n'ont pas encore ratifié les Conventions CLC / FIPOL 1992.

Dans ce cas, il est envisageable de voir dans les assurances privées une possibilité d'indemnisation en cas de perte et dommage à la suite d'une pollution par hydrocarbure dans les espaces maritimes de ces Etats non parties aux Conventions CLC/FIPOL en vigueur.

La souscription à une police d'assurance est commune dans l'industrie pétrolière pour prévenir les risques qui peuvent survenir du fait de l'exploitant ou de son sous-traitant. Il peut s'agir des dommages causés à l'environnement, aux installations et même aux salariés pour qui le risque de blessure est élevé.

Cette assurance doit couvrir tous les risques qui peuvent survenir et doit être souscrites selon les normes légales. Il est vrai qu'elle porte à croire à une insuffisance de l'indemnisation en cas de catastrophe provoquant des dégâts considérables ; néanmoins il faut savoir que la plupart des sociétés extractives en Afrique notamment dans le Golfe de Guinée sont des filiales, elles sont ainsi rattachées à leur société mère qui peuvent leur fournir une garantie.

### **CONCLUSION CHAPITRE I**

En somme, face à une pollution suite à une catastrophe d'hydrocarbure, toutes les entités peuvent être responsables, l'Etat en échouant dans son rôle de protéger et préserver l'environnement; et l'exploitant pour les différents dégâts. Le système d'indemnisation inclut effectivement les conséquences de déversement d'hydrocarbure, les mesures de sauvegarde et les opérations de nettoyage, la perte dans le secteur de la pêche, les dommages aux biens et les dommages à l'environnement.

C'est une procédure à l'amiable sans qu'aucune justice ne soit saisie.

Ce système d'indemnisation, la communauté internationale l'a jugé efficace avec au compteur 140 sinistres en 30 ans et des millions distribués aux victimes. Cependant force est de constater que cette même communauté internationale, qui a institué les Conventions pour protéger et préserver l'environnement, semble minimiser les dégâts environnementaux. Cela ne fait qu'accroître la confiance des exploitants et conduit à l'irrespect des normes, provoquant ainsi la dégradation de jour en jour du milieu marin.

### CHAPITRE 2: LES STRATEGIES POUR UNE EXPLOITATION MODEREE DU PETROLE DANS LE GOLFE DE GUINEE

Les différentes normes et les différentes mesures prises par les organisations internationales pour prévenir la pollution du milieu marin sont nombreuses. Néanmoins si certains Etats les apprécient puisqu'elles servent leurs intérêts, d'autres Etats s'accordent à dire que ces dispositions restent insuffisantes. Une consolidation des mesures (section 1) et une exploitation équilibrée (section 2) sont encore de rigueur.

# SECTION 1: LA CONSOLIDATION DES MESURES DE PROTECTION ET DE PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

Ainsi qu'il a été énuméré dans la première partie, les Etats du Golfe de Guinée font face à des dissensions internes pour de nombreuses raisons, pourtant si l'on veut mettre en œuvre une meilleure applicabilité des normes il est nécessaire de veiller à une stabilité interne dans chaque pays (paragraphe 1) ainsi que de privilégier la transparence du suivi de l'exploitation pétrolière (paragraphe 2).

#### PARAGRAPHE 1: LA NECESSITE D'UNE STABILITE INTERNE

Les Etats sont garants de la mise en pratique des Conventions internationales dont ils font partie ; en ratifiant ces Conventions en effet, ils s'engagent à honorer leurs obligations. En s'engageant à être partie de la Convention de Montego Bay, les Etats du Golfe de Guinée ont accepté de respecter et de faire respecter les dispositions de la partie XII prévoyant la protection et la préservation de l'environnement.

Toutefois comme il a été précisé, les tensions dans les pays du Golfe de Guinée engendrent des conséquences considérables dans différents domaines. Par conséquent l'applicabilité des normes dans cette région du monde, malgré les différentes directives mises en place, n'est pas toujours réussie étant donné le contexte social et géopolitique.

En effet, la manière de gouverner des dirigeants africains notamment dans le Golfe de Guinée, favorisant la corruption et les détournements de fonds au mépris de la population et de l'environnement, entraine un manque de surveillance quant à la mise en œuvre des règles et le respect de celles-ci, ce qui peut causer des accidents entrainant des dommages. Ces derniers peuvent aussi bien être économiques, sociaux et surtout environnementaux ; ceci étant puisque les exploitants en omettant de respecter les dispositions omettent aussi les normes de sécurité et les étapes à suivre, ce qui peut souvent causer le déversement des hydrocarbures.

Une bonne gouvernance est le premier pas pour faire respecter les normes et protéger la population et l'environnement des dommages pétroliers. Pour mettre en œuvre les différentes conventions comme il se doit, il est ainsi nécessaire de mettre en place un organe indépendant de surveillance qui veillerait à leur bonne mise en œuvre. Ledit organe fera preuve de transparence dans sa vérification et son suivi.

# PARAGRAPHE 2 : LA TRANSPARENCE DU SUIVI DE L'EXPLOITATION PETROLIERE

Dans le but de respecter les normes internationales, notamment en matière de protection et préservation environnementale, il est nécessaire de bien gouverner en remplissant les obligations issues de la Convention et en s'assurant que toutes les entités les respectent que ce soit l'Etat ou les exploitants.

De ce fait une transparence est de mise ; il est important de veiller à faire des vérifications régulières et parfois sans prévenir pour s'assurer que toutes les précautions pour protéger le

milieu marin d'un déversement d'hydrocarbure ont été prises. Il ne faut faire aucune discrimination entre les entreprises d'extractions de diverses nationalités avec différents chiffres d'affaires. Cela rejoint l'idée d'éradiquer la corruption en veillant à ce que chaque entreprise respecte les dispositions en vigueur.

En outre, en toute transparence il est également nécessaire de mettre en œuvre un système d'audit réalisé par une entité externe pour vérifier la mise en application des dispositions internes et internationales ; et ce en complément avec celui réalisé par l'Etat, un genre de vérification à deux niveaux. Cela est également valable pour l'Etat au vu de ses obligations suite à la ratification d'une Convention.

Cette transparence dans la manière de faire est importante puisque la tension entre la population et l'Etat due à l'exploitation pétrolière, notamment en ce qui concerne le partage des bénéfices, et aux dégâts causés par cette exploitation, est à son comble. Cela conduit la population à mettre en place des plans de brigandage en mer et de piraterie.

Il faudra également bien définir les sanctions surtout les sanctions pénales en cas de dommages par hydrocarbures, ainsi les exploitants sauront à quoi s'attendre s'ils provoquent accidentellement ou non une pollution du milieu marin.

Dans tous les cas, une coopération entre l'Etat et les exploitants est de rigueur afin de lutter contre la pollution et ainsi protéger et préserver l'environnement face à cette industrie pétrolière qui prend de plus en plus d'importance.

## **SECTION 2 : APPROCHE D'UNE EXPLOITATION EQUILIBREE**

La coopération est importante si l'on veut faire respecter les normes et les disposition mises en place ; il n'est pas possible pour l'Etat seul ou l'exploitant seul de protéger l'environnement du désastre pétrolier sans coopération. Il faut mettre en place la promotion d'un partenariat public-privé (paragraphe 1) et pour être plus osé, réduire la consommation du pétrole (paragraphe 2).

#### PARAGRAPHE 1: LA PROMOTION D'UN PARTENARIAT PUBLIC PRIVE

Si l'on se réfère à son statut de grande région riche en pétrole, les pays du Golfe de Guinée devront faire partie des pays les plus riches et développés, ce n'est pourtant pas le cas. Ainsi qu'il a été expliqué supra, les bénéfices récoltés de l'exploitation pétrolière ne sont pas partagés

avec la population et les industries locaux. Raisons pour laquelle il subsiste un désaccord entre ces derniers et l'Etat et engendre par la même occasion la pauvreté du pays.

Il est ainsi impératif de veiller à donner un rôle à la population dans le processus d'extraction et cela afin qu'elle puisse récolter des revenus ; d'autant plus que la pêche et l'agriculture sont devenues quasi-impossibles en raison de l'éloignement des poissons, s'ils ne meurent pas à cause du déversement de pétrole, ou de l'infertilité du sol.

Cette coopération entre les riverains, l'exploitant et l'Etat peut se faire par une disposition dans la loi obligeant les exploitants à donner les marchés aux sociétés locales et de mettre en œuvre une sous-traitance avec elles en leur confiant les prestations et les contrats ; Les compagnies pétrolières ont également une obligation de formation. C'est le cas par exemple du Cameroun à travers son nouveau Code pétrolier. Les industries pétrolières qui y exercent leurs activités ont en effet une obligation d'embaucher en priorité les ressortissants camerounais dans toutes les catégories socio-professionnelles et par la suite d'accroitre leur potentiel et leur qualification par une formation professionnelle.

Un système de communication est également non négligeable entre les exploitants, l'Etat et les représentants de la population tels que les ONG ou les associations ; Ces dernières serviront d'intermédiaire pour transmettre les besoins du peuple. En outre, elles peuvent anticiper les difficultés de la population et aider l'Etat à trouver une solution ; cela dans le but de déterminer le taux d'efficacité des dispositions et des normes en vigueur. Il est envisageable également d'établir des normes d'ensemble pour tous les pays producteurs de pétrole en fonction de l'environnement et des impacts dans la société, et les représentants de la population sont les mieux placés pour analyser cela avec l'Etat puisque, nous le savons, les politiciens et les grandes personnalités étatiques ne savent pas ce qui se passe concrètement sur le terrain pour la population qu'ils dirigent.

Néanmoins qu'importe les mesures prises, il faut se rendre à l'évidence : notre environnement est déjà mal en point et pour le cas du Golfe de Guinée, l'industrie pétrolière n'arrange rien à la situation précaire de l'écosystème. Le seul moyen qui nous reste à mettre en œuvre est ainsi de faire en sorte et d'essayer de réduire la consommation du pétrole.

#### PARAGRAPHE 2: LA REDUCTION DE LA CONSOMMATION DU PETROLE

Si l'on a remarqué une chose ces deux dernières décennies par rapport à l'utilisation du pétrole c'est la dépendance de l'Homme à cette énergie ; En effet, de nombreux pays reposent leurs richesses et leur fonctionnement sur le pétrole. Ce dernier couvre à peu près 90% des besoins énergétiques mondiaux.

Le problème réside pourtant d'une part dans le fait que cette énergie fossile, bien qu'elle apporte plusieurs bénéfices dans de nombreux domaines et qu'elle facilite la vie quotidienne de tout un chacun, n'est pas illimitée. En effet, au rythme effréné de la consommation de pétrole dans le monde, d'ici la fin du XXIème siècle, la réserve de pétrole mondiale risque d'être épuisée. D'autre part, outre cette réserve non illimitée, l'extraction pétrolière conduit à des conséquences catastrophiques sur l'environnement, ceci étant puisqu'elle émet des gaz à effet de serre extrêmement polluant et libère des gaz naturels qui ont un impact sur l'environnement ; d'ailleurs l'exploitation pétrolière est une des raisons du fléau qu'est le réchauffement climatique.

De nombreuses raisons font donc qu'il est nécessaire de trouver des énergies alternatives et ainsi réduire la consommation de pétrole dans le monde. Certaines alternatives ont déjà été étudiés par les scientifiques ; en tête de liste vient le gaz naturel puisqu'il peut remplacer aisément les produits dérivés du pétrole. Néanmoins c'est aussi une énergie non renouvelable dont la réserve est limitée. Un autre obstacle également est le fait que le gaz est aussi polluant que le pétrole par son émission de gaz à effet de serre, exactement comme le charbon qui est aussi envisagé comme substitut du pétrole, cela revient ainsi à intensifier la dégradation de l'environnement.

Du côté des énergies renouvelables il y a l'énergie éolienne, l'énergie solaire, l'énergie géothermique profonde, l'énergie marémotrice, l'énergie hydroélectrique et la bioénergie. Elles sont inépuisables et ont peu d'impact sur l'environnement ; ceci étant elles présentent des potentiels variables selon la localisation géographique et les facteurs climatiques.

Il est à noter que l'effort considérable qui est déjà mis en œuvre actuellement est l'utilisation et la mise en circulation sur le marché des voitures électriques qui limitent l'émission de gaz carbonique, ainsi que l'utilisation d'énergie éolienne et solaire dans de nombreuses régions, notamment en Afrique.

Pour le moment effectivement aucune énergie n'a encore fait ses preuves pour remplacer le pétrole ; pendant un temps il a été envisagé d'avoir recours à l'énergie nucléaire toutefois les conséquences de cette énergie sur la santé des Hommes n'a pas favorisé cette idée. Les énergies propres quant à elles, ont un impact minime sur l'environnement toutefois le prix de celles-ci risque de poser problème contrairement au charbon, au gaz et surtout au pétrole qui conserveront des prix raisonnables.

#### **CONCLUSION CHAPITRE II**

Ce qu'il faut retenir alors c'est que l'exploitation du pétrole ne risque pas de disparaitre de sitôt au vu de la dépendance des Etats et de leur fonctionnement sur cette énergie. Toutefois il faut une extraction modérée qui limite au maximum les dégâts environnementaux, cela commence par le respect et la consolidation des règles appuyé par un suivi transparent des différentes entités. En outre afin de mettre en œuvre cette stabilité interne, il est nécessaire d'inclure dans les dispositions de chaque pays une coopération avec les ressortissants des Etats où se déroule l'exploitation, comme l'a fait le Cameroun. Et dans l'ensemble il est impératif de réduire petit à petit la consommation du pétrole.

## **CONCLUSION PARTIE II**

Il a été vu en somme que les organisations internationales, bien que cela ne réussit pas dans la plupart des cas, essayent de mettre en place des normes et des dispositions afin de protéger et préserver l'environnement tout en veillant aux intérêts économiques des Etats. Ces derniers voient effectivement leur stabilité reposer sur l'exploitation de cette énergie que ce soit en matière d'électricité, de voitures et même de pharmacologie.

Ce recours au pétrole ne risque pas de diminuer encore moins de disparaitre de sitôt étant donné son importance, ce qu'il faut faire en revanche c'est essayer de remplacer une partie par les énergies propres. Cela peut se faire par le remplacement de l'énergie de l'électricité en énergie éolienne ou solaire afin de réduire la consommation du pétrole.

#### **CONCLUSION GENERALE**

La découverte de gisement pétrolier dans le Golfe de Guinée a propulsé celui-ci et a fait de cette partie du monde un espace de divergence entre les grandes puissances. Cela n'est pas sans conséquence et l'environnement de ces pays en prend un coup, l'écosystème marin est détruit par le déversement d'hydrocarbure, les forêts disséminées pour permettre la mise en place des installations et la population malade. Cela entraine la rébellion de celle-ci et la conduit à saboter et détruire les installations pétrolières sur la terre ferme et piller les produits de l'extraction acheminés par voie maritime, rendant ainsi le Golfe de Guinée tristement célèbre par l'insécurité qui y règne.

Les normes internationales en la matière, bien qu'aidant, n'ont pas permis de réguler comme il se doit l'industrie pétrolière ; les nouveaux Codes pétroliers de certains pays du Golfe de Guinée prévoyant une collaboration entre les entreprises et les ressortissants sont une initiative de taille, l'éducation et la création d'emploi étant les bases fondamentales pour aider la population. Cependant il faudrait encore un peu de temps pour remarquer le changement entrainé par ces nouvelles dispositions.

La dégradation de l'environnement quant à elle est une plaie qui va mettre du temps à se refermer. La solution serait de donner à la nature le temps de se regénérer, pourtant en dépit de la situation il faut reconnaitre que le pétrole reste un élément indispensable au fonctionnement de chaque pays, d'autant plus que les énergies alternatives qui pourront le remplacer ne sont pas encore maitrisées et n'ont pas le même résultat.

Toutefois il est impératif de réduire au maximum l'utilisation du pétrole et avoir recours en partie aux énergies renouvelables en substitution, cela contribuerait à une diminution de l'émission de gaz et la pollution. D'ailleurs nous avons pu remarquer dernièrement que la réduction du pétrole entraine un environnement respirable et plus sain étant donné que le recours à l'or noir à travers ses dérivés a fortement diminué en raison de la pandémie du Coronavirus.

Il faudrait en outre songer à fortifier les normes et les dispositions internationales puisque visiblement celles en vigueur n'ont pas le résultat escompté. Cela peut commencer par l'institution de sanction par le biais de la mise en place de l'infraction « d'écocide », un crime qui serait au même niveau que le crime de guerre et qui remettrait l'environnement à la place qui lui est due et qui, espérons, conscientiserait tout un chacun sur la pollution. De nombreuses associations ont déjà milité pour la mise en place de l'écocide mais jusqu'alors se sont heurté à

un refus, cela est évident puisque si la dégradation volontaire de l'environnement était érigée en crime, plusieurs entreprises seraient concernées. Néanmoins cela reste la solution pour diminuer l'impact environnemental de la production d'hydrocarbure puisque dans ce cas les sociétés seront dans l'obligation de se conformer aux normes, sous peine de sanction extrêmement sévère. Et même si cela ne reconstruirait pas l'écosystème déjà détruit, au moins cela aura le mérite de veiller à ce que les générations futures n'aient pas à subir les effets néfastes de l'extraction pétrolière.

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

### I. OUVRAGES

**FRANCKX** (E) et GAUTIER (P), la Zone Economique Exclusive et la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer, 1982 – 2000 : un premier bilan de la pratique des Etats, éditions BRUYLANT, 2003

MONACO (A) et PROUZET (P), gouvernance des mers et des océans, ISTE éditions, 2015

SCHNEIDER (F), les énergies marines renouvelables, éditions A. PEDONE – Paris – 2015

VINCENT (P), Droit de la mer, éditions Larcier, 2008

### II. ARTICLES ET AUTRES REVUES

**BASSOU** (A), la mer du Golfe de Guinée. Richesses, conflits et insécurité, Paix et Sécurité Internationales, ISSN 2341-0868, Num. 2, janvier-décembre 2014, pp. 151-163, consulté en juin 2020

**BLANCHARD** (S), l'Ogoni étouffe sous les hydrocarbures, publié le 05 août 2011, consulté en août 2020, <a href="https://www.dw.com/fr">https://www.dw.com/fr</a>

**COUGOULE** (E) et MIRAILLES (A), la réparation du préjudice en cas de pollution par les hydrocarbures, consulté en août 2020, http://www.cdmo.univ-nantes.fr

**FAVENNEC** (**JP**), **COPINSCHI** (**P**) avec la collaboration de CAVATORTA (T) et ESEN (F), les nouveaux enjeux pétroliers en Afrique, éditions Karthala, pages 127 à 148, consulté en juin 2020, <a href="https://www.cairn.info/revue-politique-africaine-2003-1-page-127.htm">https://www.cairn.info/revue-politique-africaine-2003-1-page-127.htm</a>

**FONDATION MEDITERRANEENNE D'ETUDES STRATEGIQUES**, le Golfe de Guinée, recrudescence de la piraterie et du brigandage maritime, publié le 29 novembre 2019, consulté en août 2020, <a href="http://fmes-france.org">http://fmes-france.org</a>

**KEBE** (**M**), Cameroun : un nouveau Code pétrolier qui rééquilibre les intérêts, publié le 26 juillet 2019, consulté en août 2020, <a href="https://afrimag.net">https://afrimag.net</a>

**KONE** (M), le pétrole continue à dévaster le delta du Niger, publié le 5 février 2020, consulté en août 2020, https://reporterre.net

**LE FIGARO avec AFP**, pétrole : la production de l'OPEP est repartie à la hausse en juillet, publié le 12 août 2020, consulté en septembre 2020, https://www.lefigaro.fr

**MBALLO (D)**, l'Afrique croule sous le poids de la pollution pétrolière, publié le 5 mai 2018, consulté en septembre 2020, <a href="https://www.vivafrik.com">https://www.vivafrik.com</a>

**RIEUCAU** (**J**), biodiversité et écotourisme dans les pays du centre du Golfe de Guinée, Octobre-Décembre 2001, mis en ligne le 13 février 2008, consulté en juillet 2020, <a href="http://journals.openedition.org/com/2310">http://journals.openedition.org/com/2310</a>

**SCHNEITER** (E), peu à peu, le crime d'écocide s'impose dans le Droit international, publié le 4 octobre 2016, consulté en août 2020, <a href="https://reporterre.net">https://reporterre.net</a>

**TIWANG WATIO** (**R**) et LAWSON (**M**), la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée, Neptunus, e.revue Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 20, 2014/2, consulté en septembre 2020, https://cdmo.univ-nantes.fr/

**TSASSA** (A), Golfe de Guinée : limites politiques et enjeux géopolitiques, NAP n°32, octobre 2015, consulté en juillet 2020, <a href="http://www.thinkingafrica.org">http://www.thinkingafrica.org</a>

#### III. THESE ET AUTRES TRAVAUX DE RECHERCHE

**AKOHOU** (**D**), exploitation pétrolière en mer et Droit international : aspects juridiques et environnementaux pour les Etats côtiers du Golfe de Guinée, programme de Bourses de recherche Nations Unies-Fondation Nippone du Japon, 2007-2008

**ATANGANA** (S), extraction pétrolière et protection de l'environnement dans le Golfe de Guinée, mémoire de recherche Master II, Droit international de l'environnement, Université de Limoges, 2008

**MEBA** (B), protection et valorisation de trois milieux fluvio-marins du centre du Golfe de Guinée (estuaire du Gabon, du rio Muni et baie de Mondah) : biodiversité et développement durable, Thèse de doctorat en géographie, Université Paul Valéry – Montpellier III, 15 décembre 2004

**ZOGNOU** (**T**), la protection de l'environnement marin et côtier dans la région du Golfe de Guinée, thèse de doctorat en Droit, Université de Limoges, 12 décembre 2012

## IV. CONVENTIONS INTERNATIONALES

Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982

Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dite Convention MARPOL, 1973

Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, Londres, 1954

Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, OPRC, 30 novembre 1990

Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entrainant ou pouvant entrainer une pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, 29 novembre 1969.



## REVUE DE DROT MARITIME

de l'Association des Etudiants en Droit maritime du Havre (AEDMH)

Direction éditoriale:

Grâce ALLA

Direction artistique:

Grâce ALLA

Direction de la publication :

Nöelline HEBERT

Comité éditoriale :

Grâce ALLA, Sambatra NDRIAMIHARIMANANA, Elisa SUFFYS

Editeur

Association des Etudiants en Droit Maritime du Havre (AEDMH)

Maison de l'Etudiant

50 rue Jean-Jacques Rousseau

76600 le Havre

http://aedmh.fr/

ISN: 2607-2920

Numéro 3 – Juin 2020

La maquette, le logo de l'AEDMH ainsi que les articles sont protégés par le droit d'auteur. Les photographies utilisées pour la couverture la maquette sont issues de leur auteur.

