Thèse de Doctorat

Université de Limoges

École Doctorale Pierre COUVRAT - Droit et Science Politique (ED 88)

Observatoire des Mutations Institutionnelles et Juridiques (EA 3177)

Centre de Recherche Interdisciplinaire en Droit de l'Environnement, de l'Aménagement et de l'Urbanisme (CRIDEAU)

Thèse pour l'obtention du grade de

Docteur de l'Université de Limoges

Droit public/ Spécialité droit de l'environnement-droit de l'énergie

Présentée et soutenue publiquement

Le 25 février 2021

Par

Monsieur DANHOUE GOGOUE ACHILLE

Le régime juridique de l'activité pétrolière offshore en Afrique subsaharienne, le cas d'un État francophone du golfe de Guinée : la Côte d'Ivoire

Membres du JURY :

Madame Jessica MAKOWIAK, Professeure des Universités - Université de Limoges, Directrice du CRIDEAU, Présidente

Madame Agnès MICHELOT, Maître de conférences HDR - Université de La Rochelle, Rapporteur

Monsieur Frédéric BOUIN, Maître de conférences HDR - Université de Perpignan Via Domitia, Rapporteur

Monsieur Gérard MONÉDIAIRE, Professeur émérite des Universités - Université de Limoges, Directeur de Thèse

Dédicace

À ma famille :

- Mon épouse TOSSA Kouassiba Edwige qui a été pour moi un soutien moral indéfectible,

- Mes enfants : Ariel Ange Mikaël, Axel Jonathan et Pierre-Marie qui sont la source de motivation de la rédaction de cette thèse,

- Ma mère SIDIBE Douo Catherine à titre posthume, pour l'amour dont elle m'a abreuvé durant toute sa vie terrestre,

- Mon père DANHOUE Joseph, qui est pour moi le symbole de la rigueur dans le travail,

- Mes frères et sœurs,

- Et tous les autres membres que je ne cite pas, mais que j'ai présents à l'esprit, afin de leur apporter la preuve que l'épanouissement advient sûrement par le travail et que la source du succès se trouve dans l'effort et la persévérance.

« Tout obstacle renforce la détermination. Celui qui s'est fixé un but n'en change pas. »

Léonard De VINCI

« Dieu pardonne toujours ; l'homme pardonne parfois ; mais la nature ne pardonne jamais quand on n'en prend pas soin. »

Le Pape François

« Nous n'avons pas hérité de la terre de nos ancêtres. Nous l'avons empruntée à nos enfants. »

Précepte d'une tribu indienne d'Amazonie

Remerciements

Le travail de recherche scientifique est une œuvre passionnante et exaltante, mais parsemée d'embûches. Elle ne peut se réaliser qu'avec le concours de bonnes volontés. Aussi, qu'il me soit permis d'adresser mes sincères remerciements à toutes les personnes et institutions sans le soutien desquelles, cette œuvre serait restée au stade de rêve.

Je voudrais en premier lieu, remercier monsieur Gérard MONEDIAIRE, Professeur émérite des Universités, mon directeur de thèse, pour ses conseils avisés, son indéfectible et appréciable appui.

Mes remerciements vont également à l'endroit du Service de Coopération et de l'Action Culturelle (SCAC) de l'Ambassade de France en Côte d'Ivoire par le truchement duquel j'ai obtenu une bourse d'étude de l'État français qui m'a permis de séjourner à Limoges et d'accéder à la riche documentation livresque et numérique disponible.

J'adresse à l'équipe de l'Observatoire des Mutations Institutionnelles et Juridiques (OMIJ) et du Centre de Recherches Interdisciplinaires en Droit de l'Environnement, de l'Aménagement et de l'Urbanisme (CRIDEAU) de l'université de Limoges et à sa directrice, madame Jessica MAKOWIAK, Professeure des Universités, mes sincères remerciements et ma profonde gratitude pour m'avoir ouvert les portes du laboratoire de recherches durant mes séjours à Limoges. Je remercie au passage madame Carole LISSANDRE, responsable de la bibliothèque du CRIDEAU pour sa sollicitude.

J'exprime mon entière reconnaissance à maître KONATÉ Aenza, Avocat au Barreau de Côte d'Ivoire et au Professeur Bernard DROBENKO qui m'ont abreuvé de leur bonne humeur et de leur solidarité, ainsi qu'à monsieur Frédéric PIRAULT, responsable BU santé au Service Commun de la Documentation de l'université de Limoges qui m'a promptement assisté dans la mise en forme de ma thèse.

Enfin, à ma famille qui a cru à l'achèvement de cette thèse, à la communauté ivoirienne résidant à Limoges qui a rendu agréables mes séjours dans cette ville et à celles et ceux qui, par leur soutien moral et spirituel, ont rendu possible ce qui paraissait impossible.

Qu'ils en soient tous infiniment remerciés.

Avertissement

Les Universités n’entendent donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses.

Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

Résumé

Les États du golfe de Guinée en général et la Côte d'Ivoire en particulier ont une façade maritime sur l'Océan Atlantique Sud et possèdent un bassin sédimentaire riche en hydrocarbures. L'exploitation de cette ressource naturelle permet à ces États d'engranger des capitaux pour financer leur développement, mais elle est au cœur d'enjeux économiques, stratégiques, géopolitiques et environnementaux qui ont suscité la mise en place d'un cadre juridique qui mérite d'être connu.

Ce cadre juridique qui inclut les normes internationales et les normes nationales s'applique à l'amont de l'activité pétrolière offshore ainsi qu'aux conséquences qu'elle est susceptible d'engendrer sur l'environnement marin et côtier.

Ainsi, le régime juridique applicable à l'activité pétrolière offshore vise deux objectifs : l'encadrement des opérations pétrolières d'une part avec les rapports interpersonnels et interétatiques qu'elles induisent et l'encadrement des conséquences de cette activité en vue d'une protection efficace de l'environnement.

Mots clés : golfe de Guinée ; Côte d'Ivoire ; activité pétrolière offshore ; normes internationales, normes nationales ; enjeux économiques, stratégiques, géopolitiques et environnementaux ; développement ; environnement marin et côtier ; protection de l'environnement.

Abstract

The States of the Gulf of Guinea in general and Ivory Coast in particular have a seafront on the South Atlantic Ocean and have a sedimentary basin rich in hydrocarbons. The exploitation of this natural resource allows these States to gather capital to finance their development, but it is at the heart of economic, strategic, geopolitical and environmental issues which have prompted the establishment of a legal framework that deserves to be known.

This legal framework, which includes international and national standards, applies to the upstream side of offshore petroleum activity as well as to the consequences that it is likely to have on the marine and coastal environment.

Thus, the legal regime applicable to offshore oil activity has two objectives: the supervision of oil operations with the interpersonal and the supervision of the consequences of this activity with a view to effective protection of the environment.

Key words: Gulf of Guinea; Ivory Coast; offshore oil activity; international and national standards; economic, strategic, geopolitical and environmental issues; development; marine and coastal environment; protection of the environment.

Liste des principales abréviations

AFDI : Annuaire Français de Droit International

AGPAOC : Association pour la Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

Bull. : Bulletin

BRAO : Bureau Régional Afrique de l'Ouest

CA : Cour d'Appel

CAA : Cour Administrative d'Appel

CCJA : Cour Commune de Justice et d'Arbitrage

CE : Conseil d'État

CEDEAO : Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest

CEEAC : Communauté Economique des États de l'Afrique Centrale

CEDRE : Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les Pollutions Accidentelles des Eaux

CEE : Communauté Économique Européenne

CGG : Commission du Golfe de Guinée

CIJ : Cour Internationale de Justice

Cass. Civ. **:** Chambre civile de la Cour de Cassation

CEMAC : Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale

CIPOMAR : Compagnie d'Intervention contre la Pollution en milieu Marin et Lagunaire

CNE : Commission Nationale de l'Environnement

COLREG : Collision Regulations

COP : Conférence des Parties

COREP : Comité Régional des Pêches du Golfe de Guinée

CRIDEAU : Centre de Recherches Interdisciplinaire en Droit de l'Environnement, de l'Aménagement et de l'Urbanisme

CRISTAL: Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution

DTS : Droits de Tirages Spéciaux

ERSUMA : École Régionale Supérieure de la Magistrature

FEM : Fonds pour l'Environnement Mondial

FIPOL : Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

IFREMER : Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer

ISPS Code: International Ship and Port Facility Security Code

JOCE : Journal Officiel des Communautés Européennes

JORCI : Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire

JORF : Journal Officiel de la République Française

LCE : Laboratoire Central de l'Environnement

MARPOL : Convention pour la Prévention de la pollution par les navires

MOU : Memorandum of Understanding d'Abuja

OCDE : Organisation pour le Commerce et le Développement Économique

OHADA : Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires

OILPOL : Oil Pollution Act (Convention pour la Prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures)

OIT : Organisation Internationale du Travail

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

OMCI : Organisation Maritime Consultative Internationale

OMI : Organisation Maritime Internationale

ONG : Organisation Non Gouvernementale

ONU : Organisation des Nations Unies

ONUDI : Organisation des Nations Unies pour le Développement Industriel

OPEP : Organisation des Pays Producteurs de Pétrole

PAM : Plan d'Action pour la Méditerranée

PAZ : Plan d'Aménagement de Zone

PBMC : Projet de gestion de la Biodiversité Marine et Côtière

PGES : Plan de Gestion Environnementale et Sociale

PIB : Produit Intérieur Brut

PLD : Plan de Liquidation des Déversements

PNLDAH : Plan National de Lutte contre les Déversements Accidentels des Hydrocarbures

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

PNUE : Programme des Nations Unies pour l'Environnement

POI : Plan d'Opération Interne

POLMAR : Pollution Maritime

POLLUMAR : Plan d'Intervention d'Urgence contre les Pollutions Accidentelles en Mer, en Lagune ou dans les Zones Côtières

PRCM : Programme Régional de Conservation des zones Marines et côtières en Afrique de l'Ouest

REDE : Revue Européenne de Droit de l'Environnement

RJE : Revue Juridique de l'Environnement

SOLAS : Safety Of Life At Sea (Sécurité de la vie humaine en mer)

TIDM : Tribunal International du Droit de la Mer

TOVALOP: Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution

UCR : Unité de Coordination Régionale

UEMOA : Union Économique et Monétaire Ouest Africaine

UICN : Union Internationale pour la Conservation de la Nature

UNESCO : Organisation des Nations Unies pour la Science, l'Éducation et la Culture

WACAF : West And Central Africa (Afrique de l'Ouest et du Centre)

WWF : World Widlife Fund (Fond Mondial pour la nature)

ZAC : Zone d'Aménagement Concertée

ZEE : Zone Économique Exclusive

Sommaire

INTRODUCTION GÉNÉRALE 11

PARTIE I- Une activité indispensable encadrée en amont par le droit 29

Titre 1 - La nécessaire coexistence du droit international et du droit national dans la règlementation de l'activité pétrolière 30

Chapitre 1 - Le régime du droit international dans l'ordre juridique interne : le droit national insensible à l'influence du droit international 31

Chapitre 2 - Un essai de justification de l'influence du droit international 49

Titre 2 - Le cadre réglementaire interne de l'activité pétrolière offshore 101

Chapitre 1 - Les prérogatives de l'État hôte dans l'activité pétrolière 102

Chapitre 2 - Les autres acteurs de l'activité pétrolière offshore 129

PARTIE II- La prise en compte par le droit des conséquences dommageables de l'activité pétrolière sur l'environnement marin et côtier 186

Titre 1 - Les atteintes à l'environnement marin résultant de l'activité pétrolière offshore 187

Chapitre 1 - Les sources de la pollution pélagique 188

Chapitre 2 - Le régime juridique de la réparation du dommage causé à l'environnement marin par les hydrocarbures 256

Titre 2 - La protection de l'environnement marin affecté par l'activité pétrolière, un impératif pour la Côte d'Ivoire dans le concert des États du golfe de Guinée 287

Chapitre 1 - L'observance des principes de droit de l'environnement comme moyen participant à la protection de l'environnement 288

Chapitre 2 - Les instruments politiques et juridiques de protection de l'environnement marin et côtier ivoirien 312

CONCLUSION GÉNÉRALE 330

Références bibliographiques 340

Table des matières..... 382

INTRODUCTION GÉNÉRALE

La surface de la planète est couverte à 71 % par les eaux : les océans et les mers occupent 97 % de cette superficie[1]. Ces espaces recouverts d'eau mettent en évidence des enjeux économiques et stratégiques majeurs et apparaissent comme l'objet d'une conquête ou d'une reconquête incessante[2].

En effet, ne serait-ce que du point de vue économique, les océans et les mers constituent la principale route du commerce international et regorgent de gigantesques réservoirs de ressources naturelles qui ne sont pas toujours renouvelables[3], mais dont l'exploitation génère des revenus pour les États qui en disposent et crée une multitude d'emplois[4].

L'exploitation de ces ressources[5] est un droit qui découle du principe de la souveraineté permanente des États sur les ressources nationales[6]. Pour une part, ce principe répond à la problématique de développement économique et social des pays du Sud[7] dont la plupart, anciennement sous le joug colonial, étaient confrontés à la question de la gestion des ressources nationales[8]. La première Résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies reconnaissant le principe de la souveraineté

---

[1] Jacqueline MORAND-DEVILLER, "Le droit des pollutions et des nuisances", in *Le droit de l'environnement*, Paris, Presses universitaires de France, 11e éd, 2015, "Que sais-je ?", n° 41.

[2] Les océans et les mers sont le théâtre de multiples activités licites ou illicites (transport maritime, guerres navales, piraterie maritime, pêche, pose de pipelines, plates-formes etc.)

[3] Jean-Marc LAVIEILLE, *Conventions de protection de l'environnement. Secrétariats, conférences des parties, comités d'experts*, Pulim, 1999, p. 97.

[4] Dans les phases de reconnaissance, de recherche et d'exploitation, l'activité pétrolière fait appel à plusieurs compétences : géologues, géophysiciens, ingénieurs forage, ingénieurs réservoir, topographes, cartographes, ingénieurs installations pétrolières, etc.

[5] Il s'agit de toutes les ressources naturelles (ressources en eau, ressources minières, ressources en hydrocarbures : pétrole et gaz, les organismes vivants appartenant à des espèces sédentaires, etc.) dont l'exploitation constitue une source de revenus pour l'État.

[6] En ce qui concerne le sujet de la souveraineté permanente sur les ressources naturelles, l'Assemblée générale a adopté au cours des années précédentes, dans ses sessions ordinaires, les Résolutions 523 (VI) du 12 janvier 1952, 626 (VII) du 21 décembre 1952, 1314 (XIII) du 12 décembre 1958, 1515 (XI) du 15 décembre1960, 1803 (XVII) du 14 décembre 1962, 2158 (XXI) du 25 novembre 1966, 2386 (XXIII) du 19 novembre 1968; 2692 (XXV) du 11 décembre 1970 et 3016 (XXVII) du 18 décembre 1972; le Conseil de sécurité a adopté pour la même question, la résolution 330 du 21 mars 1973 et le Conseil économique et social, les résolutions 1673 (LII) du 2 juin 1972 et 1737 (LIV) du 4 mai 1973 ; voir George ELIAN, « Le principe de la souveraineté permanente sur les ressources nationales dans les travaux de l'Organisation des Nations Unies », *Recueil des Cours de l'Académie de Droit international de La Haye*, volume1, 1976, p. 63.

[7] Principalement les pays d'Afrique subsaharienne.

[8] Pendant la période coloniale, les pays colonisateurs disposaient à leur gré des ressources naturelles des territoires soumis et au lendemain des indépendances, par diverses arguties juridiques, telles les concessions pétrolières ou minières, ces pays ont gardé une certaine main mise sur ces ressources.

des États sur leurs ressources naturelles est celle adoptée le 12 février 1952 suivant laquelle *« les pays insuffisamment développés ont le droit de disposer librement de leurs richesses naturelles... qu'ils doivent utiliser... de manière à se mettre dans une position plus favorable pour faire progresser davantage l'exécution de leurs plans de développement économique conformément à leurs intérêts nationaux, et pour encourager le développement de l'économie mondiale »*[9]. La Résolution suivante adoptée le 21 décembre 1952 par l'Assemblée générale proclame que *« la souveraineté des peuples sur leurs richesses et ressources naturelles implique le droit d'exploiter librement lesdites richesses et ressources et qu'aucun acte, direct ou indirect, ne doit porter atteinte à l'exercice par un État de sa souveraineté sur ses ressources naturelles »*[10]. Les deux projets de pactes internationaux relatifs au droit de l'Homme comprenaient déjà, chacun, dans l'article premier, la disposition ainsi conçue : *« Le droit des peuples à disposer d'eux-mêmes comprend en outre un droit de souveraineté permanente sur leurs richesses et leurs ressources naturelles. Les droits que d'autres États peuvent revendiquer ne pourront en aucun cas justifier qu'un peuple soit privé de ses propres moyens de subsistance »*. Le droit des États sur leurs ressources naturelles est un corollaire du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes.

Perçue comme une proclamation de principe et non comme un texte à caractère juridique[11], la souveraineté permanente sur les ressources naturelles est entière et absolue et confère aux États, le pouvoir de l'*imperium* et du *dominum* qui leur permet de disposer librement de ces ressources qu'ils doivent cependant exploiter dans l'intérêt des peuples[12].

Partant de ce principe, tout État souverain peut exercer lui-même l'activité pétrolière dans les limites internationales de son territoire terrestre ou maritime[13]. Il peut l'interdire, la limiter, l'autoriser ou édicter des règles et conditions relatives à la prospection, à l'exploitation et à l'écoulement des ressources nationales. Ce principe sous-entend deux variantes : d'une part, il reconnait aux États le droit d'exploiter leurs

---

[9] Georges FISCHER, « La souveraineté sur les ressources naturelles », *Annuaire français de Droit international*, volume 8, 1962, p. 516.

[10] Résolution 626 (VII) du 21 décembre 1952.

[11] Les Résolutions de l'Assemblée générale ne lient pas les États. Elle peut en revanche influencer la doctrine et la jurisprudence ; voir Georges FISCHER, « La souveraineté sur les ressources naturelles », article préc., p. 517.

[12] Le principe 21 de la Déclaration de Stockholm sur l'environnement (5-16 juin 1972) et le principe 2 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement (Rio de Janeiro, 3-14 juin 1992) proclament que *« Conformément à la Charte des Nations Unies et aux principes du droit international, les États ont le droit souverain d'exploiter leurs propres ressources selon leur politique d'environnement et de développement, et ils ont le devoir de faire en sorte que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle ne causent pas de dommages à l'environnement dans d'autres États ou dans des zones ne relevant d'aucune juridiction nationale. »*

[13] La détermination des limites géographiques d'un État est réglée par le droit international, voir Max SORENSEN*, « Souveraineté territoriale de l'État », Recueil des Cours de l'Académie de Droit international de La Haye*, volume 101, 1960, pp. 145-163.

propres ressources naturelles et d'autre part, il impose aux États le devoir de faire en sorte que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle ne causent pas de dommages à l'environnement tant à l'intérieur de leur territoire que dans d'autres États ou dans des zones ne relevant d'aucune juridiction nationale.

L'activité pétrolière qui est l'une des modalités d'exercice de la souveraineté permanente des États sur les ressources naturelles est particulièrement perceptible à l'échelle mondiale[14]. Elle constitue l'un des secteurs d'activité où convergent plusieurs intérêts politiques, économiques, géostratégiques et où les techniques d'exploration et d'exploitation sont en constante évolution[15].

Une étude qui porte sur l'activité pétrolière peut, en première analyse, être perçue comme un exercice scientifique à vocation géologique, géographique, technique, économique ou politique[16]. Une telle analyse peut certes paraitre présente à l'esprit, mais la question pétrolière ne doit pas seulement être perçue sous cet angle réducteur puisqu'elle peut soulever des questions juridiques de première importance[17]. C'est la raison pour laquelle la consécration d'une réflexion portant sur le régime juridique de l'activité pétrolière apparait comme un complément nécessaire à sa compréhension.

Dès lors, il importe d'apporter des éclaircissements sur les substrats du sujet (I), de définir son champ géographique (II) et d'en préciser l'intérêt ainsi que la problématique (III).

I- Les substrats du sujet

Deux éléments fondamentaux qui constituent la clé de voûte de cette étude se dégagent de la structure du sujet. Il s'agit de la notion de l'activité pétrolière offshore et de celle de régime juridique qu'il convient de préciser.

---

[14] Les mers et les océans sont le réceptacle d'une multitude de plates-formes. Le nombre de plates-formes pétrolières est estimé à plus de 15.000 à travers le monde. On les trouve en mer du Nord, dans le golfe du Mexique, dans le golfe de Guinée, dans le golfe Persique, en mer Méditerranée (principalement au large des côtes d'Afrique du Nord), etc.

[15] Pierre-Armand THOMAS, « Les Plates-formes offshore », Technip/ Arts et Métiers, 21 mai 2007.

[16] En soulignant la forte proportion de l'influence du politique dans le domaine pétrolier, monsieur Henri SIMONET, Commissaire européen à l'énergie, faisait cette déclaration en 1973 : *« Le pétrole, c'est la politique à 90%. »*

[17] La détermination des zones du territoire terrestre ou maritime où l'État peut exercer sa souveraineté qui peut entrainer des conflits de délimitation, la responsabilité née des atteintes à l'environnement du fait de l'activité pétrolière sont autant de questions réglées par le droit.

A/ L'activité pétrolière offshore

L'activité pétrolière est une notion qui renferme plusieurs opérations pétrolières, à savoir la prospection ou la reconnaissance[18], la recherche ou l'exploration[19], l'exploitation ou la production[20], le transport d'hydrocarbures[21] et l'abandon[22] à l'exclusion des opérations de raffinage et de distribution des produits pétroliers[23]. Ces activités se développent en mer[24] par opposition à celles qui sont exercées sur terre dites activités pétrolières onshore[25].

L'activité pétrolière est essentiellement axée sur des opérations scientifiques[26] et techniques[27], mais trouve une assise juridique dans les contrats pétroliers et l'octroi de permis ou autorisation de recherche et d'autorisation d'exploitation délivrés par l'État hôte.

---

[18]Elle désigne l'ensemble des activités préliminaires de détection d'indices d'existence d'hydrocarbures, notamment par l'utilisation de méthodes géologiques, géochimiques ou géophysiques, à l'exclusion des forages dépassant une profondeur de 300 mètres, sauf dispositions contraires de l'autorisation de reconnaissance.

[19] La recherche ou l'exploration est constituée par des activités de prospection détaillée au moyen des méthodes de levés géologiques (sondages sismiques) qui constituent généralement le point de départ de l'exploration pétrolière. Si la recherche par ondes sismiques aboutit à des résultats prometteurs, elle sera suivie de forage de puits d'exploration pour s'assurer de la découverte d'hydrocarbures qu'il faudra alors évaluer pour en apprécier la quantité et sa viabilité commerciale. La recherche est enfermée généralement dans un délai de trois ans renouvelable deux fois pour des délais de deux ans. Mais en cas de recherche dans des zones marines profondes, la durée de l'exploration peut atteindre neuf ans (article 22 du code pétrolier de Côte d'Ivoire, article 28 du code pétrolier du Cameroun).

[20] L'exploitation ou la production pétrolière est la phase la plus longue en général. Au cours de cette période dont la durée varie d'une législation à une autre (au Benin, au Cameroun et en Côte d'Ivoire, la durée initiale de l'autorisation d'exploitation d'hydrocarbures est de 25 ans renouvelable une fois pour une durée de 10 ans. Au Congo la durée initiale de l'autorisation d'exploitation est de 25 ans renouvelable une fois pour une durée de 05 ans).

[21] Le transport permet d'assurer sur le territoire de l'État hôte, le déplacement du pétrole du lieu d'extraction aux points de chargement, de raffinage ou de grande consommation.

[22] Après la période de production, il est nécessaire de démanteler l'ensemble des structures en acier et en métal, de boucher les puits de forage et de remettre l'environnement dans son état initial. L'alternative la plus courante est que l'entreprise cède ses avoirs à l'État afin qu'il puisse ensuite poursuivre l'activité et y mettre fin lui-même à une date ultérieure. Ces procédés sont communément appelés «la mise hors service » ou «la fermeture ».

[23] Article 1er- f) de la Loi n° 96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier de la Côte d'Ivoire, JORCI n° 04 du 3 janvier 1997, p. 63..

[24] C'est ce qui vaut leur appellation d'activités offshore.

[25] La recherche pétrolière en Côte d'Ivoire a débuté par des explorations onshore pendant la période coloniale (à partir de 1895) dans le sud-est du pays.

[26] Par exemple, pour trouver des indices de pétrole, il est recouru aux opérations de sondage par l'utilisation de la géophysique, de la sismique pétrolière.

[27] L'exploration et l'exploitation se font à l'aide de plates-formes de forage.

Qu'il s'agisse de la reconnaissance, de la recherche, de la production ou du transport, l'activité qui intéresse la présente étude porte sur une substance naturelle de couleur noirâtre, ce qui lui vaut l'appellation d'« or noir ».

Du latin médiéval[28] petroleum (huile de pierre), le pétrole désigne une huile minérale naturelle qui s'est constituée au cours de plusieurs millions d'années (entre vingt et trois cent cinquante millions d'années) dans des bassins sédimentaires.

La formation du pétrole résulte d'un processus naturel[29], long[30], lent et complexe dont l'étude relève de la géologie sédimentaire[31].

En terme géologique, le sédiment est le dépôt formé après décomposition de la matière organique[32] (animale et/ou végétale). La formation du pétrole commence donc à partir du dépôt de la matière organique, d'où l'appellation d'énergie fossile, c'est-à-dire celle naturellement constituée et qui prend son origine du processus de fossilisation des matières organiques[33].

Le pétrole naît de la décomposition et de la transformation de ces matières organiques dans des zones sédimentaires en cours de formation. Ainsi, *« l'essentiel des gisements dérive, directement ou non, de la substance des êtres vivants incorporés dans les sédiments lors de leur dépôt. »*[34]

---

[28] L'emploi du terme pétrole apparaît en effet au Moyen Âge (entre le V^e^ et la fin du XV^e^ siècle). Mais l'usage du pétrole remonte à une période très lointaine. Déjà les fluides pétroliers lourds sont très tôt utilisés dans la maçonnerie et dans la construction de navires. Ainsi, le livre de la Genèse, VI, 14, à propos du déluge, explicite l'usage très précoce du pétrole pour le calfatage de l'Arche puisque NOÉ l'utilise pour rendre étanche son arche : « Tu l'enduiras de bitumes à l'intérieur » ; le premier Livre du Pentateuque relate également l'utilisation du bitume en tant que mortier dans la construction de la tour de Babel : « Les briques leur servirent de pierre et le bitume leur servit de mortier » (Genèse XI, 3).

[29] La genèse du pétrole est un phénomène naturel qui se produit sans intervention de l'activité humaine.

[30] Les gisements de pétrole abondants ont, au moins, plusieurs dizaines de millions d'années et plus généralement une centaine. Les processus d'accumulation sédimentaire sont toujours lents. L'on estime moins de cinq mètres de sédiments empilés par million d'années à plus d'une centaine.

[31] Bernard BIJU-DUVAL, *Géologie sédimentaire : bassins, environnements de dépôts, formation du pétrole*, Paris, Technip, 1999, pp. 79 et suivantes.

[32] Des théories exposées sur l'origine du pétrole, c'est la théorie organique qui prend généralement le pas sur la théorie abiotique. La théorie organique explique l'origine du pétrole à partir de l'enfouissement progressif de roches sédimentaires contenant des débris organiques d'origine surtout marine ou lacustre (planctons, algues …). La théorie abiotique, quant à elle, se base sur l'existence d'hydrocarbures dans le manteau de la planète terre et postule que lors de leur remontée vers la croûte terrestre, avec les conditions variables de la pression P et de la température T, ils se seraient transformés en gaz naturel et en pétrole. (Lire l'article de Xavier CHAVANNE, « les théories sur l'origine du pétrole », Laboratoire Environnement et Développement, Université D. DIDEROT, Paris.

[33] Le fossile est le reste de matières organiques (animales et végétales) après leur décomposition et enfoui dans les profondeurs de la terre ou des mers.

[34] Bernard TISSOT, « Le pétrole brut », Encyclopédie Universalis, cité par Stéphane DUBOIS dans son ouvrage, les hydrocarbures dans le monde, éditions Ellipses, 2007, p 10.

La nature animale ou végétale de la matière ou du résidu minéral et organique détermine la nature de l'hydrocarbure. Il n'est pas exclu qu'une matière organique uniquement animale produise plus d'hydrocarbures liquides, alors qu'une matière organique riche en matière végétale donnera principalement du gaz naturel. C'est donc cet ensemble composite pétrole/gaz naturel qui forme les hydrocarbures[35].

Dans le processus de formation du pétrole, trois étapes essentielles permettent de le comprendre : le dépôt de la matière organique, la transformation de la matière organique en hydrocarbures et le piège à pétrole.

La genèse du pétrole procède avant tout, de la sédimentation de la matière organique (animale ou végétale), c'est-à-dire de l'enfouissement de la matière dans les profondeurs de la terre ou des eaux après sa transformation[36].

Il faut préciser que ces matières ou déchets organiques sont composés de carbone, d'hydrogène, d'azote et d'oxygène dont la plupart sont issus de la mort des êtres vivants animaux ou végétaux.

Alors que sur les continents l'essentiel de la matière organique est décomposé, les micro-organismes sous-marins morts coulent rapidement au fond des océans[37]**,** des mers fermées, des lagunes, des lacs, des deltas ou d'autres milieux aquatiques pauvres en oxygène. Ils sont ainsi protégés de l'action destructrice des bactéries.

Cette matière organique non encore transformée en hydrocarbures est désignée sous le terme de kérogène.

Les déchets organiques animaux ou végétaux ainsi déposés au fond des eaux se mélangent à des sédiments (sable, argile, sel) et s'accumulent par couches successives pendant des millions d'années, sous l'effet de fortes pressions et de températures élevées.

Les couches les plus anciennes se trouvent alors enfouies sous les plus récentes, et par leur propre masse, ces couches sédimentaires s'enfoncent naturellement.

Le phénomène de tectonique des plaques[38] en agitant le manteau[39] de la terre les casse et les entraîne plus profondément dans l'écorce terrestre.

---

35 Les hydrocarbures sont constitués de molécules contenant des atomes de carbone et d'hydrogène, mais aussi de résine et d'asphaltènes résultant toutes de la transformation des matières organiques sédimentées.

36 Bernard BIJU-DUVAL, ouvrage précité, pp. 633 & s.

37 Céline DELUZARCHE, « Comment se forme le pétrole ? »

38 La théorie de la tectonique des plaques, apparue au début des années soixante, permet de comprendre le volcanisme et la sismicité de la planète terre.

39 En géologie, le manteau est une couche intermédiaire entre le noyau d'une planète et la partie superficielle et solide du matériau dont est faite la terre (la croûte terrestre dans le cas de notre planète). Sur la notion, consulter Bernard BIJU-DUVAL, ouvrage précité, pp 79 & s.

Plus les couches sédimentaires s'enfoncent, plus la température et la pression augmentent[40]. Des réactions chimiques éliminent alors les atomes d'azote et les restes d'oxygène contenus dans les matières organiques pour ne laisser que des molécules formées d'hydrogène et de carbone qui constituent les hydrocarbures liquides et gazeux. Ces derniers se retrouvent au sein d'une roche d'où ils sont générés, appelée roche-mère ou roche source.

Les hydrocarbures formés dans la roche-mère (la perméabilité ou l'imperméabilité de celle-ci va être déterminante) vont se déplacer sous terre, car plus légers, les hydrocarbures ont tendance à remonter vers la surface de la terre : c'est le phénomène de la migration[41] des hydrocarbures. Si rien ne les arrête dans leur déplacement en direction de la surface de la terre ou de l'eau, les hydrocarbures s'échappent et suintent[42] à la surface ou se solidifient en bitume en perdant leurs constituants volatiles.

Mais si au contraire, au cours de leur migration, les hydrocarbures rencontrent une couche imperméable qu'on nomme la roche-couverture, ils sont piégés en dessous de cette couche dans les interstices microscopiques et les fissures d'une roche dite roche-réservoir ou roche-magasin[43] où s'accumulent les hydrocarbures pour former le gisement.

Dans cette roche-réservoir la partie gazeuse des hydrocarbures remonte lentement au-dessus du pétrole en repoussant vers le bas la nappe d'eau.

Le pétrole brut ou pétrole liquide (crude oil) est un mélange d'hydrocarbures formés de molécules d'hydrogène et de carbone. Il comporte des produits variés. On distingue ainsi les huiles légères pour désigner celles composées largement (jusqu'à 99% en général) d'hydrocarbures et les huiles lourdes pour désigner celles à forte viscosité due à une forte proportion en résines et asphaltènes[44].

---

40 On estime que dans le sous-sol, la température augmente de 3°C quand on descend de 100 mètres. Vers 3000 mètres de profondeur, on atteint donc déjà les 100°C.

41 Voir Bernard BIJU-DUVAL, ouvrage précité, pp 667 & s ; René COSSE, Le gisement, éditions TECHNIP, 1988, pp 19 & s. Il existe classiquement trois phases de migration : la migration primaire qui désigne l'expulsion du pétrole et du gaz de la roche-mère vers un drain poreux, perméable ; la migration secondaire qui indique le déplacement des hydrocarbures dans un ou plusieurs drains vers une zone d'accumulation appelée roche-réservoir ou roche-magasin où ils vont se concentrer s'il y a un piège (trap) pour former le gisement (pool) d'hydrocarbures ; et la migration tertiaire ou dysmigration qui est le phénomène par lequel les hydrocarbures initialement piégés vont pouvoir se déplacer vers la surface ou vers un autre piège, la roche-couverture qui constitue une enveloppe imperméable au toit de la roche-réservoir empêchant la poursuite de la migration vers la surface.

42 Le suintement à la surface de la terre ou au fond de la mer peut constituer un indice de surface (seapage) de l'analyse des bassins pétroliers dans le processus d'exploration. On rencontre ce phénomène dans une source et un ruisseau bitumeux à Puy de la Poix dans la commune de Clermont-Ferrand en France ; aussi au Mene Grande dans le bassin de Maracaibo au Venezuela.

43 La roche-réservoir se comporte comme une éponge absorbant les hydrocarbures.

44 Bernard BIJU-DUVAL, op. cit, pp. 633 & s ; lire aussi l'article « l'origine du pétrole » publié sur le site www.totalfinaelf.com, consulté le 30 avril 2014.

Ce bref digest de l'origine et de la formation du pétrole dans le cadre de cette étude[45] permet d'avoir une compréhension a minima des différentes étapes de sa genèse.

L'activité pétrolière doit être analysée principalement sous deux angles : d'une part, elle participe au développement de l'économie nationale puisque les revenus pétroliers alimentent pour une part importante le budget des États[46] et génère directement ou indirectement une multitude d'emplois. Sa justification économique et sociale se trouve ainsi scellée. Sous cet angle, l'apport qualitatif de l'activité pétrolière ne peut souffrir de contestation, sauf à relever que la mauvaise gestion des revenus générés par cette activité[47] peut favoriser l'avènement des phénomènes tels que la piraterie maritime, les vols à main armée, les destructions des installations pétrolières, les conflits armés dont les pays du golfe de Guinée en constituent un des habitacles[48].

Sous le second angle, l'activité pétrolière constitue une source indéniable de pollution pour l'environnement marin et côtier : la destruction de la flore, de la faune et des habitats marins, la dégradation de la qualité de vie humaine par la contamination des eaux de mer à la suite de fuites d'hydrocarbures provenant des opérations d'exploitation ou des accidents de navires pétroliers[49] en sont souvent les principales manifestations.

L'on comprend alors que l'activité pétrolière soit une activité indispensable au progrès économique et social des États en ce qu'elle apporte des revenus pour financer les projets de développement, mais aussi une source certaine de pollution de l'environnement. Quel que soit l'angle sous lequel elle est abordée, l'activité pétrolière reste soumise au droit. Autant dire qu'elle obéit à un régime juridique dont le sens mérite d'être précisé.

---

[45] Cela peut paraître rébarbatif ou même superflu, mais ce détour a le mérite de faire comprendre au juriste, qui n'est certes pas un géologue averti, le processus de la genèse du pétrole, un produit, qui dans ses phases de prospection, d'exploration, d'exploitation et de transport, va laisser déployer la règle de droit. Il importait pour nous d'en dire un mot plutôt que de ne rien en dire. Pour une explication détaillée du processus de formation du pétrole, voir Stéphane DUBOIS, *les hydrocarbures dans le monde. État des lieux et perspectives*, Transversale, Ellipses, 2007, pp.10-17.

[46] Tel est le cas de la plupart des Etats du golfe de Guinée producteurs du pétrole (Nigéria, Angola, Guinée-Equatoriale, Gabon, Congo, ôte d'Ivoire, Ghana, etc.).

[47] Xavier HAREL, *Afrique. Pillage à huis clos. Comment une poignée d'initiés siphonne le pétrole africain*, Paris, Fayard, 2006 ; Olivier CHARNOZ, « Introduction thématique. Le pétrole africain: des clefs pour comprendre », *Afrique contemporaine*, nº 216, avril 2005/4, pp. 19-27 ; Jean-Marie CHEVALIER, « L'Afrique et le pétrole: entre malédiction des importations et des exportations », *Afrique contemporaine*, nº 216, 2005/4, pp. 57-64.

[48] Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, « Approche africaine de la sécurité maritime: cas du golfe de Guinée ». ; Benjamin AUGE, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », *Hérodote*, nº 134 (18 août 2009), pp. 151-75 ; Michel LUNTUMBUE, « Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée: défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale ».

[49] Les populations riveraines qui consomment les produits de mer contaminés par les hydrocarbures peuvent être intoxiquées. Le cas du déversement de 5075 m^3 de pétrole par la société Canadian Natural Resources International au cours de l'exploitation du champ pétrolier « ESPOIR » au large des côtes de Jacqueville dans la nuit du 27 au 28 mars 2006 en est une illustration topique.

B/ Le régime juridique

Monsieur KOBO Pierre Claver[50] disait que *« le droit ne se trouve pas dans le firmament, mais il a vocation à s'appliquer aux réalités d'ici-bas. »* C'est dire que tout fait, acte ou activité de l'homme peut être appréhendé par le droit pour en régenter le contenu et les implications.

Le régime est un système qui établit et réglemente le fonctionnement de quelque chose. L'épithète juridique renvoie quant à lui au droit[51]. Une fois ces termes clarifiés, nous pouvons comprendre ce que renferme la notion de régime juridique. Il s'agit de l'ensemble des règles[52] auxquelles sont soumis les actes et les activités des sujets de droit.

Le régime juridique de l'activité pétrolière s'entend ainsi de l'ensemble des règles en vigueur qui régissent cette activité depuis la reconnaissance des gisements d'hydrocarbures jusqu'à l'abandon des installations pétrolières, mais aussi les rapports entre les acteurs qui interviennent dans le cadre de l'activité pétrolière. Ces règles aussi diverses que variées ont trait d'une façon synthétique à l'amont et à l'aval de l'activité pétrolière, c'est-à-dire aussi bien aux opérations pétrolières proprement dites[53] qu'aux conséquences qui peuvent en découler pour l'environnement marin et côtier. Une fois les notions d'activité pétrolière offshore et de régime juridique explicitées, il importe de présenter l'espace géographique de la présente étude.

II- Le champ géographique de la thèse

Le champ géographique d'une étude renvoie à la sphère géographique, c'est-à-dire à la limite spatiale à l'intérieur de laquelle elle est menée. Le champ de la présente étude s'étend au vaste ensemble géographique qu'est le golfe de Guinée, mais reste essentiellement réduit à la Côte d'Ivoire.

A/ Un champ d'études étendu au golfe de Guinée

La sphère géographique de notre étude a principalement trait à l'espace maritime ivoirien situé dans un vaste environnement marin appelé golfe de Guinée. La définition de cet espace géographique qu'est le golfe de Guinée a fait apparaitre deux tendances : la tendance dite restrictive qui réduit le golfe de Guinée à sa conception politique telle que consacrée par le Traité portant création de la Commission du golfe

---

[50] Professeur titulaire émérite de droit public des universités, ancien Président de la Chambre administrative de la Cour Suprême de Côte d'Ivoire devenue Conseil d'État (loi n° 2018-978 du 27 décembre 2018 déterminant les attributions, la composition, l'organisation et le fonctionnement du Conseil d'État, JORCI n° 2 NS du 6 mars 2019, p. 33).

[51] Ici, il est essentiellement question du droit objectif (la règle de droit) par opposition au droit subjectif, c'est-à-dire l'ensemble des règles qui régissent un acte ou une activité donnés.

[52]Nous incluons dans ce domaine les conventions internationales, la coutume, les lois et règlements applicables à l'activité pétrolière.

[53] L'activité pétrolière est une notion large qui met en jeu des rapports juridiques et regroupe plusieurs opérations techniques telles que les installations et engins pétroliers. Ces rapports mettent en relation l'État hôte, les compagnies pétrolières, la société pétrolière nationale, les sociétés sous-traitantes, les travailleurs, etc.

de Guinée signé le 19 novembre 1999 à Libreville au Gabon et comprenant huit États[54] et la tendance lato sensu qui privilégie une certaine conception d'intégration régionale entre États d'Afrique de l'Ouest et ceux du Centre.

La tendance qui nous parait conforme aux réalités géographiques et qui cadre avec la notion même de golfe[55] permet de rassembler dans cet espace dix-sept États, dont la Côte d'Ivoire[56].

Le golfe de Guinée est avant tout, une notion géographique qui désigne un espace physique caractérisé par son aspect maritime où les questions de la mer trouvent toutes leurs illustrations, notamment aux plans juridique, économique, géopolitique[57], géostratégique et environnemental. Les États composant le golfe de Guinée ont une façade maritime de 7314 km[58] tournée sur l'océan Atlantique sud.

Les ressources en hydrocarbures de cette partie du continent africain sont abondantes[59] et attirent la convoitise et la préférence des pays importateurs pour diverses raisons, notamment la qualité du pétrole liée à sa faible teneur en soufre[60] et

---

[54] Angola, Cameroun, Congo, République Démocratique du Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, Nigeria, et São Tomé et Principe. Il est même dit que la conception restrictive réunit sept États côtiers (la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Nigéria, le Cameroun et le Gabon), un État insulo-continental (la Guinée-Equatoriale) et un État insulaire (Sao-Tomé et Principe).

[55] Selon le Grand Robert, le golfe est un vaste bassin en cul-de-sac plus ou moins largement ouvert, que forme la mer dans son avancée à l'intérieur des terres.

[56] La conception large du golfe de Guinée met en évidence 17 États qui sont dans l'ordre de classement nord-sud : le Sénégal, la Guinée Bissau, la Guinée, la Sierra Leone, le Libéria, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Nigéria, le Cameroun, la Guinée-Equatoriale, Sao Tomé et Principe, le Gabon, le Congo, la République Démocratique du Congo et l'Angola. C'est la conception large du golfe de Guinée qui est privilégiée au niveau international notamment par le Conseil de l'Union européenne qui souligne dans les conclusions de son Rapport sur le plan d'action 2015-2020 pour le golfe de Guinée que « ce plan vise à soutenir les efforts déployés par la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC) et la Commission du golfe de Guinée (CGG). »

[57] Abdelhak BASSOU, « Le Golfe de Guinée, zone de contrastes: Richesses et vulnérabilités », *OCP POLICY CENTER*, septembre 2016, p. 7.

[58] Le littoral le plus long de cette partie du continent africain est celui de l'Angola distant de 1600 km alors que le littoral de la République Démocratique du Congo mesure à peine 40 km.

[59] Le golfe de Guinée représente 50 % de la production pétrolière du continent africain, soit 10 % de la production mondiale. Les statistiques estiment les réserves prouvées à plus de 24 milliards de barils de pétrole. Certains auteurs avancent le chiffre de 55 milliards de barils, soit environ 4,8% des réserves mondiales, voir Philippe COPINSCHI et Pierre NOËL, « L'Afrique dans la géopolitique mondiale du pétrole », *Afrique contemporaine*, nº 216, 2005/4, p. 29.

[60] Le pétrole produit dans cette zone est léger, ce qui facilite son raffinage, voir Géraud MAGRIN, « Compétition pétrolière et développement en Afrique: quels enjeux pour l'Europe et les États-Unis? », *Groupe des Belles Feuilles*, juin 2006, p.15.

la réduction du coût du transport en comparaison avec les pays du golfe arabo-persique[61].

Tous les États du golfe de Guinée disposent de ressources pétrolières, mais les disponibilités en hydrocarbures sont inégales par pays et l'activité pétrolière y connait différents niveaux de production. Il existe des pays dont la production décline[62], ceux qui sont au stade de la maturité[63] et les pays qui connaissent une certaine ascendance dans la production[64]. Le régime juridique de l'activité pétrolière de chaque État ou groupe d'États producteurs appartenant à ce vaste espace géographique peut faire l'objet d'une étude, mais nous choisissons de réduire son champ à la Côte d'Ivoire.

B/ Un champ d'étude réduit à la Côte d'Ivoire

La Côte d'Ivoire qui se trouve au centre de cette étude est un pays de l'Afrique de l'Ouest situé entre les latitudes 5°N et 10°N et les longitudes 3°W et 8°W. Elle est située dans l'hémisphère nord entre le tropique du cancer et l'équateur. D'une superficie de 322 462 km^2 et d'une population estimée à 25.823.071 habitants, elle fait frontière au nord avec le Burkina Faso et le Mali, à l'est avec le Ghana, à l'ouest avec le Libéria et la Guinée-Conakry et est bordée au sud par l'océan Atlantique. Sa capitale politique est Yamoussoukro[65] et Abidjan[66] en est la capitale économique.

Elle bénéficie d'un climat globalement propice à l'agriculture qui a constitué le principal moteur de la croissance économique ivoirienne pendant les années de prospérité soutenue, à savoir depuis l'indépendance jusqu'au début des années 1980, avec le développement spectaculaire des cultures de rente impulsé par l'État (cacao, café, coton, banane, ananas, palmier à huile, hévéa, etc.)[67].

La Côte d'Ivoire dispose d'un littoral maritime qui couvre une superficie de 23.253 km^2, soit 7% de son territoire pour 566 km de long. Le littoral ivoirien s'étire du Cap de Palmes (Libéria) dans l'ouest au Cap des Trois Pointes (Ghana) à l'est[68].

La géologie générale de la Côte d'Ivoire comporte deux types de roches : les roches dites cristallines ou ignées couvrent la quasi-totalité du territoire national[69] et les roches

---

[61] Il faut deux semaines pour transporter le pétrole ouest-africain vers les États-Unis contre six pour celui en provenance du Moyen-Orient.

[62] On trouve dans cette catégorie le Cameroun, le Gabon et le Congo Brazzaville.

[63] Dans ce groupe, il y a le Nigéria, l'Angola et la Guinée-Equatoriale.

[64] La Côte d'Ivoire et le Ghana peuvent être classés dans cette catégorie.

[65] Yamoussoukro est située au centre du pays. Elle est devenue la capitale ivoirienne par l'effet de la loi n° 83-242 du 22 mars 1983 portant transfert de la capitale d'Abidjan à Yamoussoukro, JORCI n° 14 du 7 avril 1983, p. 174.

[66] Abidjan qui est la principale ville du pays est située au sud.

[67] FAO, *« l'irrigation en Afrique en chiffres- enquête », AQUASTAT*, 2005, p. 2.

[68] Le Livre Blanc du littoral ivoirien, 2004.

[69] La superficie totale de la Côte d'Ivoire est de 322.462 km^2 et les roches cristallines occupent 97.5 % du territoire national. Les roches sédimentaires possédant des potentialités de génération et

sédimentaires ayant un intérêt pétrolier ne couvrent qu'une infime partie du territoire et sont localisées essentiellement dans le sud du pays. Le bassin sédimentaire lui-même se divise en deux socles : le socle ou bassin sédimentaire terrestre (onshore)[70] sur la bordure côtière allant de Sassandra à la frontière ivoiro-ghanéenne, long d'environ 360 km ; elle a une forme de croissant incurvé vers l'océan, couvrant une superficie de 8000 km^2, sa largeur augmente d'ouest en est et atteint 35 km et le bassin sédimentaire en mer (offshore)[71] d'une superficie estimée à 22.000 km^2. Il est très vaste et sa largeur varie entre 80 et 150 km et la profondeur des eaux y dépasse 3000 mètres.

L'activité pétrolière en Côte d'Ivoire a connu différentes étapes qui peuvent être regroupées en trois périodes : la période coloniale de 1895 jusqu'au début de l'indépendance (1963), la période d'activités intenses (1970-1989) et la période contemporaine.

En 1895, l'autorité coloniale découvrit de manière fortuite que les populations du Sud-est utilisaient du pétrole pour l'éclairage et le calfeutrage. En 1904, la Société française des Pétroles trouva des indices d'hydrocarbures à Eboinda et en 1928, l'African and Eastern Trade Company fit la découverte d'indices de pétrole et de gaz. Entre 1941 et 1943, le début des recherches pétrolières va être marqué par le forage de plus de 300 puits de 20 m de profondeur en zone onshore. Entre 1952 et 1963, la Société africaine des Pétroles (SAP) basée à Dakar va entreprendre des activités de recherche de pétrole et fore 10 puits, mais n'aboutit à aucune découverte commerciale, ce qui a fait dire que la Côte d'Ivoire était atteinte d'une infertilité en matière pétrolière. Mais les autorités politiques d'alors vont impulser une nouvelle dynamique en autorisant la Direction des Mines à contacter l'Institut français du Pétrole (IFP) pour étudier les chances de reprise des activités d'exploration pétrolière en Côte d'Ivoire. Un code pétrolier va être adopté[72] et les recherches d'hydrocarbures vont être menées plus en offshore.

---

d'accumulation d'hydrocarbures ne couvrent que 2.5% du territoire ivoirien. Voir Yao Blaise KOFFI, Kouassi Ernest AHOUSSI, Amani Michel KOUASSI et Jean BIEMI, « Ressources minières, pétrolières et gazières de la Côte d'Ivoire et problématique de la pollution des ressources en eau et des inondations », *Geo-Eco-Trop* 38, 1, n.s., 2014, p.119 ; Macoura KONE, Mémoire: « Maturation thermique et potentiel pétroligène des déblais du puits pétrolier IVCO-10 du bloc CI-02 du bassin sédimentaire de Côte d'Ivoire », Université du Québec à Chicoutimi, mars 1998, Bibliothèque nationale du Canada, p.15.

[70] L'aventure pétrolière de la Côte d'Ivoire a commencé avec des forages en onshore par la Société française de Pétroles qui a découvert des sables bitumineux en 1904 à Eboinda dans le département d'Adiaké. Aujourd'hui, la production pétrolière onshore est très minime. On dénombre sur une cinquantaine de blocs pétroliers, 07 en onshore et une quarantaine en offshore, voir la carte des différents blocs délimités par la PETROCI en janvier 2014.

[71] Le bassin sédimentaire offshore s'étend aussi entre les frontières libérienne et ghanéenne.

[72] Loi n° 70-489 du 3 août 1970 portant code pétrolier de la Côte d'Ivoire, JORCI n° 39 du 12 août 1970, p. 1275 et le décret n° 70-528 du 2 septembre 1970 portant application du code pétrolier, JORCI n° 46 du 17 août 1970, p. 1524.

La seconde période est marquée par une forte ruée vers la recherche pétrolière avec l'attribution de plusieurs permis de recherche dont le premier a été signé le 20 novembre 1970 au profit du groupe ESSO-SHELL-ERAP et la création de la société PETROCI par décret n° 75-744 du 21 octobre 1975[73]. Sous son impulsion, deux autres sociétés sont créées : la Société Multinationale de Bitumes (SMB) en 1976 et la société de Gestion des Stocks pétroliers de Côte d'Ivoire (GESTOCI) en 1983[74].

La troisième ère pétrolière ivoirienne est caractérisée par un nouveau découpage des blocs, l'arrivée de nouveaux partenaires et l'option faite en faveur d'un nouveau type de contrat, à savoir le contrat de partage de production, ce qui a favorisé la conclusion de 19 nouveaux contrats entre décembre 2011 et septembre 2014 (*ministère du Pétrole et de l'Énergie, 2015*). La Côte d'Ivoire a en outre annoncé 3,3 milliards de dollars d'investissements dans le secteur pétrolier entre 2015 et 2020 (*ministère du Pétrole et de l'Énergie, 2016*).

Le choix de la Côte d'Ivoire peut paraitre en première analyse, chauvin, mais une étude consacrée au régime juridique de l'activité pétrolière de ce pays répond avant tout à un besoin de connaissance des règles qui régissent la matière. La Côte d'Ivoire n'est certes pas un producteur de pétrole de premier rang dans la région du golfe de Guinée[75], mais sa propension à la diversification de ses sources de revenus qui intègrent forcément l'activité pétrolière[76], son adhésion récente à l'Initiative pour la Transparence des Industries extractives[77], la modification de son code pétrolier pour

---

[73] Décret n° 75-744 du 21 octobre 1975 portant création d'une société d'Etat dénommée Société nationale d'Opérations pétrolières de la Côte d'Ivoire et approuvant les statuts de cette société PETROCI, JORCI n° 58 du 20 novembre 1975, p. 2101.

[74] Décret n° 83-1009 du 14 septembre 1983 portant création de la société d'économie mixte de type particulier dénommée Société de Gestion des Stocks pétroliers de Côte d'Ivoire (GESTOCI), JORCI n° 38 du 29 septembre 1983, p. 497.

[75] Le Rapport ITIE 2007 à 2011 révèle que pendant ce triennat, la production pétrolière de la Côte d'Ivoire a vacillé entre 40.000 et 50.000 barils/jour. Voir Yao Blaise KOFFI, Kouassi Ernest AHOUSSI, Amani Michel KOUASSI et Jean BIEMI, article préc., p.127. Le Nigéria produit au moins 2.000.000 de barils/jour, voir Géraud MAGRIN, « Compétition pétrolière et développement en Afrique: quels enjeux pour l'Europe et les États-Unis? », article préc., p. 16. Les réserves d'hydrocarbures ivoiriennes prouvées sont estimées à cent millions (100.000.000) de barils pétrole et un milliard (1.000.000.000) de pieds cubes de gaz, voir ANADARKO CÔTE D'IVOIRE, « Étude d'impact environnemental et social du programme de forage de puits d'exploration dans le bloc CI-528 au large de Jacqueville et d'Abidjan, Côte d'Ivoire », Étude d'Impact environnemental et social (Côte d'Ivoire, juillet 2015), p.119.

[76] Depuis la chute des matières premières agricoles dans les années 1980 et 1990, l'industrie extractive est devenue le second pilier de l'économie ivoirienne. La part des revenus provenant de l'activité pétrolière affectés au budget de l'État est conséquente. Le Rapport ITIE 2015 révèle que les revenus du secteur des hydrocarbures en Côte d'Ivoire ont progressé de 15,4%, passant à 252,3 milliards FCFA en 2015 contre 218,7 milliards FCFA en 2014 et 339,5 milliards FCFA en 2013. Les revenus alloués au budget national sont de 221,172 milliards FCFA en 2013, 108,481 milliards FCFA en 2014 et 151,402 milliards FCFA en 2015. Voir Rapport ITIE Côte d'Ivoire 2015, p. 8.

[77] L'Initiative pour la Transparence dans les Industries extractives (ITIE) est une initiative volontaire qui a été lancée en 2003 par l'ancien Premier ministre britannique Tony Blair et qui vise à renforcer la bonne gouvernance et la transparence des revenus publics issus de l'extraction des ressources pétrolières, gazières et minières dans les pays riches de ces ressources. L'ITIE est un dialogue entre les parties

tenir compte des impératifs liés à la sauvegarde de l'environnement marin et côtier[78], le règlement du conflit frontalier maritime avec le Ghana qui a éclaté à la suite de la découverte du gisement pétrolier « Jubilé »[79] par la compagnie pétrolière irlandaise Tullow Oil alliée de l'américaine Vanco Energy, la demande d'extension de son plateau continental devant la Commission des limites du plateau continental sont autant de raisons qui président au choix de cet État et qui justifient que l'on lui consacre une étude qui passe en revue l'ensemble des textes régissant l'activité pétrolière.

Toutefois, le caractère transversal de l'activité pétrolière en particulier et du droit de l'environnement en général[80] et sa forte inclination internationale incluant à la fois des normes juridiques internes et internationales commande qu'une telle étude soit menée suivant une approche comparative pour saisir non seulement les rapports d'interpénétration qui existent entre ces normes, mais aussi les rapports entre la Côte d'Ivoire et les autres États de la région du golfe de Guinée et ceux du reste du monde en matière d'hydrocarbures. Le champ d'étude ayant été délimité, l'intérêt et la problématique qu'elle suscite mérite d'être définis.

III- L'intérêt et la problématique du sujet

Toute étude scientifique doit déclencher un attrait qui éveille et captive l'esprit du lecteur. Elle doit en outre se justifier au regard de l'importance des questions qu'elle aborde, de son actualité et de son utilité sur divers plans.

A/ L'intérêt du sujet

Le pétrole ou « or noir » qui s'est formé depuis des centaines de millions d'années suivant un processus totalement naturel est au cœur des mutations économique,

---

prenantes que sont : le gouvernement, les sociétés extractives et la société civile. La Côte d'Ivoire a adhéré à l'ITIE et est devenue en 2008 « Pays Candidat » à la mise en œuvre de cette initiative. Elle a intégré cette norme internationale dans sa législation interne, voir la loi n° 2014-138 du 24 mars 2014 portant code minier, JORCI n° 03 NS du 2 avril 2014, p. 48 (l'article 169-e de cette loi a été modifié par l'ordonnance n° 2018-144 du 14 février 2018, JORCI n° 30 du 12 avril 2018, p. 361). Les articles 117, 118 et 119 du code minier imposent aux titulaires des titres miniers et à l'État une obligation de déclarations des revenus aux instances nationales de l'ITIE. Un Conseil National ITIE a été créé : voir décret n° 2008-25 du 21 février 2008 portant création, organisation et fonctionnement du conseil national pour la mise en œuvre des principes de l'initiative pour la transparence des industries extractives, JORCI n° 10 du 6 mars 2008, p. 146. La Côte d'Ivoire a été déclarée « pays conforme » en mai 2013. La prochaine validation de la Côte d'Ivoire a commencé depuis le 1er avril 2017.

[78] L'article 82 nouveau de l'ordonnance 2012-369 du 18 avril 2012 modifiant la loi n° 96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier, JORCI n° 27 du 5 juillet 2012, p. 626 dispose à cet effet que « l'exploitation et la gestion des ressources pétrolières doivent se faire dans la transparence et prendre en compte la protection de l'environnement, ainsi que la préservation des intérêts des générations présentes et futures. »

[79] C'est le premier conflit frontalier maritime entre les deux pays voisins. Le Tribunal international du droit de la mer a vidé sa saisine en rendant en faveur du Ghana, l'arrêt n° 23 du 23 septembre 2017.

[80] Pour le professeur Gérard MONEDIAIRE, l'environnement constitue un domaine matériel et transversal. Voir son article intitulé, « Les droits à l'information et à la participation du public auprès de l'Union européenne (première partie) », *Revue européenne de Droit de l'Environnement*, no 2, 1999, p. 129.

politique et sociale du monde moderne et sa découverte dans les siècles passés s'inscrit dans une histoire à la fois fascinante et tumultueuse dont les répercussions géopolitiques et géostratégiques ne passent guère inaperçues.

L'on se souvient en effet du premier choc pétrolier (1973-1974) qui a été un événement très remarqué ayant considérablement secoué de nombreux marchés. Le choc a débuté lorsque les membres arabes de l'Organisation des Pays exportateurs de Pétrole (OPEP)[81] ont annoncé, durant la guerre du Kippour[82] qu'ils ne livreraient plus de pétrole aux pays ayant soutenu Israël dans le conflit l'opposant à la Syrie et à l'Égypte, à savoir aux États-Unis et à ses alliés d'Europe occidentale. Les effets de l'embargo se sont immédiatement fait ressentir. L'OPEP a contraint les sociétés pétrolières à augmenter leurs paiements de manière vertigineuse. En 1974, le prix de l'or noir avait presque quadruplé.

La crise énergétique de 1990 ou troisième choc pétrolier, a été moins prononcée et plus brève que les deux précédentes (1973 et 1979). L'invasion du Koweït par l'Irak en 1990 a effectivement privé le marché de 9% de la production mondiale de pétrole et plongé le marché de l'or noir dans une incertitude considérable. Le baril de pétrole est passé de 17 USD à 25 USD au cours de la crise[83].

Un second repli des cours, mineur cette fois, s'est produit début 1996 lorsque l'Irak a commencé à exporter du pétrole en vertu du programme pétrole contre nourriture.

L'importance du pétrole dans l'économie mondiale est indéniable[84]. Le pétrole représente encore aujourd'hui la première source d'énergie primaire dans le monde, avec une part de marché de 36%. S'il a certes perdu du terrain dans un certain nombre d'activités industrielles depuis 30 ans à cause de la découverte de nouvelles sources

---

[81] L'Organisation des Pays exportateurs de Pétrole (OPEP) a été créée le 10 septembre 1960, à Bagdad en Irak et regroupe 14 pays membres : Algérie, Angola, Gabon, Libye, Nigéria, Guinée Equatoriale, République Démocratique du Congo, Équateur, Venezuela, Arabie Saoudite, Emirats Arabes Unis, Irak, Iran et Koweït. Sur l'OPEP, voir Georges FISCHER, « L'Organisation des pays producteurs de pétrole », in *Annuaire français de droit international*, volume 7, 1961, pp. 163-172.

[82] La guerre du Kippour, aussi appelée guerre du Ramadan ou encore guerre d'octobre ou guerre israélo-arabe de 1973, a opposé, du 6 au 26 octobre 1973, Israël et une coalition de nations arabes menée par l'Égypte et la Syrie. La guerre s'est ouverte le jour du Yom Kippour sur l'attaque-surprise conjointe de l'Égypte et de la Syrie, qui ont envahi respectivement le Sinaï et le plateau du Golan qui avaient été annexés par Israël en 1967 lors de la guerre des Six Jours. Sur la chronologie et le bilan de cette guerre, voir Daniel DURAND, *La politique pétrolière internationale*, PUF, 4e édition, Paris, 1978, pp.117-122.

[83] Bien qu'instauré en avril 1995, le programme pétrole contre nourriture n'a commencé à être mis en œuvre qu'en décembre 1996 après la signature du Mémorandum d'accord entre les Nations Unies et le Gouvernement irakien le 20 mai 1996.

[84] Le pétrole est la source d'énergie de la quasi-totalité des transports routiers, aériens et maritimes. Grâce à lui, les villes se sont étendues, le commerce international se fait à prix modique et voyager n'a jamais été si facile.

d'énergie[85], il demeure incontournable dans le secteur des transports qui en dépend à plus de 95%[86].

Pour les États qui en disposent, le pétrole représente une source de richesse nationale, mais se trouve au confluent d'intérêts géopolitiques et géostratégiques de plus en plus perceptibles qui ne peuvent échapper aux pouvoirs publics. De ce fait, l'État qui, conformément au droit international, exerce la souveraineté permanente sur ses ressources naturelles, ne saurait être mis à l'écart des activités liées à l'exploration et à l'exploitation pétrolière dès lors qu'il est avéré que cette ressource naturelle peut être extraite dans des espaces relevant de sa juridiction nationale. Tel est le cas des États d'Afrique subsaharienne.

Plusieurs États d'Afrique subsaharienne abritent d'importants gisements de pétrole[87].

Cette partie du monde, en raison de son attractivité énergétique, fait l'objet de convoitise de la part des grandes compagnies pétrolières internationales. C'est le cas de l'Américaine Exxon Mobil (issue de la fusion entre Exxon et Mobil), de la Britannique BP (née de la fusion entre British Petroleum, héritière de l'Anglo Iranian Oil Company et Amoco), de l'Anglo-Néerlandaise Royal Dutch (née de la fusion entre Shell et Royal Dutch) ou de la Française Total (provenant de la fusion entre Total, Fina et Elf).

Certes, les conditions d'exploration et d'exploitation du pétrole envisagées par ces sociétés, grâce aux progrès techniques et technologiques de plus en plus performants, se sont améliorées au cours de ces dernières décennies. Mais pour autant, l'activité pétrolière n'est pas sans conséquence néfaste sur l'environnement et la santé humaine : que ce soit dans les pays riches ou les pays pauvres, l'extraction du pétrole est très polluante pour l'environnement et la santé des travailleurs ou des populations riveraines.

Il suffit, pour s'en convaincre, de se référer aux pollutions opérationnelles ou accidentelles de l'histoire et de leurs impacts négatifs sur l'environnement, notamment sur la faune et la flore ainsi que sur le quotidien des populations riveraines.

S'agissant particulièrement des atteintes à l'environnement liées à l'activité pétrolière, les exemples sont nombreux : des accidents très graves, tels que celui du Torrey Canyon en 1967 ou ceux de la plate-forme de forage Ixtoc-I dans le golfe du Mexique

---

[85] Les sources d'énergie dites renouvelables jugées moins polluantes (l'énergie solaire, l'énergie éolienne, la biomasse notamment) concurrencent fortement l'utilisation du pétrole dans certains secteurs d'activité. En France par exemple, le pétrole est utilisé à hauteur de 29 % surtout dans le secteur du transport et elle importe près de 99 % de cette ressource.

[86] Caterine HAGEGE et Nicolas CARNOT, « Le marché pétrolier », *Économie & prévision* 5, nº 166, 2004, p.128. ; Stéphane DUBOIS, *Les hydrocarbures dans le monde. État des lieux et perspectives*, op. cit., p.9.

[87] La production pétrolière représente à elle seule plus de 90% des revenus d'exportation de certains pays comme le Nigéria ou l'Angola. Il y a eu la découverte de nouveaux gisements ces dernières années (c'est le cas de l'Angola dans le bassin du Kwanza- que l'on compare aux réserves offshore brésiliennes- de la Côte d'Ivoire, du Ghana, de la Sierra Leone, du Libéria, du Gabon, etc.)

et de l'Amoco Cadiz en 1978 au large des côtes bretonnes[88], de l'accident de l'Exxon Valdez : le 24 mars 1989, le pétrolier américain transportant 180.000 tonnes de pétrole brut échoue à 12 nœuds du récif Blight, provoquant le déversement de 38.500 tonnes de brut. Plus de 7000 km^2 de nappes polluent 800 km de côtes. Plus près de nous, au Nigéria, en décembre 2011, une fuite de 40.000 barils de pétrole en provenance du gisement de Bonga exploité par la société SHELL entraîne la pollution de l'océan Atlantique ; le naufrage de l'Erika : le 12 décembre 1999, un pétrolier battant pavillon maltais, affrété par la société TotalFinaElf et transportant 30.000 tonnes de fioul lourd, se brise au large de la côte sud-ouest de la Bretagne.

Les conséquences écologiques de ces atteintes sont désastreuses : dégradation de l'écosystème par asphyxie du milieu naturel, destruction des fonds marins et de l'habitat de nombreux animaux, empoisonnement de la faune et de la flore des zones côtières terrestres et, par voie de conséquence, atteinte possible à la santé humaine en cas de consommation de cette faune et/ou de cette flore.

Le sujet met en lumière les enjeux juridiques, politiques, géostratégiques, économiques et environnementaux de l'activité pétrolière. Le lien intrinsèque et indissociable entre ces enjeux est certes perceptible, mais pour le juriste, l'aspect juridique reste et demeure l'enjeu de premier plan. En effet, le droit joue un rôle indéniable dans la protection de l'environnement dans son ensemble.

Dans un tel contexte, il apparait nécessaire de mener une réflexion sur les règles juridiques qui régissent l'activité pétrolière pour en connaitre le contenu et les implications. D'où l'intérêt de la présente étude consacrée au régime juridique de l'activité pétrolière offshore dans un espace géographique qui concerne l'Afrique subsaharienne, mais dont la Côte d'Ivoire reste l'épicentre.

B/ La problématique du sujet

La problématique d'un sujet a trait à la construction conceptuelle thématique mettant en relation un certain nombre de problèmes et de questions qui dépendent les uns des autres. Traiter ainsi du régime juridique de l'activité pétrolière offshore revient d'une part à poser les différentes questions qu'une telle activité soulève, à savoir entre autres, la relation entre États hôtes et les compagnies pétrolières, la coexistence des normes internationales avec les normes nationales dans la règlementation de cette activité, la protection de l'environnement marin et côtier qui peut être affecté par les opérations pétrolières, les rapports entre États voisins lorsque ceux-ci partagent les mêmes bassins sédimentaires, les conflits de tout genre susceptibles de naître à l'occasion de l'activité pétrolière, et d'autre part à les analyser sous l'angle du droit en recherchant et expliquant l'ensemble du système juridique qui leur est applicable.

---

[88] Laurent LUCCHINI, « À propos de l'Amoco-Cadiz- la lutte contre la pollution des mers: Évolution ou révolution du Droit international », in *Annuaire français de Droit international*, volume 24, 1978, pp. 721-754 ; Claudine TIERCELIN, Michel MARCHAND, et Christophe ROUSSEAU, « Accident de l'Erika, Golfe de Gascogne (Sud-Bretagne), 12 décembre 1999 », *Bulletin d'information du Cedre*, n° 13 (1er et 2e semestre 1999, 1er semestre 2000, pp. 10-19 ; Christophe ROUSSEAU, « Accident du Prestige, 13 novembre 2002, Cap Finistère (Galice). Les premières leçons », *Bulletin d'information du Cedre*, n° 18 (semestre 2003), pp. 15-20.

Pour répondre aux exigences de résolution de cet exercice scientifique, nous sacrifierons à la méthode classique consistant à présenter notre étude en deux parties. Dans la première partie, nous nous attèlerons à relever toutes les questions qui concernent l'amont de l'activité pétrolière afin de préciser le régime juridique applicable. En effet, justifiée économiquement, l'activité pétrolière repose sur des bases juridiques élaborées par les opérateurs du secteur pétrolier ou par les États qui permettent de mieux l'encadrer. La première branche de notre étude s'évertuera à démontrer que cette activité indispensable est encadrée en amont par le droit.

La seconde partie aura vocation à définir le régime juridique applicable à l'aval de l'activité pétrolière. Il s'agira précisément de rechercher les règles juridiques tant internationales qu'internes qui sont prévues en cas d'atteinte à l'environnement marin et côtier. Autrement dit, les opérations pétrolières pouvant constituer une source potentielle de pollution il est important de comprendre le système juridique qui encadre leurs conséquences dommageables sur l'environnement marin et côtier.

PARTIE I- UNE ACTIVITÉ INDISPENSABLE ENCADRÉE EN AMONT PAR LE DROIT

La plupart des États du golfe de Guinée dont la Côte d'Ivoire[89] ont une tradition pétrolière assez récente. L'abondance des réserves d'or noir dans cet espace régional n'a pas qu'attisé la convoitise des grandes puissances animées par la volonté de diversifier les sources d'approvisionnement en hydrocarbures, mais constitue un facteur de développement de ces États qui tirent de l'activité pétrolière, pour certains, plus de la moitié de leurs recettes budgétaires. Dans ce contexte, l'activité pétrolière apparaît comme une activité indispensable aux économies nationales et dont le droit se saisit en amont pour la réglementer.

La reconnaissance, la recherche, l'exploitation et le transport du pétrole se trouvent donc au cœur du développement des États producteurs et suscitent, à l'échelle mondiale, une intense activité normative tendant à encadrer les opérations qui y sont rattachées et aussi à assurer la protection des personnes qui assurent leur exécution. Autrement dit, il s'agit de connaître les règles qui s'appliquent à l'activité pétrolière dans tous ses aspects et plus spécifiquement à ceux qui se situent en amont.

Les normes juridiques qui régissent les opérations pétrolières sont d'ordre international et national. Ainsi, règles internationales et règles nationales constituent le socle juridique de cette activité. Mais ces deux ordres juridiques sont appelés à la coexistence (Titre 1) parce qu'ils sont complémentaires.

Toutefois, étant donné que les hydrocarbures qui s'accumulent dans le sol et le sous-sol sont la propriété exclusive de l'État[90] et que les opérations pétrolières sont accomplies sur le territoire de cet État, il s'ensuit qu'une grande part de la règlementation de cette activité ressortit de la législation interne[91] (Titre 2).

---

[89] Après une période de disette, le premier permis de recherche fut octroyé le 20 novembre 1970 au groupe ESSO-SHELL-ERAP.

[90] Cette conception est consacrée par les législations pétrolières des États du golfe de Guinée (par exemple l'article 2 de la loi n° 96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier de la Côte d'Ivoire, JORCI n° 04 du 3 janvier 1997, p. 63; article 3-1 de la loi n° 99-013 du 22 décembre 1999 portant code pétrolier du Cameroun).

[91] Les codes pétroliers organisent les aspects contractuels, financiers, fiscaux, etc. de cette activité.

Titre 1 - La nécessaire coexistence du droit international et du droit national dans la règlementation de l'activité pétrolière

Le régime juridique de l'activité pétrolière résulte de la conjonction du droit international qui en constitue le principal ressort[92] et du droit national des États producteurs[93]. Le droit international qui doit s'entendre ici au sens large que lui donne l'article 38-1 du Statut de la Cour Internationale de Justice[94] et le droit national[95] sont donc deux sources de droit indissociables, voire complémentaires, appelées à coexister dans la règlementation de l'activité pétrolière.

Il importe cependant d'observer que dans cette relation de coexistence inévitable, le droit international se place en position d'influence sur le droit national en ce sens qu'il fournit les principales règles qui encadrent cette activité, mais celui-ci y est parfois insensible. Sous ce rapport, c'est la question du régime juridique du droit international en droit interne qui est directement visée (Chapitre 1).

Cette influence n'est pas une simple affirmation de principe qui s'expliquerait par un critère organique en ce que le droit international serait le droit qui régit les rapports entre États, mais se justifie au regard d'un critère matériel puisque l'activité pétrolière implique la prise en compte par le droit international de ses aspects importants. L'influence ainsi comprise du droit international sur le droit national dans le cadre de la règlementation de l'activité pétrolière se trouve alors justifiée (Chapitre 2).

---

[92] L'activité pétrolière est régie par plusieurs conventions internationales que l'on pourrait considérer comme faisant partie d'un bloc de règles applicables à l'industrie pétrolière internationale. Ces conventions internationales se retrouvent en amont et en aval de cette activité : qu'il s'agisse des opérations pétrolières, du transport du pétrole brut, de la gestion des risques environnementaux, de la sécurité et du travail sur les plates-formes, de la sauvegarde de l'environnement, etc.

[93] Le droit national est perçu comme le relai du droit international ; il réglemente certains aspects de l'activité pétrolière en tenant compte de la pratique internationale et du contexte interne.

[94] L'article 38-1 du Statut de la CIJ : « La Cour, dont la mission est de régler conformément au droit international les différends qui lui sont soumis, applique :

a) les conventions internationales, soit générales, soit spéciales, établissant des règles expressément reconnues par les États en litige ;

b) la coutume internationale comme preuve d'une pratique générale, acceptée comme étant le droit;

c) les principes généraux de droit reconnus par les nations civilisées ;

d) sous réserve de la disposition de l'article 59, les décisions judiciaires et la doctrine des publicistes les plus qualifiés des différentes nations, comme moyen auxiliaire de détermination des règles de droit. »

[95] L'on a en vue la constitution, les lois et les règlements en vigueur dans l'ordre juridique interne.

Chapitre 1 - Le régime du droit international dans l'ordre juridique interne : le droit national insensible à l'influence du droit international

La règlementation de l'activité pétrolière reste marquée par la juxtaposition de deux ordres juridiques complémentaires[96], mais hiérarchisés. Dans les domaines régis par les deux normes, le droit international devrait s'appliquer en éclipsant le droit national. Le droit international est en effet l'expression des États à se voir engagés à respecter les obligations librement acceptées alors que le droit national ne peut se concevoir et s'affirmer que dans la sphère territoriale de chaque État.

Mais sur le terrain de l'appréciation de cette hiérarchie, il n'est pas illogique de s'apercevoir que l'influence qui caractériserait le droit international dans ses rapports avec le droit national est mise à mal.

Il avait même été soutenu que la validité internationale d'un traité devait être subordonnée à l'observation des règles constitutionnelles des États contractants[97] . Une telle influence des règles constitutionnelles issues de l'ordre juridique national ne devrait pas garantir la stabilité des relations internationales, car il aurait suffi pour un État d'invoquer la violation de ses règles internes pour se soustraire à ses obligations conventionnelles librement consenties. C'est la raison pour laquelle la théorie internationaliste qui promeut l'influence du droit international sur le droit national a été largement admise dans le cadre de l'élaboration de la Convention sur le droit des Traités.

Quoi qu'il en soit, l'influence ainsi consacrée n'est pas systématique dans la plupart des cas, le droit international devant au préalable faire l'objet d'une transposition dans l'ordre juridique interne (section 1). D'autre part, l'effectivité du droit international ne peut se réaliser qu'autant que le droit interne lui prête main-forte (section 2).

Section 1 - La transposition du droit international dans l'ordre juridique interne : une œuvre souvent négligée

Les relations interétatiques, qu'elles soient de caractère bilatéral ou multilatéral, se traduisent le plus souvent dans un document écrit connu traditionnellement sous le vocable de traité[98]. La notion de traité telle qu'envisagée par la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités doit être entendue au sens large, c'est-à-dire

---

[96] L'ordre juridique international et l'ordre juridique interne.

[97] Il s'agit des défenseurs de la théorie constitutionnaliste par opposition à la théorie internationaliste, voir Jean HOSTERT, « Droit international et droit interne dans la Convention de Vienne sur le droit des traités du 23 mai 1969 », in *Annuaire français de droit international*, volume 15, 1969, pp.101-107.

[98] L'article 2 a) de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités définit le traité comme un accord international conclu par écrit entre États et régi par le droit international, qu'il soit consigné dans un document unique ou dans deux ou plusieurs instruments connexes et, quelle que soit sa dénomination.

aussi bien le traité en forme solennelle ou forme dite normale[99] que les accords en forme simplifiée[100].

Dans le cadre de l'activité pétrolière, les engagements internationaux des États en général et ceux de la Côte d'Ivoire en particulier sont pour la plupart des traités proprement dits ou des conventions qui fixent des règles d'ordre général[101]. Il revient alors aux États contractants de les intégrer dans leur ordre juridique interne au moyen de mécanismes mis en place par les Constitutions nationales.

L'intégration de ces instruments internationaux dans l'ordre juridique interne suppose leur adoption conformément au droit international (paragraphe 1) et cette intégration ne manque pas de soulever certaines questions dont celle fondamentale de l'applicabilité du droit international dans la sphère juridique interne (paragraphe 2).

Paragraphe 1- L'adoption des instruments internationaux

À la différence des lois internes qui régissent les rapports des personnes vivant sur le territoire de l'État entre elles ou avec cet État, les traités internationaux encadrent les rapports entre États[102] en tant que sujets traditionnels du droit international. Leur élaboration obéit à des règles définies par le droit international dont il convient de présenter un aperçu (A) avant d'envisager une lecture critique de l'état d'internalisation en Côte d'Ivoire des conventions internationales adoptées en matière pétrolière (B).

---

[99] Le traité en forme solennelle désigne un engagement international, négocié et signé par les représentants de l'État munis de pleins pouvoirs émanant du Président de la République, et soumis ensuite à la ratification de celui-ci (voir Michel LESAGE, « Les procédures de conclusion des accords internationaux de la France sous la Ve République », in *Annuaire français de droit international*, volume 8, 1962, pp. 56-57). La ratification peut être précédée selon les cas d'une loi d'autorisation de l'Assemblée nationale.

[100] Pour ce type d'engagement international, la pratique internationale préfère le terme d'accord plutôt que celui de traité ou de convention. L'accord en forme simplifiée est un engagement international de l'État, le plus souvent de nature bilatérale et revêtant diverses formes, qui entre en vigueur dès sa signature par l'autorité compétente sans aucune clause de ratification. Mais pour les accords en forme simplifiée dont l'objet entre dans les domaines de la loi, l'Assemblée nationale doit être saisie pour l'approbation de l'accord envisagé. Pour plus de détails sur ce type d'engagement international, voir Claude CHAYET, « Les accords en forme simplifiée », in *Annuaire français de droit international*, volume 3, 1957, pp. 3-13 ; Michel LESAGE, op., cit, pp. 877-878.

[101] C'est le cas par exemple de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, de la Convention d'Abidjan du 23 mars 1981 relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ou de la Convention pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 et son protocole de 1978 dite Convention MARPOL 73/78.

[102] Des traités internationaux peuvent régir les rapports entre Etats et d'autres sujets du droit international ou entre ces autres sujets du droit international. C'est ce qui ressort de l'article 3 de la Convention de Vienne.

A - Les mécanismes d'adoption des traités au regard du droit international

Tout État jouit de la pleine et entière capacité de conclure des traités[103]. Cette capacité constitue un attribut essentiel de l'État[104] qui reste libre de conclure des engagements internationaux.

L'État qui s'engage sur le terrain international, en tant qu'entité juridique, exprime sa capacité par l'intermédiaire d'organes constitués de personnes physiques légalement habilitées à le représenter. Et c'est la Constitution qui désigne l'autorité investie du pouvoir de représenter l'État sur la scène internationale.

Dans les systèmes juridiques des États francophones du golfe de Guinée anciennement marqués par le monocéphalisme de l'exécutif[105] qui a fait place au bicéphalisme de l'exécutif[106], le pouvoir de négocier les traités ou accords internationaux est constitutionnellement dévolu au Président de la République[107]. Ce pouvoir de représentation de l'État dans ses relations internationales est universellement reconnu au Chef de l'État[108].

---

[103] Article 6 de la Convention de Vienne. La capacité internationale de l'État s'entend de l'aptitude qu'a l'État, en tant que sujet de droit international, d'être titulaire de droits et d'assumer des obligations au plan international. Cette capacité est acquise de droit dès lors que sont réunis les trois éléments humain (la population), matériel (le territoire) et politique (la souveraineté) qui caractérisent l'existence de l'État.

[104] Jean HOSTERT, « Droit international et droit interne dans la Convention de Vienne sur le droit des traités du 23 mai 1969 », in *Annuaire français de droit international*, volume 15, 1969, pp.93-94.

[105] Avant la réforme constitutionnelle du 6 novembre 1990 qui institue le bicéphalisme de l'exécutif en Côte d'Ivoire (l'article 12 nouveau de la Loi n° 90-1529 du 6 novembre 1990 portant modification des articles 11, 12 et 24 de la Constitution de la République de Côte d'Ivoire, JORCI n° 43 du 7 novembre 1990, p. 369., dispose que le Président de la République nomme le Premier ministre, Chef du Gouvernement), le Président de la République cumulait à la fois les fonctions de Premier ministre et de Chef de l'État (voir à cet effet l'article 10 de la Loi n° 59-1 du 26 mars 1959 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, JORCI n° 1959-21 du 28 mars 1959, p. 369. et l'article 12 de la Loi n° 60-356 du 3 novembre 1960 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, JORCI n° 58 du 4 novembre 1960, p. 1271.. Voir aussi, Paul-François GONIDEC, « Note sur le droit des conventions internationales en Afrique », in *Annuaire français de droit international*, volume 11, 1965, p. 868.

[106] Les Constitutions des États francophones du golfe de Guinée prévoient un poste de Premier ministre tenu par une autre personnalité de l'État nommée par le Président de la République (par exemple articles 41 de la Constitution ivoirienne du 1er août 2000 et 81 de la Constitution du 8 novembre 2016, article 78 de la Constitution de la République Démocratique du Congo du 18 février 2006, article 10 (1) de la Constitution camerounaise du 18 janvier 1996, etc.)

[107] En Côte d'Ivoire, voir l'article 53 de la Constitution du 3 novembre 1960, l'article 84 de la Constitution du 1er août 2000 et l'article 119 de la Constitution du 8 novembre 2016. En France, l'article 52 de la Constitution du 3 juin 1958 va dans le même sens.

[108] Article 7-2-a) de la Convention de Vienne sur le droit des traités ; Affaire de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria, 2002 Recueil, 303 (Cour Internationale de Justice 2002).

Mais la pratique internationale permet d'observer que le Chef de l'État donne les « pleins pouvoirs »[109] au ministre des Affaires étrangères en sa qualité de représentant traditionnel de l'État dans les relations internationales[110]. Il le fait en apposant sa signature au bas de la lettre de pleins pouvoirs qui lui est présentée. Les négociations menées par le Chef de la diplomatie sont portées à la connaissance du Président de la République qui peut adresser des directives aux négociateurs.

La nouvelle Constitution ivoirienne du 8 novembre 2016[111], contrairement aux précédentes, introduit une formule déjà connue dans la Constitution française du 4 octobre 1958 en énonçant que *« le Président de la République est informé de toute négociation tendant à la conclusion d'un accord international non soumis à ratification*. »[112] C'est une disposition qui marque certes le départ entre les traités proprement dits et les accords en forme simplifiée, mais qui n'apporte fondamentalement aucune avancée notable dans la conduite du processus d'adoption des engagements internationaux. En effet, qu'il s'agisse du traité en forme solennelle ou de l'accord en forme simplifiée, il est fréquent que des consultations aient lieu entre le Président de la République et le ministre des Affaires étrangères[113] mandaté par le Chef de l'État. Ainsi, la signature d'un traité est souvent l'aboutissement des instructions ou des orientations prescrites par le Président de la République.

Les modalités d'expression des États à être liés par un traité international sont en principe laissées à leur libre choix[114]. Pour les accords en forme simplifiée, la seule signature du représentant de l'État suffit à le lier au plan international tandis que pour les traités en forme solennelle, l'engagement de l'État se fait généralement en deux

---

[109] Selon l'article 2-1 c) de la Convention de Vienne l'expression désigne « un document émanant de l'autorité compétente d'un État et désignant une ou plusieurs personnes pour représenter l'État pour la négociation, l'adoption ou l'authentification, pour exprimer le consentement de l'État à être lié par un traité ou pour accomplir tout autre acte à l'égard du traité. »

[110] Mais il n'est pas exclu que les pleins pouvoirs soient donnés à un autre ministre ou à un collège de ministres lorsque l'objet du traité porte sur des questions techniques relevant des attributions de ces derniers. La déclaration ou la signature du plénipotentiaire engage l'État même s'il outrepasse ses pouvoirs constitutionnels. Pour une illustration de cette solution, voir Affaire du Statut juridique du Groenland oriental (Norvège c/ Danemark), 53, Série A/B 21 (Cour Permanente de Justice internationale, 1933).

[111] Cette Constitution consacre la IIIe République.

[112] Pareille disposition se trouve à l'article 113 alinéa 2 de la Constitution gabonaise et à l'article 179 alinéa 2 de la Constitution congolaise du 20 janvier 2002.

[113] Michel LESAGE, op. cit., p. 877.

[114] Dans l'affaire de la délimitation de la frontière maritime et terrestre entre le Cameroun et le Nigéria, la Cour Internationale de Justice souligne que « le droit international coutumier aussi bien que la Convention de Vienne sur le droit des traités laissent les États entièrement libres d'adopter la procédure de leur choix » ; Affaire de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria, CIJ, Recueil 2002, p. 430, § 264.

étapes consistant à signer puis à ratifier l'instrument international[115]. La Convention de Vienne sur le droit des traités prévoit à cet effet que *« le consentement d'un Etat à être lié par un traité peut être exprimé par la signature, l'échange d'instruments constituant un traité, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, ou par tout autre moyen convenu. »*[116] En la matière, le mode d'expression du consentement est tributaire de la volonté des parties contractantes qui peuvent convenir d'en choisir tel ou tel autre[117].

D'une façon générale, les mécanismes de l'engagement de l'État au plan international régis par le droit international lui-même ne posent guère de difficultés particulières. Il en va parfois autrement lorsque l'État engagé conventionnellement est amené à intégrer l'instrument international dans son ordre juridique interne.

B - Une lecture critique de l'état d'internalisation en Côte d'Ivoire des conventions internationales en matière pétrolière

La tendance générale que l'on observe dans la pratique des États à l'égard du droit international se résume à deux attitudes : soit l'État Partie à la convention internationale affiche une réelle volonté de l'intégrer dans son ordre juridique interne en adoptant les mesures nécessaires à la réception de l'instrument juridique[118] , soit il est réticent à l'égard de la norme internationale[119]. Cette tendance générale caractérisée par une intégration tardive ou partielle du droit international[120] n'est certes pas érigée en une pratique de principe, mais elle s'observe plus lorsque la norme internationale n'est pas d'applicabilité immédiate. L'application de la norme internationale se trouvant alors subordonnée à l'adoption de certaines mesures au niveau interne, les États négligent souvent d'assurer l'effectivité de la norme internationale en la reléguant.

Les conventions internationales adoptées dans le domaine de l'environnement et concernant tout aussi l'activité pétrolière sont des normes qui fixent des règles

---

[115] Tel est le cas par exemple de la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur le plateau continental, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

[116] Article 11 de la Convention de Vienne.

[117] Voir par exemple l'article 13 de la Convention MARPOL du 2 novembre 1973 ou l'article IX de la Convention SOLAS du 1er novembre 1974.

[118] Il peut d'agir d'une transposition pure et simple ou d'une adaptation de la règle de droit international.

[119] C'est le cas d'une façon générale lorsqu'un traité porte sur un domaine politique sensible pour la souveraineté nationale (défense, sécurité, justice pénale), il peut heurter les traditions et principes internes.

[120] Bérangère TAXIL, « Méthodes d'intégration du droit international en droits internes » (Internalisation du droit, Internalisation de la justice, Cour Suprême du Canada Ottawa : Ahjucaf, 2010), 111., www.ah jucaf.o r g.

générales ou définissent des infractions[121] tout en réservant aux États Parties l'initiative de les intégrer dans leur ordre juridique interne[122].

Il n'est pas chauvin de relever qu'en ce qui concerne la Côte d'Ivoire, des efforts de ratification ont été faits dans ce domaine, en témoigne la multitude de textes législatifs et réglementaires adoptés par les pouvoirs politiques pour intégrer dans le corpus juridique interne d'importantes conventions internationales régissant la matière pétrolière[123]. L'abondance des mesures d'internalisation traduit en première analyse,

[121] Par exemple, la Convention sur le droit de la mer définit les éléments constitutifs de la piraterie maritime, mais ne fixe pas de sanction applicable ni la procédure pénale devant être suivie pour réprimer les auteurs de l'infraction.

[122] Ces conventions internationales qui ont tendance à modifier les lois internes de l'Etat ne doivent être ratifiées qu'en vertu d'une loi d'autorisation du parlement (en Côte d'Ivoire la loi constitutionnelle n° 2016-886 du 8 novembre 2016 institue un parlement bicaméral : Assemblée nationale et Sénat, JORCI n° 2016-16 NS du 9 novembre 2016, p. 129).

[123] Pour illustrer nos propos, nous citons avec intérêt : la loi n° 72-841 du 21 décembre 1972 portant approbation de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, JORCI n° 04 du 18 janvier 1973, p. 103 et le décret n° 72-842 du 21 décembre 1972 portant ratification de ladite Convention, JORCI n° 04 du 18 janvier 1973, p. 113 ; la loi n° 73-361 du 26 juillet 1973 portant approbation de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entrainant ou pouvant entrainer une pollution par les hydrocarbures , adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, JORCI n° 40 du 6 septembre 1973, p. 1259 et le décret n° 73-373 du 26 juillet 1973 portant ratification de ladite Convention, JORCI n° 40 du 6 septembre 1973, p. 1263; la loi n° 81-1048 du 8 décembre 1981 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du centre et le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, adoptés à Abidjan le 23 mars 1981, JORCI n° 02 du 7 janvier 1982, p. 58 et le décret n° 82-14 du 8 janvier 1982 portant ratification de ladite Convention, JORCI n° 11 du 4 mars 1982, p. 178; la loi n° 83-1429 du 30 décembre 1983 portant approbation de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, JORCI n° 1984-05 du 26 janvier 1984, p. 45 et le décret n° 84-94 du 15 février 1984 portant ratification de ladite Convention, JORCI n° 1984-04 du 23 février 1984, p. 80; la loi n° 87-767 du 28 juillet 1987 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974 (SOLAS 74) et son Protocole du 17 février 1978, JORCI n° 32 du 20 août 1987, p. 306 et le décret n° 87-768 du 28 juillet 1987 portant ratification de ladite Convention, JORCI n° 32 du 20 août 1987, p. 310 (la Convention SOLAS et son Protocole ont été modifiés par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires dit Code ISPS, adopté à Londres le 12 décembre 2002) ; la loi n° 87-776 du 28 juillet 1987 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973, ensemble son Protocole du 11 février 1978 (MARPOL 1973/1978), JORCI n° 35 du 10 septembre 1987, p. 333 et le décret n° 87-777 du 28 juillet 1987 portant ratification de ladite Convention, JORCI n° 35 du 10 septembre 1987, p. 340; la loi n° 87-779 du 28 juillet 1987 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention créant un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, JORCI n° 36 du 17 septembre 1987, p. 345 et le décret n° 87-780 du 28 juillet 1987 portant ratification de ladite Convention, JORCI n° 36 du 17 septembre 1987, p. 357.

une certaine réactivité des autorités ivoiriennes dans la prise en compte de ces instruments juridiques internationaux[124].

Mais cette promptitude ne doit pas cacher la tendance générale des États francophones du golfe de Guinée qui se résume à la réticence à l'égard du droit international surtout lorsque des dispositions conventionnelles viennent à bouleverser l'ordre juridique interne. Ainsi que le souligne madame la professeure Bérangère TAXIL, *« plus un traité international intervient dans un domaine politiquement sensible, plus les modifications de l'ordre juridique interne seront effectuées à minima. »*

L'adoption de mesures législatives ou réglementaires en vue de conférer au droit international une application effective reste parfois problématique, ce qui fait que certaines conventions, bien que ratifiées, restent inappliquées totalement ou partiellement[125]. La ratification tardive de certaines conventions internationales[126], la lenteur souvent observée dans le cadre de l'adoption des mesures internes d'intégration de la norme internationale ou la transposition partielle de la convention internationale constituent autant de facteurs qui n'assurent pas au droit international une application effective dans l'ordre juridique interne.

Paragraphe 2- L'applicabilité du droit international : un postulat souvent ignoré ou relégué

L'applicabilité du droit international dans l'ordre juridique interne soulève au moins les questions relatives au processus d'insertion de la norme internationale dans la sphère juridique nationale et à son application effective au plan interne. La nature de convention-cadre (A) de la plupart des conventions internationales adoptées dans le domaine pétrolier et la réticence des États du golfe de Guinée observée à l'égard de la norme internationale (B) rendent difficile son application.

---

[124] À titre d'exemple, le cas de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer qui a été adoptée le 10 décembre 1982 et ratifiée par la Côte d'Ivoire le 15 février 1984.

[125] La répression de la piraterie telle que définie par le droit international (article 101 de la Convention de Montego Bay) semble juridiquement impossible au niveau interne, faute d'avoir été prise en compte par les droits nationaux des États francophones du golfe de Guinée.

[126] Tel est le cas de la Convention MARPOL 73/78 qui, adoptée le 2 novembre 1973, n'a été ratifiée par la Côte d'Ivoire que le 28 juillet 1987, alors que cette convention internationale est d'une importance indéniable eu égard aux nouvelles normes de sécurité qu'elle institue en matière de conception et d'exploitation des navires transportant des substances dangereuses.

A- La nature de convention-cadre

Les conventions internationales qui interviennent dans le domaine de l'activité pétrolière[127] nécessitent pour la plupart des mesures internes pour leur application[128]. Le caractère *self-executing* ou d'applicabilité directe ou immédiate[129] n'est pas attaché à ces conventions en raison de leur nature de conventions-cadre qui fixent des règles d'ordre général.

En principe, le traité international n'est pas d'applicabilité directe[130], sauf si celui-ci, au regard d'un double critère cumulatif, a pour objet de conférer des droits aux particuliers[131] conformément à l'intention des parties contractantes[132]. Dans ces

---

[127] Généralement, ces conventions imposent des règles de sécurité de la navigation, de protection de l'environnement, de répression d'infractions contre la navigation ou portant atteinte à l'environnement. Ces normes internationales qui modifient les lois internes de l'État ne peuvent être ratifiées qu'à la suite d'une loi d'autorisation (article 120 alinéa 1er de la Constitution du 8 novembre 2016).

[128] Les États Parties doivent souvent adopter des textes législatifs ou réglementaires pour assurer l'application effective de ces conventions en droit interne. Tel est le cas par exemple de la piraterie maritime qui, jusqu'à présent, n'a pas été intégrée dans le corpus pénal ivoirien et d'autres États du golfe de Guinée.

[129] Une convention est dite *self-executing* ou d'applicabilité directe lorsqu'elle a vocation « à conférer par elle-même aux particuliers, sans requérir aucune mesure interne d'exécution, des droits dont ils puissent se prévaloir devant les autorités (juridictionnelles) de l'État où cette règle est en vigueur. » Voir à cet effet, Joe VERHOEVEN, « La notion d'"applicabilité directe" du droit international », *Revue belge de droit international*, n° 2, 1980, p.243. ; Jean PRADEL et André VARINARD, *les grands arrêts du droit criminel: les sources du droit pénal, l'infraction*, 3e éd., vol. 1 Paris, Sirey, 1992, p. 50.

[130] Certains traités peuvent cependant être d'application directe dans l'ordre juridique interne des États contractants. C'est le cas du traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique signé à Port-Louis le 17 octobre 1993 (Traité OHADA). L'article 10 dudit traité dispose que « les Actes uniformes sont directement applicables et obligatoires dans les États Parties nonobstant toute disposition contraire de droit interne, antérieure ou postérieure. »

[131] Tel est le cas pour des conventions relatives aux droits de l'Homme (par exemple les Pactes internationaux relatifs aux Droits civils et politiques, aux Droits économiques, sociaux et culturels du 16 décembre 1966 ratifiés par la Côte d'Ivoire par décret n° 91-884 du 27 décembre 1991 portant adhésion de la République de Côte d'Ivoire aux Pactes internationaux relatifs aux droits de l'Homme: pacte international relatif aux droits civils et politiques, pacte international aux droits économiques, sociaux et culturels du 16 décembre 1966, JORCI n° 19 du 7 mai 1992, p. 393. et son Protocole facultatif ; la Convention pour l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des Femmes adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 18 décembre 1978 à New York et ratifiée par la Côte d'Ivoire par Décret n° 95-672 du 6 septembre 1995 portant ratification de la Convention pour l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes, adoptée par l'Assemblée Générale des Nations Unies le 18 décembre 1979 à New York, JORCI n° 21 du 27 mai 1999, p. 449. et son Protocole facultatif.)

[132] Sur les critères de l'applicabilité directe, voir Denis ALLAND, *Manuel de droit international public*, 3e édition, Droit fondamental, Paris, PUF, 2016, p. 211. ; Bérangère TAXIL, « Les critères de l'applicabilité directe des traités internationaux aux États-Unis et en France », in *Revue internationale de Droit comparé.* Vol. 59, n° 1, 2007, pp.157-176. Les critères de l'objet et de l'intention des parties furent posés pour la première fois par la CPJI dans l'affaire de la compétence des tribunaux de Dantzig : « On ne saurait contester que l'objet même d'un accord international, dans l'intention des Parties contractantes, puisse être l'adoption, par les Parties, de règles déterminées, créant des droits et obligations pour des

conditions, une fois que les actes de réception (la ratification ou l'approbation[133] et la publication[134]) sont adoptés par les autorités politiques locales, la convention peut être directement invoquée par les particuliers.

S'agissant des conventions qui ne bénéficient pas du caractère *self-executing*, outre les instruments juridiques de réception, il est nécessaire qu'au niveau interne des mesures de mise en œuvre soient adoptées pour que ces conventions puissent sortir leurs effets.

B- La réticence observée à l'égard du droit international

La plupart des États francophones du golfe de Guinée dont la Côte d'Ivoire, suivant en cela la tradition constitutionnelle française, posent le principe de la supériorité ou de la primauté des traités ou accords régulièrement ratifiés et publiés par rapport aux lois internes, sous réserve pour chaque traité ou accord, de son application par l'autre partie.[135] Ces États optent ainsi pour le système moniste par opposition au système dualiste[136]. Cependant, on peut observer que la conception moniste dans les États

---

individus, et susceptibles d'être appliquées par les tribunaux nationaux. » (Affaire de la Compétence des tribunaux de Dantzig, Série B, n° 15, Recueil des avis consultatifs 4 (Cour Permanente de Justice internationale 1928).

[133]Il s'agit de la loi autorisant le Président de la République à ratifier une Convention internationale ou la loi d'approbation votée par l'Assemblée nationale et le décret présidentiel portant ratification de ladite Convention.

[134] La publication n'est pas un acte de réception de l'instrument international. Elle assure son opposabilité *erga omnes* et constitue une condition de son applicabilité interne. En ce sens, voir Paul-François GONIDEC, « Note sur le droit des conventions internationales en Afrique », précité, p. 875 ; Amsatou Sow SIDIBE, « Communication introductive générale » (les actes du colloque de Ouagadougou 24-26 juin 2003, Ouagadougou: Les Cahiers de l'Association ouest-africaine des Hautes juridictions francophones, 2003, p. 54). Une convention ratifiée et non publiée lie certes l'État Partie au plan international (il doit assumer ses obligations découlant de ladite convention), mais elle ne peut entrer en vigueur au niveau interne. La Chambre administrative de la Cour Suprême de la Côte d'Ivoire s'était prononcée dans ce sens dans l'arrêt *dame Mailland* du 16 mars 1966, à propos de l'accord de coopération en matière économique, financière et monétaire entre la France et la Côte d'Ivoire : « un tel accord, s'il a pu être passé, n'a pas pu, en tout état de cause, entrer en vigueur, faute de publication », Francis WODIE et Martin BLEOU, *La Chambre administrative de la Cour Suprême et sa jurisprudence*, Paris, Economica, 1981, pp. 45-47.

[135] Article 55 de la Constitution française du 4 octobre 1958 ; article 123 de la Constitution ivoirienne du 8 novembre 2016 ; article 45 de la Constitution camerounaise du 18 janvier 1996 ; article 184 de la Constitution congolaise du 20 janvier 2002.

[136] La théorie du monisme développée par le juriste autrichien Hans Kelsen considère qu'il y a un seul ordre juridique qui se présente sous une forme pyramidale. Dans cet ordre juridique (pour la seconde variante défendue par Kelsen), le droit international a la primauté sur le droit interne dès lors que l'État en tant que sujet traditionnel du droit international consent à être lié par un traité international. Selon la théorie du dualisme dont les principaux tenants furent Anzilotti et Triepel, il existe deux ordres juridiques distincts constitués par le droit international et le droit national. Pour ces auteurs, les deux ordres entretiennent certes des contacts, mais il n'existe pas entre eux un rapport de suprématie de l'un sur l'autre. Mieux, ils se juxtaposent, mais ne se superposent jamais. Sur ces questions, voir notamment Denis ALLAND, *Manuel de droit international public* préc., pp. 203-207.Emmanuel DECAUX, « Le

francophones du golfe de Guinée serait, semble-t-il, un monisme mouvant dans la mesure où certaines conventions internationales ne peuvent déployer leurs effets en droit interne qu'après avoir été reprises par une loi interne[137].

L'effectivité de la primauté suppose que la norme internationale ait été régulièrement intégrée dans l'ordre juridique interne d'une part et que les tribunaux nationaux en font une application prioritaire par rapport au droit national d'autre part[138]. Sur ce terrain, le contraste entre l'effort d'internalisation des conventions internationales par les autorités politiques[139] et l'application de ces conventions par les juridictions nationales est souvent saisissant. L'exemple pertinent qui illustre nos propos est fourni par l'Affaire dite du *« PROBO KOALA » ou la catastrophe du déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire*[140]. L'aspect judiciaire de cette affaire qui peut être mis en lumière dans ce paragraphe dénote la volonté affichée d'écarter les conventions internationales qui s'appliquaient en la matière[141] au profit des seules lois pénales internes[142]. Bien que la Convention de Bâle du 22 mars 1989 sur le contrôle des

---

régime du droit international en droit interne », in *Revue internationale de Droit comparé*, volume 62, n° 2, 2010, p. 469.

[137] Bérangère TAXIL, acte de colloque précité, p. 106.

[138] En France, on est parti d'une réticence des tribunaux à appliquer la suprématie du droit international sur le droit interne à une révolution tranquille qui atteste que les juridictions françaises consacrent aujourd'hui cette primauté, voir en ce sens Jean-François LACHAUME, « Jurisprudence française relative au droit international », in *Annuaire français de droit international* 1, 1977, pp. 963-965. Pour une application de la suprématie du droit communautaire, voir l'affaire *Société « Les Fils d'Henri Ramel »*, Cass. Crim, 22 octobre 1970, in Jean PRADEL et André VARINARD, *les grands arrêts du droit criminel : les sources du droit pénal, l'infraction*, précité, pp. 46-48.

[139] Nous avons indiqué plus haut qu'en matière pétrolière, plusieurs conventions importantes ont été ratifiées par la Côte d'Ivoire, mais souvent les mesures internes de leur mise en œuvre ne sont pas adoptées subséquemment.

[140] Le déversement de substances hautement toxiques pour la santé a eu lieu nuitamment du 19 au 20 août 2006 à Abidjan et dans des localités environnantes, voir le rapport d'avril 2011 des trois Organisations non gouvernementales (FIDH, LIDHO et MIDH). Le *« PROBO KOALA »* est un navire grec d'équipage russe battant pavillon panaméen, affrété par la société TRAFIGURA, dont l'adresse fiscale se situe à Amsterdam, le siège social à Lucerne (Suisse) et le centre opérationnel à Londres. Le navire a reçu l'autorisation d'appareiller dans le Port autonome d'Abidjan. La compagnie locale TOMMY, qui venait tout juste d'être créée le 12 juillet 2006, a été mandatée par la société PUMA Energy, une filiale de TRAFIGURA en Côte d'Ivoire, spécialisée dans le stockage pétrolier qui avait été conseillée par la société WAIBS de rentrer dans ce partenariat afin de décharger et traiter les 528 m^3 de déchets, hautement toxiques, des cuves du navire.

[141] La Convention de Bâle du 22 mars 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination ratifiée par la Côte d'Ivoire suivant le décret n° 94-327 du 9 juin 1994 (JORCI n° 34 du 18 août 1994, p. 624) et la Convention de Bamako du 30 janvier 1991 sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique également ratifiée suivant décret n° 94-330 du 9 juin 1994 (JORCI n° 35 du 25 août 1994, p. 644).

[142] Les accusés étaient poursuivis sur le fondement des articles 342-4°, 343 et 348 du code pénal ivoirien ; articles 97, 99 et 101 du code de l'environnement ivoirien et des articles 1 à 7 de la loi n° 88-651 du 7 juillet 1988 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives, JORCI n° 27 du 7 juillet 1988, p.

mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination et la Convention de Bamako du 30 janvier 1991 sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique trouvaient à s'appliquer pleinement dans la cause[143], les autorités politiques ivoiriennes ont plutôt opté pour un règlement amiable acté par la signature du protocole d'accord du 13 février 2007 qui prévoyait le paiement par les Parties TRAFIGURA de la somme totale de 100 milliards de FCFA[144]. Loin d'être une Affaire qui emporte satisfaction sur le plan judiciaire, l'épisode du *« PROBO KOALA »* constitue un revers pour le droit international et une symphonie juridique inachevée pour l'État ivoirien.

Il convient d'indiquer par ailleurs que la Constitution, expression de la volonté du peuple détenteur de la souveraineté nationale, se situe au-dessus de la convention internationale[145]. C'est la raison pour laquelle, un traité international contraire à la Constitution ne peut être ratifié qu'autant que la Constitution aura été révisée[146].

---

258 (voir p. 5 de l'arrêt n° 14 du 22 octobre 2008 de la Cour d'Assises de Côte d'Ivoire siégeant à Abidjan).

[143] Aucune référence n'a été faite à ces conventions dans le règlement judiciaire de l'Affaire du « *PROBO KOALA* ».

[144] Article 2 du protocole d'accord du 13 février 2007. La répartition de cette somme devait se faire de la façon suivante : 73 milliards pour l'indemnisation des victimes et la réparation des préjudices subis par l'État, 22 milliards pour le remboursement des frais engagés par l'État au titre de la dépollution et 5 milliards pour la réalisation d'un Centre de Traitement des ordures ménagères (voir arrêté n° 56 MDPMEF.CAB du 22 février 2007 portant modalités de gestion des fonds destinés à la réparation des préjudices subis par l'État et les victimes des déchets toxiques , JORCI n° 2007-14 du 5 avril 2007, p. 720.

[145] Mais cette thèse est réfutée par certains auteurs tels que Hans KELSEN, Michel VIRALLY, Dominique CARREAU ou Louis FAVOREU (si l'on prend en compte la conception moniste et non la conception dualiste) qui estiment que le droit international est supérieur à l'ensemble du droit interne, qu'il s'agisse des normes constitutionnelles, législatives, réglementaires ou des décisions judiciaires. Pour une brève présentation de cette thèse, voir Kemal GÖZLER, « La question de la supériorité des normes de droit international sur la constitution », *Revue de la Faculté de droit de l'Université d'Ankara* 45, nº 1-4, 1996, pp.195-211.

[146] Article 122 de la Constitution ivoirienne du 8 novembre 2016 ; article 54 de la Constitution française du 4 octobre 1958. En Côte d'Ivoire, par une Décision n° 002/CC/SG en date du 17 décembre 2003, le Conseil Constitutionnel, sur saisine du Président de la République, avait indiqué que le Statut de Rome de la Cour Pénale Internationale n'était pas conforme à la Constitution du 1er août 2000, notamment en ses dispositions qui prévoient soit des immunités de poursuites, soit des privilèges de juridiction, soit des procédures spéciales en relation avec la qualité de la personne concernée. Il a fallu une révision de la Constitution par l'insertion au titre VI d'un article 85 bis ainsi qu'il suit : « la République peut reconnaître la juridiction de la Cour Pénale Internationale dans les conditions prévues par le traité du 17 juillet 1998 » (Loi n° 2012-1134 du 13 décembre 2012, JORCI n° 10. sp du 18 décembre 2012, p. 199). C'est à la suite de cette révision constitutionnelle que le Président de la République a été autorisé par l'Assemblée nationale (loi n° 2012-1181 du 27 décembre 2012, JORCI n° 01.ec du 7 janvier 2013, p. 3) à ratifier le Statut de Rome de la Cour pénale Internationale, adopté le 17 juillet 1998 (décret n° 2012-1183 du 27 décembre 2012, JORCI n° 01.ec du 07/01/2013, p. 4). Il en fut ainsi en France pour le traité de Maastricht instituant l'Union européenne (7 février 1992) qui a fait l'objet de trois saisines : une saisine présidentielle préalable qui avait donné lieu à la décision du 9 avril 1992 qui a entrainé une

Mais si la question de la suprématie du droit international sur le droit interne reste disputée[147] en doctrine entre les défendeurs de la thèse constitutionnaliste et ceux de la thèse internationaliste[148], il faut souligner que la pratique judiciaire et arbitrale n'hésite guère à affirmer de façon constante le principe de la supériorité des normes de droit international sur les lois constitutionnelles[149]. Toutefois, elle s'abstient d'annuler une loi interne contraire à la norme internationale en déclarant celle-là inopposable et invalide en droit international.

Dans ce rapport où la Constitution tient la place de norme supérieure, l'insertion des dispositions conventionnelles dans l'ordre juridique est souvent précédée d'un contrôle de conformité à la Constitution[150].

L'affirmation de la supériorité du droit international a pour corollaire la modification ou l'abrogation automatique des lois antérieures ou postérieures qui seraient contraires[151] à la norme internationale et en cas de conflit entre ces deux normes[152], la position unanime en doctrine et en jurisprudence est de faire prévaloir le droit international sur

---

révision constitutionnelle, une saisine sénatoriale visant la conformité du traité à la Constitution révisée qui a fait l'objet d'une décision en date du 2 septembre 1992 et enfin une saisine par des députés sur la régularité de la loi référendaire autorisant la ratification ayant abouti à la décision du 23 septembre 1992 (voir Emmanuel DECAUX, « Le régime du droit international en droit interne », in *Revue internationale de droit comparé,* volume 62, n° 2, 2010, p. 479.)

[147] Il faut toutefois convenir que la thèse qui admet la valeur supralégislative de la convention internationale est unanimement acceptée à l'exception de celle qui attribue une valeur supraconstitutionnelle au traité.

[148] Jean HOSTERT, « Droit international et droit interne dans la Convention de Vienne sur le droit des traités du 23 mai 1969 », in *Annuaire français de droit international*, volume 15, 1969, pp.100-115.

[149] Affaire Georges Pinson (France c/ États-Unis du Mexique), Recueil des sentences arbitrales 327 (Tribunal arbitral 1928). Affaire du traitement des nationaux polonais et des autres personnes d'origine ou de langue polonaise sur le territoire de Dantzig, CPJI, Arrêt du 3 février 1932, Recueil, Série A/B n° 44, p. 24.

[150] Sous la Constitution ivoirienne du 4 novembre 1960, le contrôle de constitutionnalité était dévolu à la Cour Suprême sur saisine exclusive du Président de la République ou du Président de l'Assemblée nationale (article 55) alors que la Constitution de la IIe République (1er août 2000) attribuait compétence matérielle au Conseil Constitutionnel qui pouvait être saisi par le Président de la République, le Président de l'Assemblée nationale ou par un quart au moins des députés (article 86 de la Constitution et article 18 alinéa 1er de la loi n° 2001-303 du 5 juin 2001 déterminant l'organisation et le fonctionnement du Conseil constitutionnel, JORCI n° 24 du 14 juin 2001, p. 458). La Constitution du 8 novembre 2016, tout en maintenant la Compétence du Conseil Constitutionnel, élargit la saisine au Président de la République, au Président de l'Assemblée nationale ou du Sénat ou un dixième au moins des députés ou des sénateurs (article 122).

[151] Affaire Société des Cafés Vabre, 4, Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation Chambre Mixte 6 (Cour de Cassation Chambre Mixte 1975).; Affaire Nicolo, Recueil Lebon (Conseil d'État 1989).

[152]Un tel conflit suppose une contrariété entre le droit international introduit dans l'ordre juridique interne et le droit national et il concerne aussi bien une norme communautaire qu'une convention internationale.

le droit interne[153]. Le juge national devra alors écarter l'application du droit interne au profit du droit international.

La reconnaissance de la primauté de la norme internationale sur le droit interne par la plupart des Constitutions d'obédience moniste comme celles des États francophones du golfe de Guinée fait de ce droit un pilier essentiel de l'encadrement des relations impliquant une entité juridique internationale. L'influence qu'exercerait le droit international dans ces relations ne serait cependant pas absolue en raison du fait que le droit interne jouerait le rôle d'adjuvant et permet ainsi d'assurer l'effectivité du droit international. Autant affirmer que le droit interne en constitue un complément nécessaire.

Section 2 - Une influence limitée par l'apport du droit national à l'effectivité du droit international dans l'ordre juridique interne

D'une façon générale, l'efficacité du droit international dépend souvent de la fidélité avec laquelle le droit national se conforme à ses normes et y porte effet[154]. Dans ses rapports avec le droit interne, le droit international n'exercerait alors qu'une influence limitée d'autant que, pour déployer ses effets, des mesures internes peuvent être requises[155] (paragraphe 1). De même l'effectivité de la norme internationale pourrait dépendre de la pratique judiciaire interne qui lui est réservée (paragraphe 2).

Paragraphe 1- Les mesures internes nécessaires à l'effectivité du droit international

Au plan international, l'État engage sa responsabilité internationale lorsqu'il n'assure pas le respect d'un traité librement conclu. D'ailleurs l'article 26 de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 n'envisage-t-il pas le respect des traités en instituant la force obligatoire des instruments juridiques internationaux à travers la règle « *pacta sunt servanda* » qui oblige les États à exécuter le traité de bonne foi. Mais l'application de la convention internationale au plan interne exige parfois des mesures de transposition.

D'un point de vue historique, la délégation luxembourgeoise avait proposé, lors de la seconde session de la Conférence de Vienne sur le droit des traités, un amendement du projet de textes de la Commission du droit international, qui consisterait à insérer un article autonome de la teneur suivante : *« Les Parties prennent toutes les mesures*

---

[153] Pierre François GONIDEC, « Note sur le droit des conventions internationales en Afrique », 878. Denis ALLAND, *Manuel de droit international public*, ouvrage préc., pp. 208-210 ; Cassation crim., 22 octobre 1970 (affaire *Société « Les Fils d'Henri Ramel »*), Dalloz 1971, p. 221.

[154] Max SORENSEN, « Le droit international dans ses rapports avec le droit national », vol. 101 (Haye : Recueil des Cours de l'Académie de droit international de La Haye, 1960), pp. 109-110.

[155] Tel est le cas des conventions internationales qui n'ont pas un effet direct et pour lesquelles des mesures internes de transpositions s'avèrent nécessaires.

de droit interne éventuellement nécessaires pour assurer la pleine application des traités »[156].

Cet amendement invitait les États à prendre toutes les mesures de droit interne qui assureraient à la convention internationale dûment ratifiée sa pleine application.

Parmi ces mesures, il y a celles législatives (A) tandis que d'autres sont du domaine réglementaire (B). Elles relèvent des attributions de deux pouvoirs politiques définies par les constitutions nationales.

A - Les mesures législatives de mise en œuvre du droit international

Il s'agit principalement de la loi d'autorisation de ratification et surtout des lois de mise en harmonie du droit interne avec le traité international[157].

En revenant à la loi qui autorise le Président de la République à ratifier une convention internationale ou loi d'habilitation, il faut signaler que celle-ci est soumise au contrôle de constitutionnalité[158]. La Constitution ivoirienne du 8 novembre 2016 institue donc deux contrôles de constitutionnalité : le premier concerne la loi qui autorise le Président de la République à ratifier la convention internationale et le second est celui de la convention internationale elle-même[159]. Le premier contrôle qui est antérieur à celui de la conformité de la convention internationale à la Constitution nous paraît inopportun et surabondant, voire inutile, si l'on considère en dernière analyse que le but essentiel du recours au Conseil constitutionnel (en matière de traités internationaux) n'est pas tant de contrôler la conformité constitutionnelle de la loi d'autorisation, mais plutôt celle de la convention internationale dont la ratification est envisagée. Un tel contrôle risquerait, à notre avis, de compromettre ou dans une moindre mesure, de retarder la ratification d'une convention internationale. Le seul

---

[156] Jean HOSTERT, « Droit international et droit interne dans la Convention de Vienne sur le droit des traités du 23 mai 1969 », in *Annuaire français de droit international,* volume 15, 1969, pp. 100-115.

[157] Ces dernières lois s'avèrent indispensables lorsque les traités obligent les parties contractantes à harmoniser leur législation en des matières déterminées ou à introduire certains principes dans leur droit interne. Même si l'amendement du Luxembourg n'a pas été expressément consacré dans la Convention de Vienne sur le droit des traités, il n'en demeure pas moins que bon nombre de traités internationaux contiennent une clause similaire (par exemple, les articles 207 alinéa 1, 208 alinéa 1, 210 alinéa 1, 211 alinéas 2 et 4, 212 alinéa 1, 213 et 214 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer du 10 décembre 1982, l'article V de la Convention pour la prévention et la répression du crime de génocide en date du 9 décembre 1948).

[158] Article 120 alinéa 2 de la Constitution du 8 novembre 2016. Il semble qu'il s'agirait d'un contrôle obligatoire eu égard à la formulation du texte constitutionnel. Cette disposition constitue une nouveauté dans le paysage constitutionnel ivoirien. Ni la Constitution du 3 novembre 1960 ni celle du 1er août 2000 ne la prévoyaient. Pareille disposition ne se retrouve dans aucune des Constitutions des États francophones du golfe de Guinée et pas même dans la Constitution française.

[159] Ce second contrôle qui est prescrit dans la plupart des Constitutions des États francophones du golfe de Guinée intervient avant la ratification de la convention internationale.

contrôle de constitutionnalité de la convention internationale devrait suffire puisque la loi d'autorisation de ratification qui tient traditionnellement en deux articles[160] ne peut, outre façon, contenir des germes d'inconstitutionnalité.

L'autorisation de l'organe législatif est ici plus une simple formalité qu'un examen approfondi tendant à juger de l'opportunité ou de l'apport qualitatif de la convention internationale dès lors que l'État aura exprimé son consentement à être lié par le traité en le signant. En effet, la configuration de la vie politique en Côte d'Ivoire marquée par l'hyperpuissance ou l'omniprésence de l'exécutif permet de soutenir que les traités internationaux signés par le pouvoir exécutif rencontrent de façon quasi systématique l'assentiment de l'Assemblée nationale qui accorde toujours au chef de l'État l'autorisation de ratification.

B - Les mesures réglementaires de mise en œuvre du droit international

Elles ont trait aux décrets de ratification et de publication qui relèvent de la compétence exclusive du chef de l'État. La ratification de la convention internationale est autorisée par une loi votée par l'organe législatif dite loi d'autorisation ou d'habilitation[161]. Les conventions internationales qui interviennent en matière de protection de l'environnement en général, et particulièrement en matière pétrolière ont tendance à modifier les lois internes. La ratification de ces instruments internationaux doit de ce fait être autorisée par une loi[162]. L'autorisation de l'organe législatif est ici plus une simple formalité qu'un examen approfondi tendant à juger de l'opportunité et de

---

[160] À titre illustratif, voir : loi n° 81-1048 du 8 décembre 1981 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du centre et le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, adoptés à Abidjan le 23 mars 1981, JORCI n° 02 du 7 janvier 1982, p. 58; loi n° 83-1429 du 30 décembre 1983 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982, JORCI n° 05 du 26 janvier 1984, p. 45; loi n° 87-767 du 28 juillet 1987 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974 (SOLAS 74) et son Protocole du 17 février 1978, JORCI n° 32 du 20 août 1987, p. 306 (la Convention SOLAS et son Protocole ont été modifiés par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires dit Code ISPS, adopté à Londres le 12 décembre 2002); loi n° 87-776 du 28 juillet 1987 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973, ensemble son Protocole du 11 février 1978 (MARPOL 1973/1978), JORCI n° 35 du 10 septembre 1987, p. 333.; loi n° 87-779 du 28 juillet 1987 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention créant un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, JORCI n° 36 du 17 septembre 1987, p. 345.

[161]En Côte d'Ivoire, la tendance qu'on observe c'est que l'Assemblée nationale est systématiquement saisie pour l'autorisation de ratification de tout projet de traité en forme solennelle. Voir Vangah Francis WODIE, *Institutions politiques et droit constitutionnel en Côte d'Ivoire* (Côte d'Ivoire: Presses universitaires de Côte d'Ivoire, 1996), p. 204, note 2.

[162] Article 120 alinéa 1er de la Constitution ivoirienne du 8 novembre 2016.

l'apport qualitatif de la convention internationale dès lors que le test de conformité à la Constitution aura été réussi. En effet, la configuration de la vie politique en Côte d'Ivoire marquée par l'hyperpuissance ou l'omniprésence de l'exécutif permet de soutenir que les traités internationaux signés par le pouvoir exécutif rencontrent de façon quasi systématique l'assentiment de l'Assemblée nationale qui accorde toujours au chef de l'État l'autorisation de ratification.

La seconde mesure réglementaire après la ratification est la publication[163]. Celle-ci consiste en une insertion du texte de la convention internationale dans le Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire (JORCI), Édition Lois et Actes règlementaires paraissant le jeudi de chaque semaine. Si la ratification permet de sceller l'engagement de l'État au plan international, la publication quant à elle, assure à la convention internationale son opposabilité et son entrée en vigueur au niveau interne. Mieux, dès

[163] La publication n'est pas un acte de réception de l'instrument international. Elle assure son opposabilité *erga omnes* et constitue une condition de son applicabilité interne. En ce sens, voir Paul-François GONIDEC, « Note sur le droit des conventions internationales en Afrique », article préc., p. 875 ; Amsatou Sow SIDIBE, « Communication introductive générale », article tiré des Actes du colloque de Ouagadougou, 24-26 juin 2003, in *Les Cahiers de l'Association ouest-africaine des Hautes juridictions francophones,* p. 54. Une convention ratifiée et non publiée lie certes l'État Partie au plan international (il doit assumer ses obligations découlant de ladite convention), mais elle ne peut entrer en vigueur au niveau interne. La Chambre administrative de la Cour Suprême de la Côte d'Ivoire s'était prononcée dans ce sens dans l'arrêt *dame Mailland* du 16 mars 1966, à propos de l'accord de coopération en matière économique, financière et monétaire entre la France et la Côte d'Ivoire : « un tel accord, s'il a pu être passé, n'a pas pu, en tout état de cause, entrer en vigueur, faute de publication », Francis WODIE et Martin BLEOU, *La Chambre administrative de la Cour Suprême et sa jurisprudence*, op. cit., pp.45-47. À titre illustratif, voir le décret n° 82-143 du 27 janvier 1982 portant publication de la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du centre et le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, adoptés à Abidjan le 23 mars 1981, JORCI n° 18 du 22 avril 1982, p. 309; le décret n° 84-105 du 15 février 1984 portant publication de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, JORCI n° 1984-21 du 17 mai 1984, p. 259; le décret n° 87-769 du 28 juillet 1987 portant publication de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974 (SOLAS 74) et son Protocole du 17 février 1978, JORCI n° 32 du 20 août 1987, p. 310 (la Convention SOLAS et son Protocole ont été modifiés par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires dit Code ISPS, adopté à Londres le 12 décembre 2002); le décret n° 87-778 portant publication de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973, ensemble son Protocole du 11 février 1978 (MARPOL 1973/1978), JORCI n° 35 du 10 septembre 1987, p. 340; le décret n° 87-781 du 28 juillet 1987 portant publication de la Convention créant un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, JORCI n° 36 du 17 septembre 1987, p. 358; le décret n° 94-331 du 9 juin 1994 portant publication de la Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique, adoptée à Bamako le 30 janvier 1991, JORCI n° 35 du 25 août 1994, p. 644.

la publication, la convention internationale régulièrement ratifiée, gagne en supériorité sur les lois internes antérieures ou postérieures[164].

En tout état de cause, c'est sur le terrain de la pratique judiciaire que s'appréciera l'application effective du droit international.

Paragraphe 2 - La pratique judiciaire du droit international par les juridictions ivoiriennes en matière pétrolière : un exercice juridique quasi inexistant

La question de la pratique judiciaire du droit international par les juridictions nationales induit forcément l'attitude du juge national vis-à-vis de la norme internationale régulièrement intégrée dans l'ordre juridique interne. Le problème se pose lorsque la norme internationale et la norme nationale se trouvent en situation de contrariété. La norme internationale va s'appliquer dans ce cas tout comme dans l'hypothèse où la matière concernée est entièrement régie par le droit international ou communautaire[165].

Dans le domaine du droit des affaires par exemple, la juridiction suprême ivoirienne a eu, à plusieurs reprises, l'occasion d'affirmer la primauté du droit communautaire sur les normes nationales lorsque le contentieux soulève des questions relatives à l'application des Actes uniformes[166].

Mais en matière environnementale en général et pétrolière en particulier, la pratique judiciaire du droit international par les juridictions ivoiriennes marque le pas. Cela s'explique par le fait que les contentieux nés de l'activité pétrolière sont le plus souvent dévolus aux juridictions internationales (A), ce qui permet d'observer qu'en ce domaine, les juridictions nationales ne connaissent quasiment pas de litiges relevant d'opérations pétrolières (B).

A- Une activité, source de contentieux relevant de la compétence des juridictions internationales

Comme soulignée, l'influence du droit international dans la règlementation de l'activité pétrolière ne passe pas inaperçue eu égard à l'abondance des normes internationales en ce domaine. Les Rôles des juridictions ivoiriennes n'affichent pas d'affaires impliquant un contentieux dans lequel se pose la question de l'applicabilité d'une convention internationale en matière pétrolière. Cette situation s'explique par le fait que l'activité pétrolière fait naître des différends qui sont souvent portés devant des

---

[164] Article 123 de la Constitution ivoirienne du 8 novembre 2016 ; Affaire Société des Cafés Vabre, 4 Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation Chambre Mixte. Affaire Nicolo, Recueil Lebon.

[165] C'est le cas du droit des affaires en Afrique désormais réglementé par le Traité OHADA et les Actes uniformes issus de ce Traité.

[166] Cour Suprême Chambre judiciaire, Arrêt n° 360 du 7 juin 2001, Arrêt n° 06/05 du 3 février 2005. Dans ces affaires, la Chambre judiciaire s'est déclarée incompétente et a transmis l'entier dossier à la CCJA en application de l'article 15 du Traité.

instances juridictionnelles ou arbitrales internationales[167]. D'ailleurs, l'industrie pétrolière internationale s'accommode mal de l'idée de prédominance d'une norme nationale au détriment d'un instrument juridique de portée universelle issu de la volonté commune des États de régenter un secteur d'activité où intérêts économiques et souveraineté nationale se rencontrent. Qu'il s'agisse du contentieux né des contrats pétroliers ou des différends relatifs à la délimitation de frontière maritime qui apparaissent à la suite de la découverte de gisements pétroliers[168], les juridictions internationales (tribunal arbitral, Cour internationale de Justice ou Tribunal international du droit de la mer) sont les seules qui connaissent de pareils litiges. Sur ces questions, la juridiction nationale s'efface donc au profit de la juridiction internationale, alors même que la norme internationale a intégré l'ordre juridique interne.

B- La rareté des contentieux relevant de la compétence des juridictions nationales

L'influence du droit international en matière pétrolière ne laisse aux juridictions nationales qu'une portion congrue du contentieux susceptible de naître de l'activité pétrolière. Ces contentieux sont ceux, non plus régis par le droit international, mais organisés par le droit national. Autant dire, qu'en matière pétrolière, le juge national ne peut connaitre que de différends impliquant exclusivement le droit national[169].

Ce qui parait néanmoins incompréhensible c'est que parfois, face à la primauté du droit international, le juge ivoirien épris d'une propension quasi-intuitive, a tendance à vouloir appliquer les normes internes là où le droit international ou communautaire devait seul s'appliquer[170].

Quoiqu'il en soit, l'activité pétrolière reste fortement marquée par les dispositions conventionnelles internationales et il revient alors de trouver une justification à cette influence.

---

[167] Voir nos développements au paragraphe 2 de la Section 2 du Chapitre 2 du présent Titre.

[168] Le cas du contentieux de délimitation de la frontière maritime dans l'océan atlantique entre le Ghana et la Côte d'ivoire après la découverte du gisement pétrolier Jubilée, en 2007 par la compagnie pétrolière Tullow oil, en est une illustration topique.

[169] Tel est le cas du contentieux relatif à l'étude d'impact environnemental, du contentieux relatif aux titres pétroliers qui sont de la compétence du Conseil d'État et du contentieux pénal pétrolier qui relève de la compétence des juridictions répressives nationales.

[170] En Côte d'Ivoire, la juridiction suprême s'était montrée réfractaire au Traité OHADA dans les débuts de l'entrée en vigueur du texte communautaire.

Chapitre 2 - Un essai de justification de l'influence du droit international

Le droit international[171] reste la principale source de l'activité pétrolière, celle-ci concentrant des relations interétatiques et des relations entre États et d'autres sujets de droit par ailleurs. Le sol et le sous-sol de la mer constituent le socle de l'activité pétrolière offshore. La détermination des différents espaces maritimes qui abritent ce socle relève du droit international qui en fixe les règles (section 1). D'autre part, les conflits de délimitation maritime qui sont l'un des corollaires de l'activité pétrolière offshore sont réglés conformément au droit international (section 2).

Section 1 - La détermination par le droit international des zones maritimes, socle de l'activité pétrolière offshore

Le principal objet du droit de la mer réside dans la détermination et le statut des espaces maritimes ainsi que le régime juridique des activités qui peuvent y être exercées[172]. La délimitation actuelle de ces espaces est le fruit d'un long processus qui a parfois été animé par des controverses et des compromis entre États.

Le bilan des trois Conférences des Nations Unies sur le droit de la mer[173] consacrées à la règlementation des espaces maritimes invite à distinguer, d'une façon générale et pour ce qui est du cas particulier de l'activité pétrolière offshore, entre les zones de souveraineté (paragraphe 1) et les zones de droits souverains (paragraphe 2).

Paragraphe 1- La zone maritime de souveraineté de l'Etat côtier : la mer territoriale

Il serait inexact d'affirmer que le droit de la mer n'a institué que la mer territoriale comme seule zone maritime de souveraineté. En réalité, la mer territoriale constitue avec les eaux intérieures et les eaux archipélagiques[174] les espaces maritimes où l'État

---

[171] Il faut comprendre qu'il s'agit ici essentiellement du droit international public.

[172] Jean SALMON, « Dictionnaire de droit international public », Bruxelles, 2001, p. 375. Claude-Albert COLLIARD Elf Aquitaine, « Droit de la mer et exploitations pétrolières offshore », *Annales de Géographie,* t. 88, n° 486, 1979, p. 156.

[173] La première eu lieu en 1958 à Genève et aboutit à l'adoption, le 29 avril de la même année, de quatre Conventions : la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, la Convention sur le plateau continental, la Convention sur la haute mer et la Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer. La deuxième Conférence de 1960 fut un échec puisqu'elle n'aboutit à aucun résultat (il était question de redéfinir la largeur de la mer territoriale). La troisième Conférence qui s'est tenue de 1973 à 1982 a permis l'adoption, le 10 décembre 1982 à Montego Bay, de la Convention sur le droit de la mer.

[174] Un archipel est un ensemble d'îles, y compris des parties d'îles, les eaux attenantes et les autres éléments naturels qui ont les uns avec les autres des rapports si étroits qu'ils forment intrinsèquement un tout géographique, économique et politique, ou qui sont historiquement considérés comme tels. L'État archipel exerce sa souveraineté sur les eaux archipélagiques ainsi que sur l'espace aérien, le fond de ces eaux et le sous-sol.

côtier jouit d'une pleine et entière souveraineté. Mais dans le cadre de cette étude consacrée au cas de la Côte d'Ivoire, nous proposons de destiner nos réflexions à la mer territoriale puisque l'activité pétrolière offshore de cet État ne peut concerner que la mer territoriale et les autres espaces maritimes dont l'examen est abordé dans le paragraphe 2 de la présente section.

Il convient néanmoins de souligner au passage que le Nigéria, principal producteur de l'or noir en Afrique, concentre son activité pétrolière offshore dans le delta du Niger[175]. L'embouchure formée par le fleuve Niger appelée Delta du Niger[176] qui constitue le lieu de rencontre avec l'Océan atlantique, bien qu'influencée par les flux de marée de la mer, n'est pas un espace maritime, mais bien une composante des eaux intérieures. De ce fait, et au regard de l'article 8 CBM[177], le Delta du Niger fait partie des eaux intérieures du Nigéria. Celles-ci étant intimement liées au territoire terrestre de l'État côtier elles lui empruntent son régime juridique[178], sous réserve du respect du droit de passage inoffensif pour les navires étrangers.

Un aperçu sur l'historique de l'étendue de cet espace maritime (A) nous conduira à mieux saisir le régime juridique qui lui est applicable(B).

A - L'historique de l'étendue de la mer territoriale

L'article 2 CBM définit la mer territoriale comme la zone de mer adjacente au territoire et aux eaux intérieures de l'État (et éventuellement de ses eaux archipélagiques) sur laquelle s'exerce la souveraineté de l'État côtier. L'emprise sur cet espace a été depuis l'Antiquité puis au Moyen-âge au centre d'intérêts contradictoires entre puissances maritimes, les unes étant farouchement attachées à l'idée d'une liberté totale des mers[179] tandis que les autres prônaient une souveraineté maritime[180] en ayant comme

---

[175] L'État du Delta est le deuxième producteur de pétrole sur les neuf États producteurs pétroliers de la fédération nigériane. C'est dans cet État que le premier gisement offshore a été découvert en 1964. Sur ces points, voir Philippe SEBILLE-LOPEZ, « Les hydrocarbures au Nigéria et la redistribution de la rente pétrolière », *Afrique contemporaine* 2005/4, n° 216, pp. 158 et 178.

[176] Le delta du Niger ou bouches du Niger et le Delta intérieur du Niger qui se trouve au Mali entre les villes de Ségou et Tombouctou constituent les deux Deltas du fleuve Niger, lequel prend sa source en Sierra Leone à 800 mètres d'altitude au pied des monts Loma. Troisième plus long fleuve d'Afrique (4184 km) après le Nil et le Congo, le fleuve Niger traverse ou borde six États d'Afrique de l'Ouest : Sierra Leone, Guinée, Mali, Niger, Bénin et Nigéria. Le delta du Niger se trouve à l'embouchure du fleuve Niger dans l'océan atlantique au sud du Nigéria.

[177] Article 8 CMB : « Sous réserve de la partie IV, les eaux qui se trouvent en deçà de la ligne de base de la mer territoriale font partie des eaux intérieures de l'État. »

[178] L'État côtier exerce sa souveraineté sur ses eaux intérieures.

[179] L'idée a été portée par le célèbre juriste hollandais Hugo de Groote (plus connu sous le nom latinisé de Grotius) dans le chapitre 12 intitulé « *Mare Liberum »* tiré de sa consultation *« De Jure Praedae Commentarium »* publiée en 1609.

[180] Au départ, cette idée était défendue par la Grande-Bretagne avec la proclamation du roi Jacques Ier interdisant aux navires étrangers l'accès à la mer du Nord. Pour l'historique du droit de la mer sur la controverse entre liberté et souveraineté, voir Philippe VINCENT, *Droit de la mer*, Droit international,

point de mire la sauvegarde des ressources naturelles présentes dans cet espace maritime qu'elles considéraient comme faisant partie de leurs possessions territoriales. Par la suite, si l'idée de la liberté des mers a été largement épousée par les puissances maritimes, le processus de décolonisation en Afrique et en Amérique latine va laisser apparaître des besoins des États nouvellement indépendants qui, du fait du manque de moyens technologiques pouvant leur permettre d'exploiter les ressources naturelles dont regorgent les « approches maritimes » qui jouxtent leurs côtes, vont s'opposer à toute velléité hégémonique.

La détermination de la largeur de la mer territoriale a connu elle aussi des controverses. Déjà en 1752, elle avait été fixée par l'italien Galiani[181] à l'équivalent de la portée du canon, soit 3 milles marins ou nautiques (Nq) (un mille marin équivaut à 1852 mètres), mais cette distance n'avait jamais acquis l'unanimité. Au contraire, dès le XVIII^{e} siècle et tout au long de la première moitié du XIX^{e}, on a assisté à des revendications unilatérales de largeur de la mer territoriale allant de 4 à 12 Nq. Ces revendications ont même été portées à 200 Nq par certains États d'Amérique latine pour avoir une emprise sur des zones maritimes riches en ressources halieutiques. C'est dans cet imbroglio juridico-politique que va intervenir la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë dont on ne peut se satisfaire tant il est vrai que les États n'ont pu s'accorder sur une largeur universelle et précise de la mer territoriale[182]. Il a fallu que les États aboutissent à un compromis à la III^{e} Conférence sur le droit de la mer pour que finalement la largeur de la mer territoriale soit fixée à 12 Nq ainsi qu'il résulte de l'article 3 CBM[183].

Mais en dépit de cette limite maximale qui est appliquée par la majorité des États côtiers bien avant même l'adoption de la CMB[184], la pratique de certains États d'Amérique latine[185] et d'Afrique[186] invite à constater une extension démesurée de la largeur de leur mer territoriale qu'ils fixent à 200 Nq. Ces pratiques sont contraires au droit international et en cas de conflit de délimitation entre l'un de ces États et un autre qui pratique une largeur inférieure ou égale à 12 Nq, la largeur de 200 Nq ne saurait lui être opposée. Il en a été ainsi dans l'Affaire des pêcheries anglo-norvégiennes, où la CIJ a souligné que *« la délimitation des espaces maritimes a toujours un aspect*

Bruxelles, Larcier, 2008, pp.17-19; Jean-Paul PANCRACIO, *Droit de la mer*, 1re, Droit public/ Science politique, Paris, Dalloz, 2010, pp. 150-153.

[181] Il fut d'ailleurs le premier à avoir employé l'expression « mare territoriale » dans son ouvrage « *Dei doveri dei principi neutrali* » cité par Philippe VINCENT, op. cit, p. 44.

[182] Jean-Paul PANCRACIO, op. cit., pp. 34 et 153.

[183] Article 3 CMB : « Tout État a le droit de fixer la largeur de sa mer territoriale ; cette largeur ne dépasse pas 12 milles marins mesurée à partir de lignes de base établies conformément à la Convention. »

[184] Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique du droit de la mer », in *Annuaire français de droit international*, volume 23, 1977, p. 735.

[185] Il s'agit de l'Équateur, du Nicaragua, du Pérou et du Salvador.

[186] Ce sont le Bénin, le Congo, le Libéria et la Somalie.

international ; elle ne saurait dépendre de la seule volonté de l'État riverain telle qu'elle s'exprime dans son droit interne. S'il est vrai que l'acte de délimitation est nécessairement un acte unilatéral parce que l'État riverain a seul qualité pour y procéder, en revanche, la validité de la délimitation à l'égard des États tiers relève du droit international. »[187]

La Côte d'Ivoire a fixé la limite extérieure de sa mer territoriale à 12 Nq[188]. D'autres États du golfe de Guinée s'inscrivent dans la même pratique[189]. Quant à la France, elle avait porté la largeur de ses eaux territoriales de 3 à 12 Nq par la loi du 24 décembre 1971.

Pour la méthode de délimitation de la mer territoriale entre États dont les côtes sont adjacentes ou se font face, l'article 15 CMB préconise la délimitation par voie d'accord[190], et à défaut il sera fait recours à la méthode de l'équidistance, sauf si l'existence de titres historiques[191] ou de circonstances spéciales permet de délimiter autrement la mer territoriale[192].

La délimitation de la limite extérieure de la mer territoriale est d'importance pratique puisque de cette délimitation va souvent dépendre celle des autres espaces maritimes (zone contiguë, zone économique exclusive et même le plateau continental). La CMB prévoit à cet effet que la largeur des 12 Nq de la mer territoriale est mesurée à partir de lignes de base établies conformément à la Convention.

Dans le cas de figure d'une côte relativement rectiligne (comme les côtes de la plupart des États du golfe de Guinée et spécialement de la Côte d'Ivoire), la délimitation se

---

[187] CIJ, Recueil 1950, 133. Voir Jean-Paul PANCRACIO, op. cit., p. 154.

[188] L'article 1er de la loi n° 77-926 du 17 novembre 1977 portant délimitation des zones marines placées sous la juridiction nationale de la République de Côte d'Ivoire (JORCI n° 1977-56 du 26 décembre 1977, p. 2522) dispose que « la limite extérieure de la mer territoriale de la République de Côte d'Ivoire est fixée à une distance de 12 milles marins à compter de la laisse de plus basse mer. » Avant cette loi, le décret n° 67-334 du 1er août 1967 portant limitation de la mer territoriale en Côte d'Ivoire (JORCI n° 36 du 17 août 1967, p. 1050) fixait la limite des eaux territoriales ivoiriennes à une distance de 6 milles marins.

[189] L'article 4 de la loi n° 2000/02 du 17 avril 2000 relative aux espaces maritimes de la République du Cameroun indique que « la largeur de la mer territoriale, mesurée à partir des lignes de base, est de 12 milles marins. »

[190] Par exemple l'accord franco-britannique du 4 juillet 2000 relatif à l'établissement d'une ligne de délimitation maritime entre la France et Jersey. Cette délimitation porte dans sa totalité sur les eaux territoriales et repose sur le principe de l'équidistance. Pour un commentaire sur cet accord, voir Jean-François DOBELLE, « Les accords franco-britanniques relatifs à la baie de Granville du 4 juillet 2000 », in *Annuaire français de droit international*, volume 46, 2000, pp. 524-547.

[191] Exemple de l'accord franco-portugais du 26 avril 1960 que le tribunal arbitral a analysé comme ayant concerné le tracé de la mer territoriale et du plateau continental entre le Sénégal et la Guinée-Bissau.

[192] Voir nos développements dans la présente étude sur les méthodes de délimitation dans le cadre des différends frontaliers maritimes, pp. 74 et s.

fait conformément à la ligne de base normale[193]. Cette ligne est la laisse de basse mer le long de la côte, c'est-à-dire la ligne sur laquelle se retirent les eaux de la mer aux marrées les plus basses de l'année, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par l'État côtier[194] . Dans ce cas, on pourrait observer que le tracé extérieur de délimitation de la mer territoriale aura une configuration parfaitement parallèle à celle de la côte[195].

Dans certaines hypothèses cependant, si la configuration géographique permet de constater des côtes très échancrées par des fjords ou découpées, des côtes concaves, la présence d'îles le long des côtes ou à proximité de celles-ci, le droit international autorise l'emploi d'autres méthodes, en l'occurrence celle dite de lignes de base droites[196] qui avait été reconnue auparavant conforme au droit international par la CIJ dans son arrêt rendu le 18 décembre 1951 dans l'affaire des pêcheries anglo-norvégiennes[197]. Il s'agit de tracer des lignes droites reliant des points appropriés afin de marquer la ligne de base. Cette méthode aboutit souvent à un élargissement de la mer territoriale. C'est pourquoi, outre les hypothèses qui justifient le recours aux lignes de base droites, la CMB indique que *« le tracé des lignes de base droites ne doit pas s'écarter sensiblement de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumis au régime des eaux intérieures. »*[198] Cette disposition a pour finalité d'éviter qu'un État côtier n'ait recours à la méthode des lignes de base droites pour s'octroyer des étendues de mer importantes qui vont être prises comme des composantes des eaux intérieures. Aussi, la méthode de lignes de base droites sera-t-elle exclue lorsqu'elle aboutira à couper la mer territoriale d'un autre État de la haute mer ou de la zone économique exclusive.

B - Le régime juridique de la mer territoriale

Le régime juridique de la mer territoriale reste marqué par l'emprise de la souveraineté de l'État côtier sur cet espace maritime qui s'étend aussi bien sur la colonne d'eau, l'espace aérien qui le surplombe que sur le sol et le sous-sol[199]. D'une façon générale,

---

[193] Pour un exemple du tracé de la ligne de base normale, voir les articles 2 à 5 de la loi n° 09/002 du 7 mai 2009 portant délimitation des espaces maritimes de la République Démocratique du Congo.

[194] Article 5 CMB.

[195] Jean-Paul PANCRACIO, op. cit., p. 155.

[196] Article 7 CMB.

[197] CIJ, arrêt du 18 décembre 1851, Recueil, 1951, p. 116. Dans cet arrêt, la côte norvégienne en litige a été présentée comme une côte particulièrement caractéristique, marquée par la présence de montagnes, profondément découpée en fiords et baies, parsemée d'innombrables îles, îlots et récifs (dont certains forment un archipel continu connu sous le nom de skjaergaard, "rempart de rochers").

[198] Article 7-3 CMB.

[199] Article 2-2 CMB, article 3-2 de la loi camerounaise précitée.

la souveraineté de l'État côtier sur sa mer territoriale est le prolongement de ses droits qu'il exerce sur son territoire terrestre, sous réserve des obligations que lui impose la CMB.

La CMB reconnaît à l'État côtier divers droits qu'il peut exercer à l'égard des navires étrangers en ce qui concerne l'application de sa législation en matière douanière, fiscale, sanitaire, en matière d'immigration, de préservation de l'environnement, de conservation des ressources biologiques ou de sécurité de la navigation et de régulation du trafic maritime[200]. L'État côtier peut exercer sa juridiction pénale à bord d'un navire étranger dans les conditions prévues à l'article 27 CMB. Dans cette hypothèse, la compétence de l'État côtier ne peut s'exercer que si l'infraction commise à bord du navire pendant son passage dans la mer territoriale a des conséquences qui s'étendent à l'État côtier, qu'elle est de nature à troubler la paix du pays ou l'ordre dans la mer territoriale ou si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire ou par un agent diplomatique de l'État du pavillon. Cette compétence peut s'exercer également en cas d'infraction portant sur des stupéfiants ou des substances psychotropes.

Il n'est par ailleurs pas interdit à l'État côtier d'exploiter les ressources biologiques ou non biologiques (hydrocarbures par exemple)[201] du sous-sol de la mer territoriale puisque les accumulations naturelles d'hydrocarbures dans cette zone maritime sont la propriété exclusive de l'État[202]. Dans ce cas la présence d'installations pétrolières doit faire l'objet de publicité adéquate pour assurer aux navires une navigation optimale[203].

La souveraineté dont bénéficie l'État dans sa mer territoriale est atténuée par certaines obligations parmi lesquelles le droit de passage inoffensif ou innocent[204] reconnu aux navires[205] de tous les États côtiers et sans littoral mérite une attention particulière. Ce droit d'origine coutumière a été rappelé dans la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë[206] et repris par l'article 17 de la CMB

---

[200] Article 21 CMB.

[201] La limite extérieure de la mer territoriale étant proche des côtes (environ 22, 2 km), le risque de pollution résultant d'activités pétrolières n'est pas à exclure dans ce cas.

[202] Article 2 du code pétrolier de Côte d'Ivoire.

[203] Affaire du Détroit de Corfou, 1949, Recueil 4 (Cour Internationale de Justice 1949). Dans cette affaire, la CIJ a reconnu à l'encontre de l'Albanie d'avoir manqué de prévenir la navigation de la présence de mines qui avaient mouillées par des inconnus et qui ont causé, dans le détroit de Corfou, le 22 octobre 1946, la destruction de deux contre-torpilleurs britanniques suivie de la mort de quarante-cinq officiers et matelots et des blessures à quarante-deux autres.

[204] Cet adjectif qualificatif est employé par la CIJ dans l'arrêt du détroit de Corfou précité. Il a le même sens que l'adjectif inoffensif.

[205] À l'exclusion des aéronefs qui eux, doivent avoir l'autorisation de l'État pour survoler sa mer territoriale.

[206] Article 14 de la Convention de Genève.

qui dispose que *« sous réserve de la Convention, les navires de tous les États, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale. »*

Le passage inoffensif est le fait de naviguer dans la mer territoriale aux fins de la traverser sans entrer dans les eaux intérieures ni faire escale dans une rade ou une installation portuaire située en dehors des eaux intérieures. L'entrée dans les eaux intérieures et les ports de l'État côtier étant de la souveraineté de celui-ci, elle ne peut se faire que sous le régime du passage inoffensif.

Le passage doit être continu et rapide, autrement dit l'arrêt et le mouillage du navire sont interdits sauf s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent par suite d'un cas de force majeure.

L'exercice de la souveraineté sur la mer territoriale et la reconnaissance d'un droit de passage dans cet espace maritime aux navires de toute nationalité étant deux considérations apparemment contradictoires, la CMB souligne le caractère inoffensif que doit revêtir le passage. Ainsi, il est interdit aux navires qui exercent ce droit de poser un acte qui serait de nature à porter atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier (par exemple exercice ou manœuvre avec armes de tout type, pollution délibérée et grave, lancement, appontage ou embarquement d'aéronefs) [207]. Dans ces hypothèses, le passage serait offensif, ce qui autorise l'État côtier à exiger que le navire incriminé quitte immédiatement sa mer territoriale.

En s'éloignant des côtes pour s'avancer au large, la souveraineté de l'État côtier s'efface pour faire place à des droits souverains[208] qu'il exerce sur des zones marines qui sont considérées comme des espaces de haute mer au sens large.

Paragraphe 2- Les zones maritimes soumises aux droits souverains de l'État côtier : la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau continental

Les espaces situés au-delà de la mer territoriale n'appartiennent pas à l'État côtier[209], mais il y exerce des droits spécifiques qui lui sont reconnus par le droit international. Dans une zone contiguë à sa mer territoriale, mais qui n'est pas placée sous sa souveraineté, l'État peut exercer des compétences pour prévenir les infractions à sa législation douanière, fiscale, sanitaire ou d'immigration sur son territoire terrestre ou dans sa mer territoriale. Il peut en outre réprimer les infractions à cette même législation commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale. Cette zone désignée sous le nom de zone contiguë[210] a une limite extérieure qui ne peut excéder 24 Nq des

---

[207] Article 19 CMB.

[208] L'État n'exerce plus sa souveraineté sur ces espaces, parce que considérés comme des zones se situant au-delà de sa mer territoriale. Mais le droit international de la mer lui reconnaît des compétences en raison des activités ou des compétences qu'il peut y déployer.

[209] Armelle SANDRIN-DEFORGE, « Ressources marines et délimitation des zones en mer : les grandes manœuvres », *Bulletin du droit de l'environnement industriel*, n° 56, 2015, p. 22.

[210] La notion est apparue pour la première fois dans les *Hovering Acts* (« lois de louvoiement ») appliqués en Grande-Bretagne entre 1718 et 1876 lorsque ce pays voulait exercer un contrôle douanier sur les navires étrangers circulant hors de ses eaux territoriales. Voir Philippe VINCENT, op. cit, p. 86 ;

lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale[211] ou 12 Nq à partir de la limite extérieure de la mer territoriale. Les compétences reconnues à l'État côtier dans cet espace sont des compétences administratives relatives aussi bien au contrôle préventif qu'au droit de répression lorsqu'il existe des infractions aux lois et règlements de l'État côtier dans des espaces maritimes soumis à sa souveraineté tels que les eaux intérieures et la mer territoriale. Autrement dit, les compétences d'un État côtier pour prévenir ou réprimer les infractions dans les matières citées ne peuvent s'exercer que lorsque lesdites infractions ont lieu ou peuvent avoir lieu sur son territoire ou dans sa mer territoriale et non dans sa zone contiguë elle-même[212]. Cette zone se présente alors pour l'État côtier comme une zone de sécurité ou de contrôle contre des activités jugées illicites susceptibles d'être menées dans les espaces placés sous sa souveraineté.

Espace intégré dans celui de la zone économique exclusive[213], la zone contiguë est une zone qui était considérée comme une portion de la haute mer[214] et ne concerne que l'espace des eaux surjacentes sans aucune prise sur le sol ou le sous-sol de la mer. À ce titre, aucune activité pétrolière offshore et de façon générale, aucune activité économique[215] ne peut y être exercée par l'Etat côtier au contraire de la zone économique exclusive (A) et du plateau continental (B).

A- La zone économique exclusive

L'appropriation et la gestion des ressources halieutiques par certains États côtiers en développement ont progressivement animé le processus de l'institution de la zone économique exclusive qui a été introduite pour la première fois par le Kenya lors de la réunion du Comité juridique consultatif africano-asiatique tenue à Colombo en 1971.

Hüseyin PAZARCI, « Le concept de zone contiguë dans la Convention sur le droit de la mer de 1982 », *Revue belge de droit international*, 1984, p. 249.

[211] Article 33-2 CMB.

[212] Hüseyin PAZARCI, « Le concept de zone contiguë dans la Convention sur le droit de la mer de 1982 », *Revue belge de droit international*, 1984, p. 250.

[213] Jean-Paul PANCRACIO, op. cit., p. 170. Avant l'institution de la zone économique exclusive, l'article 24-1 de la Convention de Genève de 1958 considérait la zone contiguë comme un espace de la haute mer et contiguë à la mer territoriale.

[214] Sous le régime de la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë, celle-ci était considérée comme un espace de la haute mer (article 24-1 de la Convention). Mais avec l'article 86 CMB qui exclut la zone économique exclusive de la haute mer (en ce qui concerne l'espace géographique), la conception classique qui rattachait la zone contiguë à la haute mer est tombée en désuétude.

[215] Il faut comprendre cependant que de telles activités ne peuvent être exercées que sous le régime de la zone économique exclusive à laquelle se trouve rattachée la zone contiguë (par exemple en ce qui concerne la pêche) sur la seconde portion des 12 Nq.

Mais avant, certains États d'Amérique latine avaient émis des revendications[216] sur une zone exclusive de pêche de 200 Nq au-delà de la limite initiale de la mer territoriale de 3 Nq jugée insuffisante. De façon plus marquée, le principe de la création de cette zone exclusive fut repris le 18 août 1952 par le Chili, le Pérou et l'Équateur dans la déclaration de Santiago de Chili[217]. Cette zone de « quasi-mer territoriale »[218] ne concernait qu'en fait l'exclusivité de l'exploitation des ressources naturelles. Quelques années plus tard, on va assister à une multiplication de revendications d'une zone exclusive en matière de pêcherie qui va se muer en zone économique exclusive considérée[219] à ce jour comme un espace maritime autonome, mais qui reste à certains égards soumis au régime juridique de la haute mer.

1 - La définition et la délimitation de la zone économique exclusive

Institution nouvelle dans le droit de la mer, la zone économique exclusive connue sous l'acronyme ZEE a été formellement consacrée dans la Convention Montego Bay du 10 décembre 1982. L'article 55 CMB la définit comme la *« zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci. »* Sa limite maximale est de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée de la largeur de la mer territoriale (ou 188 Nq à partir de la limite extérieure de la zone contiguë). Au-delà de cette limite, toute prétention d'extension serait contraire au droit international et inopposable aux autres États[220].

La Côte d'Ivoire revendique une ZEE d'une largeur de 200 Nq[221] conformément à la CMB. Il faut souligner que la création de la ZEE n'a pas rencontré l'adhésion de certaines puissances maritimes, dont les États-Unis d'Amérique[222] qui considèrent que

---

[216] Il s'agit du Chili (23 juin 1947) et du Pérou (1er août 1947).

[217] L'extrait de la déclaration est ainsi libellé : *« proclament comme norme de leur politique internationale maritime, la souveraineté et la juridiction exclusive […] sur la mer qui baigne leurs côtes jusqu'à une distance minimum de 200 milles marins » ;* Jean-Paul PANCRACIO, op. cit., p. 171.

[218] L'expression est attribuée à Jean-Pierre BEURIER, « Droit international de la mer », *Le Droit maritime français*, n° 591, 1999, pp. 1-7.

[219] Voir Jean-Paul PANCRACIO, op. cit., pp. 170-175 et Philippe VINCENT, op. cit, pp. 91-94.

[220] Affaire relative à la compétence en matière de pêcheries (Royaume-Uni c/ Islande et RFA c/ Islande), 1973 Recueil, 49 (Cour Internationale de Justice 1973). ; Louis FAVOREU, « L'arrêt de la Cour Internationale de Justice dans l'affaire de la compétence en matière de pêcheries (Royaume-Uni c/ Islande et Allemagne fédérale c/ Islande) », in *Annuaire français de droit international* 19, 1973, pp. 272-289.

[221] L'article 2 de la loi n° 77-926 du 17 novembre 1977 portant délimitation des zones marines placées sous la juridiction nationale de la République de Côte d'Ivoire. Voir aussi l'article 11-1 de la loi n° 2000/02 du 17 avril 2000 relative aux espaces maritimes de la République du Cameroun qui fait référence à la limite que le droit international place sous sa juridiction et l'article 7 de la loi n° 09/002 du 7 mai 2009 portant délimitation des espaces maritimes en RDC.

[222] Les États-Unis d'Amérique n'ont pas signé la CMB.

ce nouvel espace maritime constitue un effritement du principe de la liberté des mers, ce qui est en partie à la base de leur refus de ratifier la CMB. Et pourtant par la Proclamation Reagan du 10 mars 1983[223], les États-Unis ont établi une ZEE qui « *est une zone contiguë à la mer territoriale, comprenant des zones contiguës à la mer territoriale des États-Unis, du Commonwealth de Porto Rico, du Commonwealth des Îles Mariannes du Nord (dans la mesure compatible avec le Pacte et l'Accord de tutelle des Nations-Unies) et des territoires et possessions d'outre-mer des États-Unis. Cette zone s'étend jusqu'à une distance de 200 milles marins de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale.* » C'est un acte unilatéral qui s'inscrit dans le vaste mouvement d'institutions de ZEE au lendemain de l'adoption de la CMB[224].

Pour la délimitation de la ZEE de deux États dont les côtes sont adjacentes (c'est le cas la plupart des États du golfe de Guinée) ou se font face, l'article 74 alinéa 1er de la CMB préconise la délimitation par voie d'accord en vue de parvenir à un résultat équitable. La question de délimitation de la ZEE fait partie des différends soumis aux juridictions internationales[225].

La ZEE a la particularité d'être une zone où se concentrent 90% des prises mondiales de poissons[226] outre la présence dans son sous-sol de ressources minérales et en hydrocarbures. L'intérêt de l'État pour la ZEE qui n'est pas une zone de souveraineté territoriale- le caractère extraterritorial de cet espace maritime résulte d'ailleurs de l'article 55 CMB et de la Proclamation Reagan[227]- est que l'État côtier a seul compétence pour exercer des droits souverains et sa juridiction dans des cas spécifiés.

2 - Le régime juridique particulier de la zone économique exclusive

L'institution de la ZEE a été guidée avant tout par la nécessité de préserver les intérêts économiques auxquels l'État côtier pouvait prétendre en dehors de sa mer territoriale. La course à l'expansion des zones exclusives de pêche au cours de la seconde moitié du XXe est la justification de cet attrait économique. Lors du sommet de Yaoundé qui réunit dans le courant de l'année 1972, certains États africains, ceux-ci recommandèrent que la notion de zone économique englobe toutes les ressources

---

[223] Par cette Proclamation, ils entendent traduire leur politique générale en matière maritime. Voir Jean-Pierre QUENEUDEC, « La proclamation Reagan sur la zone économique exclusive des États-Unis », in *Annuaire français de droit international*, volume 29, 1983, pp. 710-714.

[224] À la date de la Proclamation Reagan, 56 États avaient déjà institué une zone économique exclusive, dont la Côte d'Ivoire. Voir Jean-Pierre QUENEUDEC, op. cit., p. 711 (4).

[225] Les conflits de délimitation des ZEE se sont multipliés depuis l'adoption de la CMB. Voir nos développements que la question dans la section 2 du présent chapitre.

[226] Jean-Paul PANCRACIO, op. cit., p. 170.

[227] Jean-Pierre QUENEUDEC, « La proclamation Reagan sur la zone économique exclusive des États-Unis », in *Annuaire français de droit international*, volume 29, 1983, p.712.

tant biologiques que non biologiques (pétrole, gaz et les autres ressources minérales) et que leur exploitation soit dévolue aux États côtiers[228]. Cette formule sera finalement retenue à l'issue de la troisième Conférence sur le droit de la mer sanctionnée par la CMB dont l'article 55 confère à la zone économique exclusive un régime juridique particulier prenant en compte les droits et la juridiction de l'État côtier tout en reconnaissant des droits et libertés aux autres États.

Dans sa ZEE, l'État riverain dispose de droits souverains et exclusifs[229] pour des activités limitativement énumérées. Ces droits lui confèrent la possibilité d'explorer, d'exploiter, de conserver et de gérer des ressources naturelles biologiques ou non biologiques qui se trouvent dans la colonne d'eaux surjacentes, le sol et le sous-sol des fonds marins, et d'exercer d'autres activités à des fins économiques telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents[230]. Ces droits souverains peuvent s'avérer d'importance particulière pour les pays en développement d'autant plus qu'ils constituent un paravent contre le pillage des ressources naturelles se trouvant dans leur ZEE. L'exemple le plus significatif en ce domaine est fourni par la pêche illicite[231] menée régulièrement dans les ZEE des États du golfe de Guinée.

La CMB reconnait par ailleurs à l'État côtier la juridiction[232] à l'égard d'activités exhaustivement énumérées (mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations[233] et d'ouvrages, la recherche scientifique marine, la protection et la préservation du milieu marin) et pour lesquelles il exerce sa compétence civile et pénale[234]. Par exemple en matière de pollution par un navire étranger dans la ZEE de l'État côtier, celui-ci dispose, en vertu de sa juridiction, d'importantes prérogatives qui l'autorisent à intenter une action contre le navire contrevenant conformément à son droit interne[235].

---

[228] Claude-Albert COLLIARD, « Droit de la mer et exploitations pétrolières offshore », in *Annales de Géographie*, t. 88, n° 486, 1979, p.165.

[229] L'exclusivité de ces droits implique l'impossibilité pour un autre État d'exercer lesdits droits même si l'État côtier s'abstient de les exercer.

[230] Article 56-1 a) CMB. En vertu de ces droits souverains, l'État côtier peut octroyer des permis d'exploration ou des autorisations exclusives d'exploitation d'hydrocarbures ou installer des éoliennes dans sa ZEE.

[231] C'est une pêche sans licence ou avec licence, mais qui dépasse les quotas attribués.

[232] La juridiction doit être comprise ici comme la compétence de l'État côtier à l'égard des activités visées.

[233] Par exemple des plates-formes d'exploration ou d'exploitation pétrolières.

[234] L'État côtier peut appliquer sa réglementation douanière, fiscale, sanitaire, de sécurité ou d'immigration sur ces îles artificielles, installations ou ouvrages.

[235] Article 220 CMB.

La compétence de l'État côtier reste cependant limitée aux activités énumérées par la CMB. Il ne peut notamment étendre à sa ZEE les compétences dont il dispose dans sa zone contiguë pas plus que dans sa mer territoriale. Il a été ainsi jugé, dans l'affaire du *pétrolier Saïga*, *« qu'en appliquant sa législation douanière à un rayon des douanes qui inclut des parties de la zone économique exclusive, la Guinée a agi d'une manière contraire à la Convention* [et] *que l'arraisonnement et l'immobilisation du Saïga, ainsi que les mesures prises ensuite par la Guinée, étaient contraires à la Convention. »* [236]

Dans la ZEE, les autres États qu'ils soient côtiers ou sans littoral[237] jouissent des libertés de navigation, de survol, de poser des câbles et pipe-lines sous-marins sauf, dans le cas de la navigation, à respecter les zones de sécurité établies par l'État côtier autour des îles artificielles ou des installations d'exploration et d'exploitation de ressources non biologiques. La ZEE se rapproche d'une autre zone de droits souverains en ce qui concerne le régime juridique qui leur est applicable. Il s'agit du plateau continental.

B- Le plateau continental

Nous nous attacherons à définir la notion en incluant sa délimitation avant d'aborder son régime juridique.

1- La définition et la délimitation du plateau continental

Le concept de plateau continental ne prend pas son origine de la Proclamation Truman du 28 septembre 1945 comme le prétendent certains auteurs[238]. Bien avant cet acte unilatéral les prémices de la notion de plateau continental se profilaient déjà dans la Déclaration du gouvernement impérial russe du 29 décembre 1916 revendiquant certaines îles de la Sibérie septentrionale inhabitées, mais continuant la plate-forme continentale[239] et surtout dans le traité du golfe de Paria conclu à Caracas le 26 février 1942 entre le Venezuela et le Royaume-Uni[240]. Les deux pays se partagèrent les

---

[236] Affaire du pétrolier Saïga (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c/ Guinée), n° 2, arrêt TIDM, 1er juillet 1999, p. 40 § 136.

[237] Ce sont des États enclavés dans les terres et qui n'ont pas un accès immédiat à la mer. Dans le monde, on en dénombre 43 dont 13 en Afrique : Botswana, Burkina-Faso, Burundi, Centrafrique, Éthiopie, Lesotho, Mali, Niger, Ouganda, Rwanda, Soudan du Sud, Swaziland et Tchad.

[238] Jean-Paul PANCRACIO, op. cit., p. 197 et Philippe VINCENT, op. cit., p. 113 estiment que la notion de plateau continental trouve son origine dans cette Proclamation.

[239] Claude-Albert COLLIARD, Elf Aquitaine, « Droit de la mer et exploitations pétrolières offshore », in Annales de Géographie, t.88, n° 486, 1979, p.159. Cette Déclaration ne visait pas une finalité pétrolière, mais concernait des intérêts de pêche.

[240] Jean DEVAUX-CHARBONNEL, « Le plateau continental du Royaume-Uni et la Convention internationale de Genève de 1958 », in *Annuaire français de droit international,* volume 10, 1964, p.708 ; Claude-Albert COLLIARD, op. cit., pp.159-160.

régions sous-marines[241] qui s'étendent entre les côtes du Venezuela et celles de la Trinité, alors colonie de la Couronne et par ce traité bilatéral, les hautes parties contractantes se reconnaissaient mutuellement des droits sur la haute mer contiguë à leur mer territoriale et sur le sol et le sous-sol de cette mer pour la recherche et l'exploitation des gisements d'hydrocarbures.

La dissociation du régime de liberté de navigation sur les eaux surjacentes et du régime d'exploitation du sol et du sous-sol entreprise par la Convention du golfe de Paria va plus tard être consacrée par la Proclamation Truman 2667 du 28 septembre 1945 relative à la politique des États-Unis sur les ressources naturelles du sol et du sous-sol du plateau continental qui constituera le point de départ de diverses déclarations unilatérales de certains États pour faire valoir leurs droits sur le plateau continental[242].

La Proclamation Truman qui va servir de fondement à la construction juridique du plateau continental introduit dans la définition de ce concept, le critère d'adjacence, c'est-à-dire que le plateau continental est considéré comme le prolongement naturel de la masse terrestre de l'État côtier sous la mer (la partie immergée de la masse continentale). Ce critère sera repris le 29 avril 1958 dans la Convention de Genève sur le plateau continental avec adjonction de deux nouveaux critères [243]: le critère de profondeur (ou critère bathymétrique de 200 mètres) et le critère d'exploitabilité[244].

Le plateau continental constitue avant tout une réalité géographique qui désigne la plate-forme continentale sous-marine prolongeant en pente douce le territoire terrestre jusqu'à une profondeur mondiale moyenne de 130 mètres[245].

Mais il faut admettre que le critère d'exploitabilité introduit en 1958 dans la définition laissait apparaître des inquiétudes eu égard au développement inattendu de la technologie avec pour corollaire, l'exploitation des fonds marins à des profondeurs plus importantes. C'est la raison pour laquelle la CMB va abandonner ce critère pour ne

---

[241] L'expression plateau continental n'était pas employée, mais plutôt celle de « aires sous-marines » définie comme le lit de la mer et le sous-sol sous-marin, au-delà de la mer territoriale.

[242] Les pays d'Amérique latine (Mexique et Cuba en 1945, Argentine en 1946, Chili, Pérou et Équateur en 1947 et 1952) vont être les premiers à emboiter le pas aux États-Unis suivis de certains États du Moyen-Orient (Iran, Arabie-Saoudite, Bahreïn, Koweït, Qatar et les autres sultanats du golfe arabo-persique en 1949).

[243] Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique du droit de la mer », in *Annuaire français de droit international*, volume 15, 1969, p.738.

[244] Article 1er de la Convention de 1958 : « Aux fins des présents articles, l'expression « plateau continental » est utilisée pour désigner *a.* le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes, mais situées en dehors de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de

200 mètres ou, au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles desdites régions ; *b.* le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines analogues qui sont adjacentes aux côtes des îles. »

[245] Jean-Paul PANCRACIO, op. cit., p. 199.

retenir que celui de la profondeur. Ainsi, désormais, le plateau continental d'un État côtier comprend-il *« les fonds marins et leur sous-sol au-delà de la mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet État jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure. »*[246] L'État côtier délimite unilatéralement son plateau continental en tenant compte du rebord de la marge continentale pour fixer la largeur du plateau. La largeur de principe du plateau continental est de 200 Nq avec la possibilité de l'étendre jusqu'à 350 Nq.

La délimitation du plateau continental entre Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face est au centre d'une abondante jurisprudence issue de la Cour Internationale de Justice et des tribunaux arbitraux[247] depuis l'arrêt rendu le 20 février 1969 dans les affaires du plateau continental de la mer du Nord. L'article 83 alinéa 1er CMB qui privilégie la délimitation frontale ou latérale par voie d'accord[248] conformément au droit international tel qu'il résulte de l'article 38 du Statut de la CIJ n'est pas d'un secours précieux en ce domaine tant il est vrai que le caractère versatile des arrêts et sentences rendus par les juges et arbitres internationaux dans cette matière a fini par instaurer une certaine incertitude quant au choix d'une méthode absolue de délimitation[249].

2- Le régime juridique du plateau continental

Les droits souverains et exclusifs[250] dont bénéficie l'État côtier sur son plateau continental ont pour finalité l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles[251] du sol et du sous-sol du plateau. Cette zone constitue à l'échelle mondiale l'espace maritime où est plus concentrée l'activité pétrolière offshore. Les droits souverains

---

[246] Article 76-1 CMB.

[247] Sur les différends de délimitation du plateau continental, voir nos développements dans la section suivante.

[248] Il existe des accords de délimitation de plateaux continentaux en droit international : la convention du 29 janvier 1974 relative à la délimitation du plateau continental entre l'Espagne et la France dans le golfe de Gascogne, l'Accord conclu le 20 mai 1969 entre les principautés d'Abu-Dhabi et du Qatar, la Convention du 18 février 1984 relative à la délimitation du plateau continental entre la France et la Principauté de Monaco. Ce traité reconnaît à Monaco un plateau continental de 88 Nq de large sur une longueur égale à sa bordure littorale entre le Cap Ferrat et le Cap Martin. Sur ces Accords et autres, voir Claude-Albert COLLIARD, « Droit de la mer et exploitations pétrolières offshore », article préc., p.169.

[249] Voir nos développements dans la section 2 ci-dessous.

[250] L'exclusivité implique que seul l'État côtier peut exercer les droits que lui reconnaît le droit international sur le plateau continental. Nul autre État ne peut exploiter le plateau continental sans le consentement exprès de l'État côtier (article 77-2 CMB).

[251] Il s'agit indistinctement des ressources biologiques, non biologiques ou minérales.

étant limités aux seules activités d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles, ils n'affectent pas les droits dont bénéficient les États tiers sur les eaux surjacentes ou l'espace aérien situé au-dessus de ces eaux.

L'une des innovations que la CMB apporte au concept de plateau continental qui n'existait pas dans la Convention de Genève du 29 avril 1958 c'est la possibilité pour l'État côtier d'étendre son plateau continental au-delà des 200 Nq des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale[252]. L'extension du plateau continental est une pratique qui est exclusivement dévolue à la Commission des limites du plateau continental (CLPC) qui a pour but de fixer la limite extérieure du plateau continental lorsqu'un État côtier prétend qu'un tel plateau pourrait s'étendre au-delà de la largeur des 200 Nq. La CLPC qui semble avoir le statut d'observateur[253], mais composée de 21 membres élus pour cinq ans par la Réunion des États Parties, développe cette pratique sur le fondement des dispositions de l'article 76 et de l'Annexe II CMB, des directives scientifiques et techniques ainsi que d'un règlement intérieur dont elle s'est dotée[254]. Avant d'adresser ses recommandations à l'État côtier demandeur en extension, elle le soumet à un test d'appartenance qui apparait comme une condition préalable, une preuve à fournir par l'État de son droit à revendiquer un plateau continental étendu sur l'ensemble du prolongement naturel de son territoire terrestre jusqu'au rebord externe de la marge continentale[255].

Plusieurs États ont déjà soumis des demandes (individuelle[256] ou conjointe[257]) à la CLPC[258]. L'extension revêt une importance économique pour l'État côtier qui pourrait se voir accorder un plateau continental large sur lequel il lui est reconnu des droits souverains. Mais à l'inverse, la reconnaissance d'un plateau continental étendu

---

[252] Article 76-7 CMB.

[253] Elie JARMACHE, « La pratique de la commission des limites du plateau continental », in *Annuaire français de droit international*, volume 54, 2008, p.432.

[254] CLCS/11 du 13 mai 1999 et la version révisée du 17 avril 2008.

[255] Sur la pratique de cette Commission, voir Élie JARMACHE, op. cit., pp. 429-441 ; Tullio TREVES, « Réflexions sur quelques conséquences de l'entrée en vigueur de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer », in *Annuaire français de droit international*, volume 40, 1994, p.859.

[256] La Côte d'Ivoire : le dossier de la demande initiale a été déposé le 8 mai 2009 suivi d'un amendement remis le 24 mars 2016 à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'ONU pour l'extension de son plateau continental dans le golfe de Guinée et le 30 juillet 2019, à l'invitation du Président de la Commission, la délégation ivoirienne a fait sa présentation définitive. Finalement, par une décision en date du 27 février 2020, la CLPC a accordé à la Côte d'Ivoire une extension de son plateau continental sur près de 14.660 km^2 dans l'océan Atlantique. Il y a aussi le Brésil (17 mai 2004), l'Australie (2004), l'Irlande, la Norvège, le Togo, le Mexique, etc. Le Cameroun avait préparé une demande préliminaire aux fins d'extension des limites de son plateau continental, mais il semble que cette demande n'a pas été déposée.

[257] La France, l'Espagne, l'Irlande et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet du plateau continental du golfe de Gascogne.

[258] Sur la CLPC, voir Jean-Paul PANCRACIO, op. cit., pp. 207 à 216.

constitue un facteur d'effritement de la Zone et de ses ressources qui constituent un patrimoine commun de l'humanité[259].

En tout état de cause, l'exploitation des ressources non biologiques situées dans le plateau continental étendu impose à l'État côtier de s'acquitter annuellement de contributions financières ou en nature pour l'ensemble d'un site donné. Cette contribution versée à l'Autorité internationale des Fonds marins est répartie entre les États parties à la CMB selon des critères de partage équitables en tenant compte particulièrement des besoins des États en développement les moins avancés et sans littoral[260].

Les espaces maritimes tels que la mer territoriale, la ZEE et le plateau continental sont encadrés par le droit international de la mer en particulier et servent de socle à l'exercice de l'activité pétrolière. La fixation de la largeur de ces espaces est en principe l'œuvre de l'État côtier. Mais il n'est pas exclu que la détermination de cette largeur soit la source de conflits entre États dont les côtes sont adjacentes ou se font face. Le plus souvent, ces différends consubstantiels à l'activité pétrolière offshore sont réglés sur le terrain contentieux conformément au droit international.

Section 2 - L'activité pétrolière offshore, source de conflits frontaliers maritimes dans le golfe de Guinée : un phénomène patent soumis au droit international

À l'instar de la quasi-totalité des zones pétrolifères mondiales où la découverte de l'or noir est source de conflits multiformes[261], la région du golfe de Guinée reste marquée depuis quelques décennies, par des différends[262] frontaliers maritimes. Ces conflits

[259] Article 136 CMB.

[260] Article 82 CMB.

[261] Les affaires de la délimitation du plateau continental de la mer du Nord (République fédérale d'Allemagne c/ Danemark et République fédérale d'Allemagne c/ Norvège, arrêt du 20 février 1969) ; Affaire de la délimitation du plateau continental entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (arrêt du 30 juin 1977) ; Affaire de la délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen (Danemark c/ Norvège, arrêt du 14 juin 1993) ; Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans le golfe du Maine (Canada c/ États-Unis, arrêt du 12 octobre 1984) ; Affaire de la délimitation maritime et des questions territoriales entre Qatar et Bahreïn (arrêt du 16 mars 2001) ; Affaire de la délimitation maritime entre le Nicaragua et le Honduras dans la mer des Caraïbes (arrêt du 8 octobre 2007) ; Affaire de la délimitation maritime en mer Noire (Roumanie c/ Ukraine, arrêt du 3 février 2009).

[262] Au sens du droit international et de la définition donnée par la Cour permanente de Justice internationale, « un différend est un désaccord sur un point de droit ou de fait, une contradiction, une opposition de thèses juridiques ou d'intérêts », Affaire des *Concessions Mavrommatis en Palestine*, arrêt du 30 août 1924, CPJI, série A n° 2, p 11.

passés[263], présents[264] et futurs[265] fragilisent parfois les relations entre les États litigants[266]. Un essai d'explication de l'apparition de ces conflits s'avère opportun (paragraphe 1) avant d'envisager les mécanismes de règlement prévus à cet effet par le droit international (paragraphe 2).

Paragraphe 1- Un essai d'explication des différends frontaliers maritimes dans le golfe de Guinée

À l'exception du Libéria[267], l'ensemble des États qui longent le golfe de Guinée[268] a été colonisé par des puissances européennes[269], mais leurs frontières maritimes n'ont jamais été délimitées pendant la période coloniale (A). Cette situation peut expliquer en partie les conflits frontaliers. Le golfe de Guinée est présenté de nos jours comme l'une des zones pétrolifères les plus prometteuses en raison de la richesse en hydrocarbures de ses bassins sédimentaires, ce qui ne manque pas d'attiser l'appétit des États côtiers. Cette volonté affichée de courir vers la conquête de l'« or noir » constitue une autre explication de la résurgence de tels conflits (B).

---

[263] Affaire de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria, la Guinée-Equatoriale intervenant (arrêt du 10 octobre 2002) ; Affaire de la délimitation du plateau continental entre la Tunisie et la Libye (arrêt du 14 février 1982) ; Affaire de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée-Bissau et le Sénégal (sentence arbitrale du 31 juillet 1989) ; Affaire de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée et Guinée-Bissau (sentence arbitrale du 14 février 1985) ; Affaire de la délimitation des frontières maritimes entre l'Erythrée et le Yémen (sentence arbitrale du 17 décembre 1999).

[264] On note spécialement le conflit frontalier maritime entre la Côte d'Ivoire et le Ghana, récemment vidé par le Tribunal international du Droit de la Mer de Hambourg, né à la suite de la découverte en 2007, par la partie ghanéenne du gisement pétrolier « Jubilée ».

[265] On prédit un conflit frontalier entre le Cameroun et la Guinée-Equatoriale à propos de l'île de Bioko où se trouve Malabo, la capitale équato-guinéenne, tout comme un différend frontalier qui pourrait naître entre la République Démocratique du Congo et son voisin angolais au sujet de l'exploitation d'hydrocarbures entre les provinces de Cabinda et de Soyo. Sur ces conflits futurs, voir le dossier de Michaël PAURON et al., « Pétrole: les frontières de la discorde » (Jeune Afrique, 29 mars 2010).

[266] On se souvient qu'en 1993, les forces armées nigérianes ont occupé la péninsule de Bakassi, ce qui a donné lieu à la saisine de la Cour Internationale de Justice par une requête introductive d'instance du Cameroun en date du 29 mars 1994. Les tensions entre la Tunisie et la Libye au sujet de la délimitation de leur plateau continental respectif ont duré une quinzaine d'années avant qu'elles n'acceptent d'exploiter ensemble un gisement pétrolier sur leur frontière commune.

[267] Le Libéria a été fondé en 1822 par une société américaine de colonisation (*The National Colonization Society of America*, « la société nationale d'Amérique de colonisation »), pour y installer des esclaves noirs afro-américains affranchis.

[268] Nous retenons ici l'approche extensive du golfe de Guinée dont les côtes s'étendent du Sénégal à l'Angola.

[269] Il s'agit de la France (Sénégal, Guinée, Côte d'Ivoire, Togo, Bénin, Cameroun, Gabon et Congo), du Royaume-Uni (Gambie, Sierra Leone, Ghana, Nigéria et Cameroun), du Portugal (Guinée-Bissau, Sao-Tomé et Principe et Angola), de la Belgique (République Démocratique du Congo) et de l'Espagne (Guinée-Équatoriale).

A - L'absence de délimitation des frontières maritimes

À l'époque de la colonisation, les possessions européennes en Afrique ont rarement été délimitées. Il est vrai que certains accords de délimitation ont pu être conclus entre les puissances colonisatrices[270], mais ces accords n'ont jamais concerné que les frontières terrestres ou insulaires à l'exception des frontières maritimes[271] qui ont échappé à cette démarche. S'agit-il d'une omission, d'un manque d'intérêt pour les frontières maritimes ou d'un choix de gestion administrative des territoires colonisés?

Le moins que l'on puisse avancer comme justification, c'est que pendant la période coloniale les questions de frontières maritime et terrestre ne se posaient pas avec la même importance. Les espaces maritimes (mer territoriale, plateau continental ou haute mer) n'étaient guère intégrés dans la pratique des populations autochtones alors que l'espace terrestre demeurait un terrain de rivalités qu'il était dans l'intérêt des puissances coloniales de délimiter[272].

Les espaces maritimes ne présentaient pas d'enjeux économiques et stratégiques majeurs pour elles vu que les nouvelles conquêtes envisagées et les luttes internes menées par les populations autochtones se concentraient à l'intérieur des terres continentales.

On pourrait accessoirement évoquer comme explication que la délimitation des frontières terrestres est beaucoup plus aisée que celle des frontières maritimes. En effet, alors que *« les frontières terrestres sont déterminées par des faits historiques et*

---

[270] On se souvient du traité franco-Portugal du 12 mai 1886 qui établit la frontière terrestre entre la Guinée et la Guinée-Bissau ou des traités de délimitation de la frontière entre le Cameroun et le Nigéria (accord signé à Berlin le 15 novembre 1893 entre l'Allemagne et le Royaume-Uni à propos du tracé des frontières de leurs possessions en Afrique, complété par un protocole du 19 mars 1906, avant d'être retracées par deux accords, signés respectivement à Londres le 11 mars 1913 et à Obokum le 12 avril 1913 en ce qui concerne la frontière entre les deux États à Bakassi et par la déclaration Thomson-Marchand du 29 décembre 1929 et 31 janvier 1930, s'agissant de leur frontière dans la région du lac Tchad. Sur ces accords, voir Pierre D'ARGENT, « Des frontières et des peuples: l'affaire de la Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria, arrêt sur le fond », in *Annuaire français de droit international*, volume 48, 2002, p.283.)

[271] La sentence arbitrale rendue le 14 février 1985 sur la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée et la Guinée-Bissau illustre parfaitement cette situation puisqu'en interprétant la convention franco-portugaise du 12 mai 1886, ses protocoles, documents, annexes, son contexte général à la lumière de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités et de la Convention de Vienne du 23 août 1978 sur la succession d'État en matière de traités, le tribunal arbitral est parvenu à la conclusion selon laquelle ce traité n'a pu délimiter la frontière maritime des deux États, voir, Eric DAVID, « La sentence arbitrale du 14 février 1985 sur la délimitation de la frontière maritime Guinée-Guinée-Bissau », in *Annuaire français de droit international*, volume 31, 1985, pp. 354-359.

[272] On pourrait justifier cette thèse par les évocations du tribunal arbitral qui a tranché le différend de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée et la Guinée-Bissau dans la sentence du 14 février 1985. Le tribunal relève que la convention franco-portugaise du 12 mai 1886 avait été conclue au lendemain de la Conférence de Berlin 1884-1885 « où les Puissances coloniales avaient cherché à prévenir les conflits en réglant les conditions d'occupation de leurs possessions côtières en Afrique sans se préoccuper à cet égard des eaux territoriales » ou « il n'y avait pas encore eu de délimitation latérale des eaux territoriales en Afrique. »

politiques » auxquels il n'est pas inutile d'adjoindre des éléments sociologiques et culturels, *« les frontières maritimes font l'objet d'une détermination juridique via des règles uniformisées par la coutume et les conventions sur le droit de la mer. »*[273]

On observe que l'appropriation progressive des plateaux continentaux s'est accentuée après la Deuxième Guerre mondiale (1939-1945) alors que quelques années plus tard, intervenaient les Conventions de Genève du 29 avril 1958, à une époque où la plupart des États du golfe de Guinée accédaient ou amorçaient leur accession à l'indépendance.

La fin de la colonisation emportait non seulement la reconduction des frontières terrestres établies par les puissances coloniales sur le fondement du principe de droit international de l'*uti possidetis juris*[274] et que les nouveaux États devaient respecter tout comme le juge[275]*,* mais révélait ouvertement l'absence de frontières maritimes.

La situation de vacuité qui a prévalu pendant la période coloniale dans les États africains en général et spécialement ceux situés le long du golfe de Guinée, et surtout caractérisée par le manque de tracé des frontières maritimes s'est perpétuée après les années d'indépendance.

Il a été avancé que l'absence de frontières maritimes entre États du golfe de Guinée trouverait son explication dans des circonstances géographiques, géologiques,

---

[273] Jean-Marc SOREL, « La frontière comme enjeu de droit international », *CERISCOPE Frontières*, 2011, § 11.

[274] L'*uti possidetis, ita possideatis* qui signifie littéralement « vous posséderez ce que vous possédiez déjà » est un principe qui est apparu en Amérique latine et défini par les Républiques nouvellement émancipées lors du congrès d'Angostura organisé par Simón Bolívar, le 15 février 1819 pendant les guerres d'indépendance de la Colombie et du Venezuela. Il signifie que les frontières établies sous l'empire d'un système disparu doivent être respectées et maintenues par les nouveaux États. C'est un principe à valeur universelle et de caractère coutumier qui s'impose aux États dont on trouve une consécration dans les articles 11 et 12 de la Convention de Vienne du 23 août 1978 sur la succession d'États en matière de traités et une application par la Chambre de la Cour Internationale de Justice, dans l'affaire du différend frontalier entre le Mali et le Burkina-Faso (arrêt de la Chambre de la C.I.J du 22 décembre 1986, Recueil 1986, p.554. La Cour souligne à ce propos que l'*uti possidetis «* constitue un principe général, logiquement lié au phénomène de l'accession à l'indépendance, où qu'il se manifeste. Son but évident est d'éviter que l'indépendance et la stabilité des nouveaux États ne soient mises en danger par des luttes fratricides nées de la contestation des frontières à la suite du retrait de la puissance administrante », § 20). Voir aussi § 40 de la sentence arbitrale du 14 février 1985 dans l'affaire de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée et la Guinée-Bissau. Les États membres de la Commission du golfe de Guinée « réaffirment leur ferme engagement à respecter l'intangibilité des frontières nées de la colonisation » (article 3-d du Traité du 3 juillet 2001 instituant la CGG).

[275] En cas de conflit frontalier et si les parties ont invoqué le principe de l'*uti possidetis juris,* « le tribunal aura pour tâche de vérifier la position des frontières établies et d'en assurer la mise en application », voir Jean SALMON, « La sentence du 19 février 1968 du tribunal d'arbitrage dans l'affaire de la frontière occidentale entre l'Inde et le Pakistan (Affaire du Rann de Kutch) », in *Annuaire français de droit international*, volume 14, 1968, pp. 223-224.

économiques et environnementales[276]. Nous ne souscrivons pas à cette thèse qui tend à confondre deux dimensions de la question de délimitation, à savoir la délimitation proprement dite et le règlement du conflit né de l'absence de délimitation porté devant une juridiction internationale.

Sur le premier point, il est important de souligner que ce ne sont pas les circonstances ci-devant évoquées qui peuvent expliquer le défaut de tracé d'une frontière maritime, mais certainement, en ce qui concerne le cas spécifique des États africains, un manque de maitrise des techniques de délimitation doublé d'un manque de moyens économiques.

Quant au second point, les circonstances géographiques, géologiques, économiques et environnementales sont souvent prises en compte par la juridiction saisie d'un différend frontalier, comme circonstances pertinentes pour ajuster la ligne d'équidistance provisoire en vue de parvenir à « une solution équitable »[277] comme le recommande le droit international de la mer en matière de délimitation de frontières maritimes.

La vertu sécurisante du principe stabilisateur[278] de l'*uti possidetis juris*[279] a permis une certaine stabilité des frontières terrestres, encore que parfois la contestation des anciennes limites issues de la colonisation soit apparue entre États voisins[280]. Par

---

[276] Ménélik Essono, « Différends frontaliers maritimes et exploitation pétrolière dans le Golfe de Guinée » (in Mémoire online, catégorie Droit et Sciences Politiques> Relations Internationales, 2010), p. 9.

[277] Articles 74 alinéa 1 et 83 alinéa 1 de la Convention sur le droit de la mer. Ce but avait été expressément souligné dans les Affaires de la délimitation du Plateau continental de la mer du Nord (République fédérale d'Allemagne/Danemark, République fédérale d'Allemagne/Pays-Bas, arrêt du 20 février, CIJ, Recueil 1969, p. 50, § 92.

[278] Paul TAVERNIER, « Les différends frontaliers terrestres dans la jurisprudence de la C.I.J », in *Annuaire français de droit international*, volume 47, 2001, p. 145.

[279] Certains auteurs dénoncent ce principe et considèrent qu'il est « à l'origine de la plupart des maux de la postcolonie », et appellent à une révision des frontières et à « sortir de la conférence de Berlin par la grande porte pour renouer avec la dynamique interne des populations », voir Séverine AWENENGO DALBERTO, « Frontières et indépendances en Afrique subsaharienne. Compte rendu de colloque », vol. 235 (Frontières et indépendances, Paris, Afrique contemporaine, 2010, pp.73-83. Mais pour les États ayant accédé à l'indépendance, c'est un principe qui assure une certaine sécurité et répond à « un besoin vital de stabilité pour survivre, se développer et consolider progressivement leur indépendance… », voir l'affaire de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée-Bissau et le Sénégal, RGDIP, 1990, 1, p. 204, §§ 63-66.

[280] L'affaire de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria (arrêt sur le fond du 10 octobre 2002, C.I.J, Recueil, 2002, p.303 ; Pierre D'ARGENT, « Des frontières et des peuples: l'affaire de la Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria, arrêt sur le fond ». et l'affaire du différend frontalier entre le Mali et le Burkina-Faso (arrêt de la Chambre de la C.I.J du 22 décembre 1986, Recueil 1986, p.554 ; Emmanuel DECAUX, « L'arrêt de la Chambre de la Cour Internationale de Justice dans l'affaire du différend frontalier Burkina-Faso c. République du Mali, arrêt du 22 décembre 1986 », in *Annuaire français de droit international*, volume 32, 1986, pp. 215-238) en sont une illustration.

ailleurs, l'*uti possidetis juris* peut s'appliquer à des frontières maritimes tracées[281], mais pas à celles qui ne le sont pas[282], ce qui ne va pas manquer d'alimenter ultérieurement des conflits de délimitation entre des États dont les côtes sont adjacentes ou se font face.

B - La convoitise des espaces maritimes pétrolifères : preuve de la ruée vers « l'or noir »

Les principales zones de concentration de l'activité pétrolière dans la région du golfe de Guinée se situent entre les côtes ivoiriennes et angolaises. Ces zones constituent aussi l'épicentre des conflits frontaliers maritimes que l'on a pu recenser depuis les indépendances, et de façon plus marquée, après l'avènement de la Convention sur le droit de la mer du 10 décembre 1982[283]. Ce constat laisse à penser qu'autant la Convention de Montego Bay a établi un cadre juridique international codifié dans le domaine du droit de la mer, autant elle a été subséquemment l'élément déclencheur et révélateur d'une série de conflits frontaliers qui couvaient insidieusement sous les relations entre certains États voisins du golfe de Guinée.

Le 17 juillet 2000, lors d'une fête de son parti politique au Palais des congrès de Malabo, le Président équato-guinéen Obiang Nguema MBASOGO tenait ses propos : « Faites attention aux Camerounais, car leurs gisements pétroliers sont déjà épuisés et ils cherchent à nous envahir. » Le point névralgique de ces relations tumultueuses est principalement l'île de Bioko (sur laquelle se trouve la capitale équato-guinéenne, Malabo) dont la proximité avec le territoire camerounais (22 miles nautiques) ne permet pas de délimiter correctement la zone économique exclusive des 200 milles marins. Il faut signaler au passage l'affaire de la délimitation de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria qui concernait essentiellement la souveraineté sur la péninsule de Bakassi, objet de l'arrêt de la Cour internationale de Justice (CIJ) du 10 octobre 2002.

Dans la partie méridionale de ses frontières, la Guinée-Équatoriale n'entretient guère de relations de bon voisinage avec le Gabon, et ce, depuis août 1972 au sujet de trois

---

[281] Pour la première fois, dans un conflit de délimitation de frontière maritime en Afrique, le tribunal arbitral indique clairement que « l'accord conclu par un échange de lettres, le 26 avril 1960, relatif à la frontière en mer, fait droit dans les relations entre la République de Guinée-Bissau et la République du Sénégal en ce qui concerne les seules zones mentionnées dans cet accord, à savoir la mer territoriale, la zone contigüe et le plateau continental. », voir Jean-Pierre QUENEUDEC, « L'affaire de la sentence arbitrale du 31 juillet 1989 devant la CIJ (Sénégal c. Guinée-Bissau », in *Annuaire français de droit international*, volume 37, 1991, p. 421 ; Jean-Pierre QUENEUDEC, « L'arbitrage relatif à la détermination de la frontière maritime entre la Guinée-Bissau et le Sénégal 31 juillet 1989 », in *Annuaire français de droit international*, volume 35, 1989 p. 338.

[282] Dans l'affaire de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée-Bissau et le Sénégal précitée, le tribunal arbitral a, à juste titre, écarté du champ de l'accord franco-portugais du 26 avril 1960, la zone économique exclusive qui n'existait pas à la date de sa conclusion.

[283] La Convention est entrée en vigueur le 16 novembre 1994 conformément au paragraphe 1 de l'article 308, et tous les États du golfe de Guinée l'ont ratifiée.

îles désertes dans la baie de Corsico : Mbanié, la plus grande avec une superficie de 30 hectares, Conga et Cocotiers. Les deux États revendiquent une souveraineté territoriale sur ces espaces insulaires qui regorgeraient d'hydrocarbures.

En 2007, à la suite de la découverte d'un gigantesque gisement d'hydrocarbures par la compagnie pétrolière irlandaise Tullow Oil[284], la Côte d'Ivoire et le Ghana, deux États voisins qui entretiennent de bonnes relations séculaires[285], ont commencé à manifester des prétentions territorialistes sur cette zone riche en hydrocarbures qui part de la bande de Tano jusqu'au champ pétrolifère Jubilée. Après plusieurs tentatives de négociations infructueuses pour parvenir à un règlement amiable du litige, les deux parties ont conclu un compromis le 3 décembre 2014 pour soumettre le différend à la Chambre spéciale du Tribunal international du Droit de la Mer (TIDM), constituée en application de l'article 15 paragraphe 2 du Statut dudit Tribunal. Le litige a été tranché le 23 septembre 2017 en faveur de la partie ghanéenne[286].

Alors que son différend frontalier avec l'Ouganda n'est pas encore résolu, la République Démocratique du Congo a déposé en mai 2009 une requête auprès des Nations unies pour l'extension de son plateau continental. Le pays dont l'espace maritime actuel se résume à un triangle qui s'étend sur 40 km au large de sa côte peut prétendre à un offshore de 4 000 km2 (200 km de long sur 20 km de large). Une surface qui couvre la zone pétrolière où l'Angola puise 500 000 b/j. L'objectif de cette démarche, à laquelle s'oppose Luanda, est de prendre possession d'une partie des gisements de pétrole de deux blocs offshore exploités par des multinationales pour le compte de l'Angola (ESSO, ENI, STATOIL…). Les réserves y sont estimées à 4,3 milliards de barils de pétrole brut. Cette manne pétrolière suscite la convoitise de Kinshasa dont l'ensemble de la production actuelle ne dépasse pas les 20 000 b/j[287].

L'on pourrait multiplier à souhait les exemples de tensions interétatiques dans le golfe de Guinée dont la cause principale et déterminante reste la volonté affichée des États côtiers de posséder des territoires maritimes potentiellement riches en hydrocarbures[288]. Le directeur d'une compagnie pétrolière stigmatisait cette situation

---

[284] Selon des estimations, les réserves du gisement Jubilée sont de l'ordre de 2 milliards de barils de pétrole brut et de 1.3 milliard mètre-cubes de gaz naturel.

[285] Aux plans historique et culturel, le peuple Akan, originaire du Ghana, est fortement implanté sur le territoire ivoirien. Les Agni, installés en grande partie le long de la frontière sud-est de la Côte d'Ivoire ont des familles de l'autre côté de la frontière en terre ghanéenne.

[286] Une ordonnance prescrivant des mesures conservatoires avait été rendue par la Chambre spéciale du TIDM le 25 avril 2015 en faveur de la Côte d'Ivoire.

[287] Michaël PAURON, Stéphane BALLONG, Jean-Michel MEYER et Pascal AIRAULT, « Pétrole : les frontières de la discorde », Jeune Afrique, 29 mars 2010 [en ligne].

[288] Pour certains États du golfe de Guinée, l'activité pétrolière demeure la principale source de revenus (Nigéria, Guinée-Équatoriale, Gabon, Angola notamment). La présence d'hydrocarbures dans la péninsule de Bakassi a été probablement l'un des facteurs déclencheurs du différend frontalier entre le Cameroun et le Nigéria ; voir, Salah Mohamed Mahmoud MOHAMED, « La Commission mixte Cameroun/Nigéria, un mécanisme original de règlement des différends interétatiques », in *Annuaire français de droit international*, volume 51, 2005, p. 163.

en ces termes : *« C'est toujours la même chose. Les conflits frontaliers interviennent toujours après les découvertes pétrolières… »*[289]*.* Cette convoitise permanente sur la mer est plus prononcée pour la zone économique exclusive et le plateau continental[290] qui constituent des zones à forte vocation économique, *« étant avant tout le cadre d'une gestion et d'une exploitation exclusives de l'État côtier sur les ressources biologiques et non biologiques qu'elles recèlent. »*[291], et moins pour la mer territoriale qui constitue un espace maritime de petite étendue[292]. La ruée vers l'« or noir » ainsi manifestée est à l'origine de conflits de délimitation frontaliers maritimes dont il convient d'envisager les mécanismes de règlement.

Paragraphe 2- Les mécanismes de règlement des différends frontaliers maritimes

Les enjeux stratégiques, économiques, politiques et parfois environnementaux des frontières (terrestre et maritime) pour les États [293] justifient sans nul doute, la protection juridique dont bénéficie le territoire, une fois établie. Son inviolabilité[294] et son intangibilité[295] en constituent des piliers essentiels.

La paix internationale pouvant être sérieusement affectée par la remise en cause unilatérale, brutale et inéquitable d'une frontière terrestre ou maritime, les États modernes ont préconisé de régler pacifiquement les conflits susceptibles de provoquer un tel délitement à l'échelle régionale ou même mondiale.

La volonté de parvenir au règlement pacifique des conflits interétatiques s'était déjà manifestée à travers la Convention pour le règlement pacifique des conflits internationaux adoptée à La Haye, le 29 juillet 1899 entre plusieurs royaumes, empires

---

[289] Déclaration du directeur d'une compagnie pétrolière, extraite du dossier, « Pétrole : les frontières de la discorde », précité (spécialement l'article sur les conflits du futur).

[290] Ces deux espaces maritimes connaissent la plus vaste extension vers le large et constituent le principal objet des conflits de délimitation maritime.

[291] Jean-Paul PANCRACIO, *Droit de la mer*, 1re éd., Droit public/ Science politique, Paris, Dalloz, 2010, p. 257.

[292] Douze (12) milles nautiques.

[293] Parmi les éléments constitutifs nécessaires et suffisants de l'État (population, territoire et souveraineté), le territoire qui constitue l'assise, le socle matériel de l'exercice de la souveraineté figure en première place.

[294] Dans son acception la plus simple, elle vise à interdire le franchissement par un État recourant à l'emploi de la force de la frontière d'un autre État en vue de porter atteinte à sa souveraineté. Elle est protégée par l'article 2 § 4 de la Charte des Nations Unies adoptée à San Francisco le 26 juin 1945 : « Les Membres de l'Organisation s'abstiennent, dans leurs relations internationales, de recourir à la menace ou à l'emploi de la force, soit contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout État, soit de toute autre manière incompatible avec les buts des Nations Unies. »

[295] Elle a vocation à la stabilité de la frontière qui ne doit être modifiée que par accord entre États. Mais, nous constatons de nos jours qu'avec la conquête des territoires par certains Etats et les tensions qui s'en suivent, ce principe a tendance à être remis en cause. Voir dans ce sens, l'article de DESMOULIN, « L'intangibilité des frontières ne cesse d'être remise en cause ».

et États européens, asiatiques et américains lors de la première Conférence de la paix tenue dans la capitale hollandaise. Les signataires proclament leur attachement au maintien de la paix en annonçant leur engagement à *« employer tous leurs efforts pour assurer le règlement pacifique des différends internationaux e*n *vue de prévenir autant que possible le recours à la force dans les rapports entre les États »*[296]. Huit années plus tard, la Convention de 1899 va être remplacée par celle adoptée le 18 octobre 1907[297] au cours de la seconde Conférence de la paix, et visant le même objectif, savoir le règlement pacifique des conflits internationaux[298].

Les espoirs nourris et la volonté affichée par cette démarche pacifiste n'ont cependant pas permis d'éviter les deux guerres mondiales (1914-1918 et 1939-1945) dont l'issue a mis à nue les capacités de nuisance et de destruction massive de l'espèce humaine. La fin de la Grande Guerre a été marquée par la signature du Traité de Versailles du 28 juin 1919 et la naissance de la Société des Nations (SDN) qui chargea son Conseil de formuler un projet de Cour permanente de Justice internationale. Celle-ci verra le jour en 1922 avant de disparaitre définitivement en octobre 1945 pour faire place à la Cour internationale de Justice intégrée à la Charte des Nations Unies adoptée à San Francisco, le 26 juin 1946.[299]

Il apparaît nettement que les États modernes, soucieux du maintien général de la paix, adhèrent à la résolution pacifique des conflits par des mécanismes préconisés par le droit international (A) à côté desquels, il convient de noter l'apport mitigé de la Commission du golfe de Guinée (B) qui constitue une particularité de certains États membres de cette région de l'Afrique dans le règlement de conflits frontaliers maritimes.

A- Les mécanismes préconisés par le droit international

L'objectif que s'est assigné la communauté internationale depuis la première Conférence de la paix de La Haye en 1899 est de parvenir à régler les conflits interétatiques par des moyens pacifiques[300]. Les traces des modes de règlement pacifique apparaissent dans les mécanismes non juridictionnels et ceux de nature juridictionnelle.

---

[296] Article 1er de la Convention de La Haye du 29 juillet 1899.

[297] Article 91 de la Convention de La Haye du 18 octobre 1907 : « La présente Convention dûment ratifiée remplacera, dans les rapports entre les Puissances contractantes, la Convention pour le règlement pacifique des conflits internationaux du 29 juillet 1899. »

[298] La Convention du 18 octobre 1907 se démarque de celle de 1899 par l'adhésion massive des États d'Amérique latine (Argentine, Brésil, Bolivie, Cuba, Paraguay, Uruguay, Venezuela, etc.) et la présence de l'Empire chinois.

[299] Sur l'historique de la Cour internationale de Justice, voir, Kouassi Bertin KANGA, *Précis de jurisprudence de la Cour internationale de Justice*, Droit & Sciences-Politiques, Paris: EPU, 2004, pp. 1-11.

[300] Article 1er précité, article 2 § 3 de la Charte des Nations-Unies.

1 - Les mécanismes non juridictionnels de règlement

L'article 1er des Conventions de La Haye de 1899 et de 1907 dispose qu'« en cas de dissentiment grave ou de conflit, avant d'en appeler aux armes, les Puissances signataires conviennent d'avoir recours, en tant que les circonstances le permettront, aux bons offices ou à la médiation d'une ou de plusieurs Puissances amies. » S'inscrivant dans le même ordre d'idée, l'article 33 § 1 de la Charte des Nations-Unies prescrit aux « parties à tout différend dont la prolongation est susceptible de menacer le maintien de la paix et de la sécurité internationales d'en rechercher la solution, avant tout, par voie de négociation, d'enquête, de médiation, de conciliation (…), de recours aux organismes ou accords régionaux, ou par d'autres moyens pacifiques de leur choix. » L'article 284 de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 prévoit la conciliation comme moyen pacifique de règlement des différends tout comme l'Acte général pour le règlement pacifique des différends internationaux qui consacre le chapitre 1 à la procédure de conciliation[301].

Il résulte de l'analyse combinée de ces dispositions que les modes non juridictionnels de règlement des conflits internationaux se résument, pour l'essentiel, aux bons offices, à la médiation, à l'enquête et à la conciliation. Nous allons nous atteler à en préciser successivement les principaux traits caractéristiques.

a - La négociation

La négociation est au centre des relations internationales, même indépendamment de tout conflit. Elle est naturellement liée à la diplomatie[302] et constitue de ce fait un vecteur de communications interétatiques. On comprend son importance ne serait-ce que, dans le cadre des débats qui précèdent la conclusion de traités multilatéraux ou bilatéraux où les États discutent, font des propositions, les affinent afin de parvenir à un texte, à tout le moins consensuel. Elle consiste en des pourparlers directs en vue de parvenir à une entente entre les parties en conflit ou de déterminer la procédure qu'elles suivront d'un commun accord pour résoudre le différend qui les oppose[303]. Elle peut ainsi être un mode de résolution du litige même[304] ou un mécanisme par lequel les parties conviennent de régler leur désaccord par un autre moyen.

L'article 33-2 de la Charte de l'ONU qui pose des modalités alternatives de résolution des conflits n'impose certes pas une obligation générale de négocier (un État ne

---

[301] Chapitre 1 (articles 1 à 16).

[302] Denis ALLAND, *Manuel de droit international public*, 3e édition, Droit fondamental, Paris, PUF, 2016, p.290.

[303] Jean SALMON, « Dictionnaire de droit international public », Bruxelles, Bruylant/AUF, 2001, p. 734.

[304] Dans le cadre du différend frontalier maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'Océan atlantique, les deux Etats ont eu à négocier « pendant six ans, au rythme de 10 réunions entre 2008 et 2014 » (arrêt de la Chambre spéciale du TIDM du 23 septembre 2017, § 604, p. 176) sans aboutir à un règlement. Ces négociations s'inscrivent dans le prolongement de l'agenda de la Commission mixte de réabornement de la frontière ivoiro-ghanéenne dont les travaux avaient débuté en 1988.

commettrait donc pas un acte illicite en cas de refus de négocier), mais il faut convenir que dans l'application des principes auxquels les États ont souscrit[305], la négociation peut paraître un devoir à certains égards[306]. Ce devoir impliquerait pour les parties *« l'engagement d'entamer des négociations de bonne foi, de les poursuivre autant que possible en vue de parvenir à un accord »*[307], mais sans être tenues de conclure un accord.

D'autre part, la négociation ou l'épuisement de celle-ci ne peut constituer une condition préalable à la saisine d'une juridiction internationale[308], à moins que les parties ne l'aient décidé autrement dans un instrument juridique qui les lie.

On a pu observer que dans le domaine de la délimitation des frontières maritimes, les négociations ont souvent été antérieures[309] et même postérieures[310] aux différends qui opposent les États et rien n'interdit qu'en cas d'accord issu de négociations, les parties conviennent de déroger à l'autorité de la chose jugée[311].

b - Les bons offices et la médiation

Les bons offices et la médiation tout comme la négociation font partie des procédures diplomatiques de règlement des différends. Leur succès dépendra le plus souvent de la qualité des relations diplomatiques que la puissance « amie » entretient avec les États belligérants ou même de l'influence économique qu'elle exerce sur eux, la relation entre la diplomatie et l'économie étant parfois étroite. Forgés par la coutume,

---

[305] Article 2 de la Charte de l'ONU.

[306] Articles 74 alinéa 1er, 83 alinéa 1er et 283 CMB.

[307] CPJI, 15 octobre 1931, Affaire du *Trafic ferroviaire entre la Lituanie et la Pologne,* Série A/B n° 42, Recueil, p. 116.

[308] CIJ, arrêt du 11 juin 1998, Affaire de la *Frontière Cameroun-Nigéria, exceptions préliminaires, Recueil. 1998*, § 303, p. 56 ; TIDM, ordonnance du 8 octobre 2003, Affaire des *Travaux de poldérisation*, § 52.

[309] Affaire des frontières terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria ; Affaire de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire (les négociations avaient débuté dans le courant de l'année 2009).

[310] Dans les compromis conclus par les parties, celles-ci se réservent parfois la tâche d'effectuer le tracé de leur frontière par voie de négociations après que les juges ou les arbitres auront défini les principes de délimitation au regard du droit international (Affaires du plateau continental de la mer du Nord, Affaire des frontières terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria qui a abouti à la création de la Commission mixte chargée de gérer les suites et les implications concrètes de l'arrêt de la CIJ du 10 octobre 2002).

[311] Pierre D'ARGENT, « Des frontières et des peuples: l'affaire de la Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria, arrêt sur le fond », in *Annuaire français de Droit international*, volume 48, 2002, p. 282 ; Mohamed Mahmoud MOHAMED SALAH, « La Commission mixte Cameroun/Nigéria, un mécanisme original de règlement des différends interétatiques », in *Annuaire français de droit international*, volume 51, 2005, p. 167.

les bons offices et la médiation ont été finalement incorporés dans des textes conventionnels[312]. L'article 2 de la Convention de La Haye du 18 octobre 1907 pour le règlement pacifique des conflits internationaux souligne qu'« *en cas de dissentiment grave ou de conflit, avant d'en appeler aux armes, les Puissances contractantes conviennent d'avoir recours, en tant que les circonstances le permettront, aux bons offices ou à la médiation d'une ou de plusieurs Puissances amies.* »

Ces deux procédures ont des traits caractéristiques communs en ce qu'elles *« ont exclusivement le caractère de conseil et n'ont jamais force obligatoire »*[313]*.* Elles sont donc facultatives pour les parties quant à leur choix et leur résultat, et respectent en cela la souveraineté des États.

Du point de vue formel, les bons offices et la médiation se déroulent soit sur le recours de l'une des parties, soit à l'initiative de puissances étrangères au conflit.

Les bons offices s'éloignent cependant de la médiation. Ils « désignent le procédé par lequel un tiers s'offre à faciliter le rapprochement des points de vue en organisant des contacts, mais sans participer sur le fond des discussions. »[314] Ils se présentent en cela comme un moyen qui permet aux parties litigantes d'engager des négociations avec l'intervention du tiers qui, lui-même ne propose pas de solution. La mission de bons offices est généralement présentée comme « le degré le plus modeste de l'intervention » d'un tiers, celui-ci se bornant à « utiliser son influence » pour établir ou rétablir le contact entre les deux parties et « faciliter l'organisation matérielle de la négociation »[315]. Dans certains cas, les bons offices peuvent être institutionnalisés et confiés à une commission. Il en est ainsi de la Commission de conciliation et de bons offices instituée, sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture (UNESCO), par le Protocole du 10 décembre 1962 et chargée de rechercher la solution des différends qui naîtraient entre États Parties à la Convention concernant la lutte contre la discrimination dans le domaine de l'enseignement signée à Paris le 10 décembre 1962[316].

Dans la médiation par contre, le tiers joue un rôle plus actif puisqu'il prend part aux négociations et fait des propositions que les deux parties peuvent affiner après discussions. Dans ce cas de figure, on parlerait d'une relation tripartite dans laquelle le tiers use de son influence diplomatique pour faire réussir les négociations, sans être cependant tenu de les faire aboutir. Il est parfois perçu comme *« le Prince qui offre sa*

---

[312] Articles 2 à 8 de la Convention de La Haye de 1907.

[313] Article 6 de la Convention de La Haye de 1907.

[314] Denis ALLAND, *Manuel de droit international public*, 3e édition, Droit fondamental, Paris, PUF, 2016, p.290.

[315] Patrick DAILLIER et Alain PELLET, *Droit international public (NGUYEN Quoc Dinh)*, 7e, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2002, pp. 864-865.

[316] La Côte d'Ivoire a ratifié le Protocole ; voir la loi d'habilitation n° 98-590 du 10 novembre 1998, JORCI n° 28 du 15 juillet 1999, p. 570.

médiation n'hésitant pas à user de son autorité politique pour imposer la solution qu'il préconise. »[317] Des exemples de médiation (parmi tant d'autres) sont fournis avec l'implication de l'Organisation des Nations-Unies en tant que médiatrice dans le cadre de la Commission mixte Cameroun/Nigéria[318] ou du Saint-Siège dans les suites de l'arbitrage relatif au canal de Beagle de 1976[319] qui a permis d'aboutir à la conclusion du Traité de Rome de 1984[320] ou encore celle de M. Enrique IGLESIAS, ancien ministre des Affaires étrangères d'Uruguay, président de la Banque interaméricaine de Développement comme médiateur dans le cadre de l'Accord de pêche franco-canadien du 27 mars 1972[321].

L'enquête et la conciliation se déroulent dans un cadre institutionnel[322]. L'enquête est une procédure impartiale ayant pour but d'établir la réalité des faits qui sont à l'origine d'un différend international. Aux termes de l'article 9 de la Convention de 1907, *« dans les litiges d'ordre international n'engageant ni l'honneur ni des intérêts essentiels et provenant d'une divergence d'appréciation sur des points de fait, les Puissances contractantes jugent utile et désirable que les Parties qui n'auraient pu se mettre d'accord par les voies diplomatiques instituent, en tant que les circonstances le permettront, une Commission internationale d'enquête chargée de faciliter la solution de ces litiges en éclaircissant, par un examen impartial et consciencieux, les questions de fait*. » La mise en place de la Commission se fait, en principe, à l'initiative des parties sur le fondement de la convention spéciale d'enquête qui définit le mode de désignation des commissaires et l'étendue de leurs pouvoirs.

Le caractère impartial de l'enquête interdit aux enquêteurs de porter un jugement de valeur ou une conclusion dans leur rapport. Les parties ont la possibilité de désigner des conseils ou des avocats auprès de la Commission pour soutenir leurs intérêts. Il faut convenir du fait que la Commission dispose de divers moyens pour parvenir à établir la réalité des faits[323]. Le rapport de l'enquête peut constituer une base des

---

[317] Jean-Pierre KLEIN. COT, « La conciliation internationale », *Politique étrangère*, volume 34, nº 5-6, 1969, p. 670.

[318] Mohamed Mahmoud MOHAMED SALAH, « La Commission mixte Cameroun/Nigéria, un mécanisme original de règlement des différends interétatiques », in *Annuaire français de droit international*, volume 51, 2005, p. 172.

[319] Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHERE, « Affaire du Canal de Beagle (sentence rendue par la Reine d'Angleterre du 22 avril 1977) », *in Annuaire français de droit international*, volume 23, 1977, pp. 408-435.

[320] Denis ALLAND, *Manuel de droit international public*, op. cit., p. 290.

[321] Daniel-Henri VIGNES, « La médiation de M. Enrique Iglesias sur l'application pour les années 1988-1992 de l'accord de pêche franco-canadien du 27 mars 1972 », in *Annuaire français de droit international*, volume 35, 1989, pp. 705-715.

[322] Elles sont souvent confiées à des commissions (voir par exemple les articles 9 à 36 de la Convention de La Haye de 1907).

[323] Elle peut faire des transports sur les lieux, se rendre sur le territoire d'États tiers avec leur consentement, recueillir toutes informations auprès des parties elles-mêmes ou d'autres personnes, réunir les actes, pièces et documents qu'elle juge utiles à la découverte de la vérité, entendre des témoins ou des experts. Voir en ce sens, Daniel-Henri VIGNES, « Procédures internationales d'enquête:

négociations ou le prélude à une procédure juridictionnelle. Dans le cadre d'un différend frontalier maritime, l'enquête prend plutôt la forme d'une expertise que les juges ou les arbitres pourront ordonner pour mieux apprécier les aspects techniques du litige. Il n'est cependant pas rare qu'une telle procédure soit utilisée dans des affaires maritimes[324].

La conciliation internationale d'origine récente, est apparue à la veille de la première guerre mondiale avec les traités Bryan de 1913[325] avant d'être instituée dans divers textes conventionnels[326] et notamment par l'Acte général pour le règlement pacifique des différends internationaux du 26 septembre 1928 dont l'article 15-1 dispose que *« la Commission de conciliation aura pour tâche d'élucider les questions en litige, de recueillir à cette fin toutes les informations utiles, par voie d'enquête ou autrement, et de s'efforcer de concilier les parties. Elle pourra, après examen de l'affaire, exposer aux parties les termes de l'arrangement qui lui paraîtrait convenable et leur impartir un délai pour se prononcer. »*

La commission de conciliation instituée par accord des parties[327] a-t-elle pour mission d'examiner tous les aspects du différend en recueillant toutes les informations utiles, de proposer aux parties les termes d'un arrangement et de leur impartir un délai afin qu'elles se prononcent. Le rapport qui précise les termes de l'arrangement n'a aucun caractère obligatoire.

Alors que la conciliation bilatérale apparaît comme une institution véritable soumise à un régime juridique unique, on se heurte à une diversité de techniques dès lors que l'on aborde la conciliation dans les organisations internationales[328]. C'est que l'apparition de cette forme de conciliation peut se justifier par la nécessité d'aborder le

---

rapports des Commissions instituées en vertu de l'article 26 de la Constitution de l'Organisation internationale », in *Annuaire français de droit international*, volume 9, 1963, pp. 448-453.

[324] Philippe VINCENT, *Droit de la mer*, collection Droit international, Bruxelles, Larcier, 2008, p.159.

[325] Tabrisi Ben SALAH, « Les procédures de règlement pacifique extérieures des Organisations Internationales », (Université de Lille, s. d.), [en ligne], consulté le 10 juillet 2017. Ils ont été conclus par les USA avec les États d'Amérique et avec des États européens.

[326] Le Traité franco-suisse de règlement pacifique du 6 avril 1925 ; article 284 et Annexe V CMB.

[327] La commission comprendra des agents en nombre égal désignés par chaque partie. Il peut s'agir d'une commission permanente qui pourra être saisie dans le cadre des relations des deux États (traité franco-suisse du 6 avril 1925 : « Tous différends entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française de quelque nature qu'ils soient et qui n'auraient pu être résolus par les procédés diplomatiques ordinaires seront, avant toute procédure devant la Cour permanente de Justice internationale ou avant tout recours à l'arbitrage, soumis à fin de conciliation à une commission internationale permanente dite Commission permanente de conciliation constituée conformément au présent traité », voir Suzanne BASTID, « La Commission de conciliation franco-suisse », in *Annuaire français de droit international*, volume 2, 1956, p. 253, ou d'une commission spéciale instituée pour le règlement d'un différend déterminé.

[328] Jean-Pierre KLEIN.COT, « La conciliation internationale », *Politique étrangère,* volume 34, n° 5-6, 1969, p. 67.

règlement des différends d'une façon globale dans le cadre d'une organisation[329]. L'exemple le plus marquant de conciliation dans les différends maritimes est celui de l'affaire de la délimitation du plateau continental entre la Norvège et l'Islande à propos de l'île de Jan Mayen[330].

Les moyens pacifiques de règlement des différends interétatiques qui viennent d'être présentés ne sont pas limitatifs[331], pas plus qu'ils ne sont en principe obligatoires pour les États, sauf à admettre ce caractère si le Conseil de sécurité de l'ONU invite les parties à y recourir en cas de nécessité.

2 - Les mécanismes juridictionnels de règlement

Le contentieux de la délimitation des frontières maritimes entre les États dont les côtes sont adjacentes ou se font face[332] est sans conteste l'une des questions les plus techniques du droit des relations interétatiques[333].

Comme le souligne la Cour internationale de Justice dans son arrêt du 20 février 1969 statuant sur les affaires de la délimitation du plateau continental en mer du Nord entre la République fédérale d'Allemagne et le Danemark d'une part et la République fédérale d'Allemagne et les Pays-Bas de l'autre part, *« la délimitation est une opération qui consiste à déterminer les limites d'une zone relevant déjà en principe de l'État riverain et non à définir cette zone de novo. Délimiter d'une manière équitable est une chose, mais c'en est une autre que d'attribuer une part juste et équitable d'une zone non encore délimitée, quand bien même le résultat des deux opérations serait dans certains cas comparable, voire identique. »*[334] C'est une opération qui consiste à tracer une ligne de partage de souverainetés entre deux ou plusieurs États et à séparer officiellement leurs compétences. Il s'agit concrètement de marquer une ligne d'arrêt

---

[329] Par exemple la Commission de conciliation et des bons offices instituée par le protocole du 10 décembre 1962 sous l'égide de l'UNESCO précitée.

[330] Jens EVENSEN, « La délimitation entre la Norvège et l'Islande du plateau continental dans le secteur de Jan Mayen », in *Annuaire français de droit international*, volume 27, 1981, pp. 711-738.

[331] Il peut être recouru à d'autres moyens pacifiques au choix des États.

[332] On retrouve ces deux structures géographiques aussi bien dans la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur le plateau continental (article 6), sur la mer territoriale et la zone contigüe (article 12) que dans la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer (article 15 en ce qui concerne la mer territoriale, article 74 pour la zone économique exclusive et article 83 pour le plateau continental).

[333]Sébastien TOUZE, « Affaire relative à la délimitation maritime en mer Noire (Roumanie/Ukraine) : une clarification didactique de la règle de "l'équidistance-circonstances pertinentes" », in *Annuaire français de droit international*, volume 55, 2009, p. 221.

[334] CIJ, arrêt du 20 février 1969, Recueil, 1969 p. 22, § 18. La notion a été reprise dans l'affaire de la frontière maritime dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen (Danemark c. Norvège), arrêt du 14 juin 1993, § 64.

ou de front permettant de définir un territoire donné[335] ou encore de *« tracer la ligne exacte de rencontre des espaces où s'exercent respectivement les pouvoirs et droits souverains »*[336] des États concernés. Cette opération concerne les espaces maritimes où l'État côtier exerce sa pleine et entière souveraineté (mer territoriale) ou jouit de droits souverains (zone économique exclusive et plateau continental aux fins d'exploration et d'exploitation de leurs ressources naturelles)[337].

En pratique, l'opération de délimitation peut résulter d'un accord entre les États dont les côtes sont limitrophes ou se font face. Ce fut d'ailleurs le cas en mer du Nord entre la RFA, le Danemark et les Pays-Bas qui avaient, par deux accords (l'accord du 1er décembre 1964 entre la RFA et les Pays-Bas et celui du 9 juin 1965 entre la RFA et le Danemark) partiellement fixé des lignes de délimitation du plateau continental au voisinage immédiat des côtes. Le droit international recommande[338] que les délimitations des espaces maritimes s'effectuent par voie d'accord.

Mais dans la plupart des cas, les négociations se soldent par un échec, chacune des parties voulant s'attribuer un espace maritime dont les limites contrastent le plus souvent avec la réalité[339].

---

[335]Alendra Bellayer ROILLE, « Les enjeux politiques autour des frontières maritimes », *CERISCOPE Frontières*, 2011, § 5.

[336] Affaire du plateau continental de la mer Égée (Grèce c. Turquie), arrêt du 19 décembre 1978, CIJ, Recueil 1978.

[337] Les affaires de délimitation de frontières maritimes jugées jusqu'à lors concernent surtout le plateau continental et la zone économique exclusive et rarement la mer territoriale. Trois affaires portant à la fois sur la délimitation des trois zones par une ligne unique ont pu être tranchées. Il s'agit des affaires de délimitation maritime opposant le Nicaragua au Honduras (CIJ, arrêt du 8 octobre 2007, [en ligne], www.icj-cij.org, consulté le 29/06/2017), la Barbade à Trinité-et-Tobago (CPA, sentence arbitrale du 11 avril 2006, [en ligne], www.pca-cpa.org, consultée le 29/06/2017) et le Guyana au Suriname (CPA, sentence arbitrale du 17 septembre 2007, [en ligne], www.pca-cpa.org, consultée le 29/06/2017).

[338] Voir notamment les articles 15, 74 alinéa 1er et 83 alinéa 1er de la Convention du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer qui préconisent la délimitation de la mer territoriale, de la zone économique exclusive et du plateau continental par voie d'accord.

[339] Dans le différend frontalier maritime qui opposait la Guinée à la Guinée-Bissau (sentence arbitrale du 14 février 1985), la défenderesse revendiquait une ligne de délimitation qui se trouvait en-deçà de l'île d'Alcatraz appartenant à la Guinée. Voir à ce sujet, Eric DAVID, « La sentence arbitrale du 14 février 1985 sur la délimitation de la frontière maritime Guinée-Guinée-Bissau », in *Annuaire français de droit international*, volume 31, 1985, p. 376 ; Sébastien TOUZE, « Affaire relative à la délimitation maritime en mer Noire (Roumanie/Ukraine): une clarification didactique de la règle de "l'équidistance-circonstances pertinentes" », in *Annuaire français de droit international*, volume 55, 2009, p. 245. Dans cette affaire les prétentions de chacune des parties étaient particulièrement excessives. Alors que la ligne de délimitation revendiquée par la Roumanie partait de l'île aux Serpents pour se projeter vers le Cap Tarkhankut, possessions ukrainiennes, l'Ukraine, quant à elle, portait ses prétentions sur une ligne qu'elle devait tracer à partir de la Digue de Sulina pour passer par la péninsule de Sacaline appartenant toutes deux à la Roumanie, en direction du large. Il en fut de même dans l'affaire de la délimitation du plateau continental entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, voir Elisabeth ZOLLER, « L'affaire de la délimitation du plateau continental entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord- Décision du 30 juin 1977 », in *Annuaire français de droit international*, volume 23, 1977, p. 360 (croquis).

Il n'est pas inutile de faire observer que les différends frontaliers maritimes ont parfois été précédés de périodes de négociations en vue d'aboutir à un accord de délimitation. Pour autant, l'engagement ou l'épuisement de négociations n'est pas une condition préalable à toute saisine d'une juridiction internationale[340], à moins que les parties ne l'aient envisagé comme tel.

Dans la perspective de trouver une solution pacifique au désaccord, le recours au règlement juridictionnel reste alors la seule voie préconisée par le droit international. En ce domaine, force est de constater un pullulement de juridictions compétentes qui peuvent être confrontées à la délicate question de la méthode de délimitation et dont l'effectivité des décisions rendues est susceptible d'être remise en cause.

a - Une diversité d'organes juridictionnels face au défi du droit applicable et de la méthode de délimitation maritime

Le règlement par voie juridictionnelle est assuré soit par un tribunal arbitral[341], soit par la Cour internationale de Justice[342] ou par le Tribunal international du Droit de la Mer[343].

L'arbitrage international est un mode alternatif de règlement de litiges nés entre États[344], qui offre aux parties le choix des arbitres devant connaître de leur différend.

Dans le cadre des différends relatifs à la délimitation des frontières terrestres et maritimes, le règlement peut se faire suivant les systèmes d'arbitrage de la Cour permanente d'Arbitrage instituée par la Convention de La Haye du 29 juillet 1899 remplacée par celle du 18 octobre 1907 pour le règlement pacifique des différends

---

[340] CIJ, arrêt du 11 juin 1998, affaire de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria, exceptions préliminaires, Recueil 1998, p. 56, § 303 ; TIDM, ordonnance du 8 octobre 2003, affaire relative aux travaux de poldérisation à l'intérieur et à proximité du détroit de Johore (Malaisie c/ Singapour).

[341] Historiquement, ce mode alternatif de règlement de litiges apparaît, au plan international, dans la Convention de La Haye du 29 juillet 1899 pour le règlement pacifique des différends internationaux avec la création de la Cour permanente d'Arbitrage, remplacée par la Convention du 18 octobre 1907 relative au même objet. On le retrouve également dans divers instruments internationaux, à savoir l'Acte général pour le règlement pacifique des différends internationaux du 26 septembre 1928, article 33-1 de la Charte des Nations Unies précité, article 287-c et Annexe VII de la CMB.

[342] La Cour Internationale de Justice (CIJ) est le principal organe judiciaire des Nations-Unies. Elle a été instituée par la Charte des Nations-Unies (article 7-2) et qui dispose d'un Statut qui en fait partie intégrante. L'article 287-b de la CMB l'inscrit aussi au nombre des organes juridictionnels compétents pour régler les différends relatifs à son interprétation ou à son application.

[343] Le Tribunal international du Droit de la Mer (TIDM).

[344] Le recours à l'arbitrage international est également envisagé dans le cadre des conflits nés des rapports contractuels entre un État et une société étrangère en matière de contrats d'État (voir nos développements à la p. 70 de cette étude).

internationaux[345], de la Cour Internationale de Justice[346] et du Tribunal international du Droit de la Mer[347].

Le système arbitral est essentiellement fondé sur le consensualisme des parties qui peut se manifester soit dans une clause compromissoire conclue avant la naissance du litige et insérée dans un traité, soit dans un compromis d'arbitrage[348] que les parties signent après la survenance du différend pour le soumettre au tribunal arbitral ou encore dans un traité d'arbitrage que l'on peut retrouver dans des traités multilatéraux ou bilatéraux d'investissement (TMI/TBI)[349]. Le compromis d'arbitrage définit et limite la compétence du tribunal qui ne peut s'étendre au-delà de ce qui lui est demandé. Le tribunal arbitral peut tout aussi être saisi par la requête de l'une des parties qui la notifie à l'autre ou aux autres parties au différend[350].

À côté du système arbitral qui organise le règlement juridictionnel, il existe deux organes judiciaires internationaux qui sont complémentaires dans le règlement des différends frontaliers maritimes.

Il s'agit de la Cour internationale de Justice, instituée par la Charte des Nations Unies[351]. Elle est le principal organe judiciaire de l'ONU et siège à La Haye. La CIJ est composée de quinze juges indépendants, *« élus, sans égard à leur nationalité, parmi les personnes jouissant de la plus haute considération morale, et qui réunissent les conditions requises pour l'exercice, dans leurs pays respectifs, des plus hautes fonctions judiciaires, ou qui sont des jurisconsultes possédant une compétence notoire en matière de droit international »*[352]. Elle a une compétence générale en matière contentieuse et *« s'étend à toutes les affaires que les parties lui soumettront, ainsi qu'à*

---

[345] Article de la Convention du 18 octobre 1907.

[346] Le système d'arbitrage CIJ tire sa source de l'Acte général pour le règlement pacifique des différends internationaux du 26 septembre 1928 (article 17) et de la Charte des Nations-Unies du 26 juin 1945 (article 33-1). Le tribunal arbitral CIJ a eu à connaître de quelques différends frontaliers maritimes (République française c. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, sentence arbitrale du 30 juin 1977 ; Guinée c. Guinée-Bissau, sentence arbitrale du 14 février 1985 ; Guinée-Bissau c. Sénégal, sentence arbitrale du 31 juillet 1989).

[347] Article 287-c de la Convention du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer et son Annexe VII pour l'arbitrage commun. Il existe un arbitrage spécial (article 287-d et Annexe VIII) prévu pour des procédures particulières (pêche, protection et préservation du milieu marin, recherche scientifique marine ou navigation, y compris la pollution par les navires ou par immersion).

[348] Ce fut le cas par exemple des compromis d'arbitrage du 30 octobre 1924 (Suisse c. France dans l'affaire des zones franches de la Haute Savoie et du pays de Gex), du 10 juillet 1975 (République française c. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord), du 18 février 1983 (Guinée c. Guinée-Bissau) et du 12 mars 1985 (Guinée-Bissau c. Sénégal).

[349] Walid BEN HAMIDA, « L'arbitrage État-investisseur face à un désordre procédural : la concurrence des procédures et les conflits de juridictions », in *Annuaire français de droit international*, volume 51, 2005, p. 565.

[350] Article 1er de l'Annexe VII de la CMB.

[351] Article 7-1 de la Charte de l'ONU.

[352] Article 2 du Statut de la CIJ.

tous les cas spécialement prévus dans la Charte des Nations Unies ou dans les traités et conventions en vigueur »[353]*,* pour autant que les États doivent au préalable accepter la juridiction de la CIJ pour tous les différends de nature juridique (l'interprétation d'un traité; tout point de droit international; la réalité de tout fait qui, s'il était établi, constituerait la violation d'un engagement international; la nature ou l'étendue de la réparation due pour la rupture d'un engagement international) soit par le mécanisme dit de la « clause facultative » prévue à l'article 36 § 2 du Statut, soit par des dispositions contenues dans un traité bilatéral ou multilatéral donnant compétence à la CIJ pour connaître de tout différend qui surviendrait au sujet de l'interprétation ou de l'application dudit traité ou par un compromis spécial attributif de compétence conclu par les parties après la survenance du différend.

Depuis son entrée en fonction, la CIJ a eu à connaître de plusieurs affaires dans divers domaines juridiques et particulièrement en matière de conflits de délimitation de frontières terrestres et maritimes qui restent l'un de ses domaines de compétence privilégiés, en comparaison avec les autres systèmes de règlement juridictionnels[354]. Il convient de souligner au passage la possibilité pour la CIJ de constituer des chambres, à toute époque, pour connaître de certaines affaires.

Dans le système juridictionnel international, un nouvel organe judiciaire a fait récemment son apparition avec l'adoption de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer. Il s'agit en l'occurrence du Tribunal international du Droit de la Mer[355] institué par l'Annexe VI de la CMB. Plutôt que de l'envisager sous l'angle d'une juridiction concurrentielle de la CIJ, nous pensons que le TIDM apparaît comme un organe judiciaire complémentaire. Mais il n'est pas superfétatoire de s'interroger sur l'utilité de cette institution judiciaire au regard des impératifs financiers auxquels les États doivent faire face et à l'existence d'autres organes juridictionnels.

Du point de vue du fondement juridique, la création de tout organe juridictionnel est autorisée par l'article 95 de la Charte des Nations Unies qui institue « un principe de concurrence juridictionnelle »[356] en précisant qu'« *a*ucune *disposition de la présente Charte n'empêche les Membres de l'Organisation de confier la solution de leurs différends à d'autres tribunaux en vertu d'accords déjà existants ou qui pourront être conclus à l'avenir. »* Les États présents à la III[e] Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer ont certainement fait usage de cette disposition. Mais il convenir que la principale raison de l'institution du TIDM réside dans le fait que « *l'accès à la CIJ pour ce qui est de sa compétence contentieuse, est limité aux États alors que la diversité des acteurs dans le domaine maritime faisait apparaître le besoin réel d'une juridiction (…) à la fois accessible aux États, aux organisations internationales et aux personnes*

---

[353] Article 36-1 du Statut de la CIJ.

[354] À titre indicatif, voir PANCRACIO, *Droit de la mer*, 97-99.

[355] Le TIDM est entré en fonction en 1996 et a son siège dans la ville libre et hanséatique de Hambourg, en République fédérale d'Allemagne.

[356] L'expression est empruntée au professeur Jean-Paul PANCRACIO, *Droit de la mer*, ouvrage préc., p. 100.

privées, sociétés d'armement naval.»[357] Autant dire que l'objectif était de créer une juridiction accessible à plusieurs acteurs intervenant sur la scène politique, commerciale et économique internationale.

Le TIDM est donc une juridiction spécialisée du droit de la mer et bénéficie à cet égard d'une compétence élargie. Il comprend vingt et un juges élus pour neuf ans parmi les personnalités jouissant de la plus haute réputation d'impartialité et d'intégrité et possédant une compétence notoire dans le domaine du droit de la mer. En ce qui concerne ses formations de jugement, le TIDM comprend cinq chambres : la chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins, la chambre de procédure sommaire, la chambre pour le règlement des différends relatifs aux pêcheries, la chambre pour le règlement des différends relatifs au milieu marin et la chambre pour le règlement des différends relatifs à la délimitation maritime qui comprend huit juges. Il est loisible au tribunal de constituer des chambres spéciales, composées de trois au moins de ses membres élus, pour connaître de catégories déterminées d'affaires, ou de constituer, à la demande des parties, une chambre pour connaître d'un différend déterminé[358]. En dépit de la variété de procédures dont le TIDM peut connaître[359], celui-ci est saisi par notification d'un compromis[360] ou par requête, adressées au greffe.

[357] Jean-Paul PANCRACIO, *Droit de la mer*, ouvrage préc., p. 100.

[358] Tel est le cas pour le différend frontalier maritime qui oppose le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'Océan atlantique.

[359] Tullio TREVES, « Le Règlement du Tribunal international du droit de la mer entre tradition et innovation », in *Annuaire français de droit international*, volume 43, 1997, pp. 357-365.

[360] La notification du compromis est faite à l'initiative des parties litigantes qui acceptent de soumettre leur différend à la juridiction du TIDM.

Quelle que soit la juridiction devant laquelle le différend est porté (tribunal arbitral, CIJ ou TIDM) et, quel que soit l'objet de la saisine[361], la question du droit applicable[362] va se poser, et surtout celle de la méthode de délimitation sur laquelle les juges ou arbitres vont porter leur choix pour délimiter la frontière maritime afin d'aboutir à un résultat équitable. Cette préoccupation fondamentale et incontournable demeure le nœud gordien à trancher dans les différends de délimitation des frontières maritimes et plusieurs commentateurs des décisions rendues relèvent cet aspect important de la délimitation des frontières maritimes[363].

---

[361] L'objet des demandes portées devant les juridictions internationales en matière de délimitation maritime est généralement de deux types : il peut être demandé à la juridiction de définir les principes et les règles de droit international applicables à la délimitation entre les parties, quitte à celles-ci à négocier (souvent elles en conviennent dans le compromis) le tracé de la limite maritime conformément aux principes que la Cour aura définis : Affaires du plateau continental de la mer du Nord (RFA c. Danemark et RFA c. Pays-Bas, arrêt du 20 février 1969) ; Affaire de la délimitation du plateau continental entre la Tunisie et la Libye, arrêt du 24 février 1982 ; Affaire du plateau continental entre la Libye et Malte, arrêt du 3 juin 1985. Il peut tout aussi être demandé aux juges ou aux arbitres de procéder « directement au tracé de la ligne frontière sur une carte » : Affaire de la délimitation du plateau continental entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, arrêt du 30 juin 1977 ; Affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine (Canada c/ États-Unis d'Amérique, arrêt du 12 octobre 1984) ; Affaire de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée et la Guinée-Bissau, sentence arbitrale du 14 février 1985 ; Affaire de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée-Bissau et le Sénégal, sentence arbitrale du 31 juillet 1989 ; Affaire de la délimitation des espaces maritimes (zone économique exclusive et plateau continental) entre le Canada et la France (sentence arbitrale du 10 juin 1992) ; Affaire de la délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen (Danemark c/ Norvège, arrêt du 14 juin 1993 ; Affaire de la délimitation de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria, arrêt du 10 octobre 2002 ; Différend territorial et maritime entre le Nicaragua et le Honduras dans la mer des Caraïbes, arrêt du 8 octobre 2007 ; affaire relative à la délimitation maritime en mer Noire (Roumanie c/ Ukraine, arrêt du 3 février 2009) ; Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le golfe du Bengale, arrêt du 14 mars 2012 ; Affaire de la délimitation de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'océan atlantique (TIDM, arrêt du 23 septembre 2017. Le Ghana demandait à titre principal la reconnaissance d'une frontière maritime définie par un accord tacite entre les deux Parties et subsidiairement la délimitation de la frontière maritime. Quant à la Côte d'Ivoire, elle a formulé deux demandes principales, à savoir la délimitation de la frontière maritime par une ligne unique et la responsabilité internationale du Ghana pour violation des droits souverains de la Côte d'Ivoire et non-respect des dispositions de l'ordonnance du 25 avril 2015 qui avait prescrit des mesures conservatoires).

[362] La détermination du droit applicable va dépendre des moyens de droit sur lesquels les parties se fondent pour soutenir leurs prétentions respectives. Elles peuvent invoquer l'application d'un accord de délimitation de frontière (par exemple affaires Guinée/Guinée-Bissau ou Guinée-Bissau/Sénégal). Dans ce cas, l'interprétation de cet accord se fera au regard de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités et de la Convention de Vienne du 23 août 1978 sur la succession d'États en matière de traités. Les parties peuvent aussi invoquer la coutume, la jurisprudence internationale et surtout diverses dispositions des conventions conclues par les Nations-Unies sur le droit de la mer (les Conventions de Genève du 29 avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë d'une part, et le plateau continental d'autre part ; la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer).

[363] Eric DAVID, « La sentence arbitrale du 14 février 1985 sur la délimitation de la frontière maritime Guinée-Guinée-Bissau », op. cit., pp.363-366; Emmanuel DECAUX, « Affaire de la délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen (Danemark c. Norvège) », in *Annuaire français*

Si l'impératif du résultat équitable est incontestablement attesté par le droit international[364], la jurisprudence[365] et la doctrine, il n'en est pas de même de la méthode de délimitation des espaces maritimes, surtout en ce qui concerne la zone économique exclusive et le plateau continental.

Pour la délimitation de la mer territoriale, l'article 15 de la CMB qui la régit est ainsi conçu : « lorsque les côtes de deux États sont adjacentes ou se font face, ni l'un ni l'autre de ces États n'est en droit, sauf accord contraire entre eux, d'étendre sa mer territoriale au-delà de la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux États. Cette disposition ne s'applique cependant pas dans le cas où, en raison de l'existence de titres historiques ou d'autres circonstances spéciales, il est nécessaire de délimiter autrement la mer territoriale des deux États. » La délimitation de la mer territoriale par accord des États est le principe. En l'absence d'accord, l'article 15 prône la délimitation suivant la méthode de l'équidistance (dans le cas des Etats dont les côtes sont adjacentes) et la méthode de la ligne médiane (pour les côtes qui se font face). Mais ces méthodes s'écartent lorsqu'il existe un titre historique[366] ou des circonstances spéciales[367] qui autorisent le

---

de droit international, volume 39, 1993, pp.500-504; Sébastien TOUZE, « Affaire relative à la délimitation maritime en mer Noire (Roumanie/Ukraine): une clarification didactique de la règle de "l'équidistance-circonstances pertinentes" », op. cit., pp. 227-237; Julien CAZALA, « Retour sur les méthodes de délimitation juridictionnelle d'espaces maritimes mises en œuvre dans quelques affaires récentes », in *Annuaire français de droit international*, volume 54, 2008, pp. 411-427.

[364] Les articles 74 alinéa 1er et 83 alinéa 1er de la CMB disposent que « la délimitation (de la zone économique exclusive et du plateau continental) entre États dont les côtes sont adjacentes ou se font face est effectuée par voie d'accord conformément au droit international tel qu'il est visé à l'article 38 du Statut de la Cour internationale de Justice, afin d'aboutir à une solution équitable. »

[365] Le TIDM rappelle cet impératif dans l'affaire de délimitation de la frontière maritime dans le golfe du Bengale (Bangladesh c/ Myanmar, *Recueil,* 2012, § 235, p. 67) et dans l'affaire de délimitation de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'océan atlantique (*Recueil,* 2017, § 281, p. 88).

[366] Par exemple un accord de délimitation de la mer territoriale (Affaire Guinée-Bissau c/ Sénégal à propos de l'accord franco-portugais du 26 avril 1960 constituait pour le tribunal arbitral un titre historique) et peu importe la forme (un procès-verbal ou un compte rendu d'une commission mixte ont été considérés comme un accord contraignant, Affaire « Hoshinmaru » Japon c. Fédération de Russie, prompte mainlevée, arrêt, TIDM Recueil 2007, p. 46, par. 86 ; Affaire de la Délimitation maritime et questions territoriales entre Qatar et Bahreïn, compétence et recevabilité*,* arrêt du 1er juillet 1994*,* C.I.J. Recueil 1994, p. 120, par. 23) ou la dénomination de l'accord, seuls sa nature et son contenu juridiques importent. Mais sur l'existence d'un accord tacite, les juridictions internationales montrent une extrême réticence. Sur le standard de preuve de l'existence d'un accord tacite, la C.I.J a jugé que *« les éléments de preuve attestant l'existence d'un accord tacite doivent être convaincants. L'établissement d'une frontière maritime permanente est une question de grande importance, et un accord ne doit pas être présumé facilement. »* (Affaire du différend territorial et maritime entre le Nicaragua et le Honduras dans la mer des Caraïbes, CIJ, arrêt du 8 octobre 2020, Recueil (II), 2007, p. 735, & 253.)

[367] Par exemple la géographie des espaces maritimes, les droits des États tiers, la présence d'îles dans la zone de délimitation, des facteurs économiques (mais les considérations économiques sont prises en compte avec beaucoup de réserve) tels que l'existence de concessions pétrolières, les activités de pêche dans la zone de délimitation, et reconnues par les parties (voir par exemple, Affaire de la

choix d'une autre méthode de délimitation[368]. Autrement dit, « avant d'appliquer le principe de la ligne d'équidistance, il convient d'envisager l'existence éventuelle de titres historiques ou de circonstances spéciales dans la zone à délimiter. »[369] Il faut rappeler que sous le régime des Conventions de 1958 (la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë et celle sur le plateau continental), la délimitation de la mer territoriale et du plateau continental s'opérait sur la base des mêmes principes[370], savoir la règle de l'équidistance, à défaut d'accord des parties.

Relativement à la délimitation de la zone économique exclusive et du plateau continental[371] , le désaccord des États présents à la III^{e} Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (1973-1982) en ce qui concerne la définition d'une méthode de délimitation a contribué à l'émergence d'une situation juridique mouvante qui n'a guère été stabilisée. La Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer fixe un principe exprimé en des termes identiques pour la délimitation des deux

---

délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen (Danemark c. Norvège), arrêt CIJ, 14 juin 1993, Recueil 1993, p. 72, § 76 ou Affaire de la délimitation maritime dans la région du golfe du Maine (Canada c/ États-Unis d'Amérique, arrêt CIJ,12 octobre 1984, Recueil 1984, p. 342, § 237; Julien CAZALA, « Retour sur les méthodes de délimitation juridictionnelle d'espaces maritimes mises en œuvre dans quelques affaires récentes », in *Annuaire français de droit international*, volume 54, 2008, p. 425.), etc. Mais l'appréciation du caractère spécial ou pertinent relève de l'appréciation discrétionnaire de la juridiction. La pertinence de la circonstance signifie certainement que celle-ci constitue un élément déterminant à prendre en compte soit pour ajuster ou déplacer la ligne d'équidistance ou médiane provisoire, soit pour changer de méthode de délimitation.

[368] Par exemple la méthode fondée sur la bissectrice. Dans le différend de délimitation de la frontière maritime dans l'océan atlantique qui l'opposait au Ghana devant la Chambre spéciale du TIDM, la Côte d'Ivoire a plaidé à titre principal l'application de la méthode de la bissectrice parce qu'elle estimait qu'il y avait des circonstances spéciales (caractéristiques géographiques et géomorphologiques particulières des côtes) qui justifiait l'usage de cette méthode et, à titre subsidiaire l'application de la méthode de l'équidistance/circonstances pertinentes. Voir Affaire du différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'océan atlantique, TIDM, n° 23, 23 septembre 2017, par. 255 & 276.

[369] Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le golfe du Bengale (Bangladesh/Myanmar), n° 16 (Tribunal international du Droit de la Mer, 14 mars 2012).

[370] Jean-Pierre BEURIER et Patrice CADENAT, « Le droit de la mer, dix après Montego-Bay », *Le Droit maritime français*, n° 530, 1993, pp.1-18.

[371] Il convient de souligner au passage les dispositions de l'article 6-1 et 2 de la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur le plateau continental : « 1. Dans le cas où un même plateau continental est adjacent aux territoires de deux ou plusieurs États dont les côtes se font face, la délimitation du plateau continental entre ces États est déterminée par accord entre ces États. À défaut d'accord, et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, celle-ci est constituée par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces États.

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

espaces maritimes que sont la zone économique exclusive et le plateau continental. Les articles 74, paragraphe 1 et 83, paragraphe 1 disposent que *« la délimitation de la zone économique exclusive et du plateau continental entre États dont les côtes sont adjacentes ou se font face est effectuée par voie d'accord conformément au droit international tel qu'il est visé à l'article 38 du Statut de la Cour internationale de Justice, afin d'aboutir à une solution équitable.* » Il faut convenir que ces articles ne prévoient aucune des méthodes préconisées pour la délimitation de la mer territoriale. Dans le cas où les États concernés ne parviennent pas à s'accorder sur la délimitation de leurs zones économiques exclusives et de leurs plateaux continentaux, « *la méthode de délimitation doit être choisie au moyen du mécanisme de règlement des différends et doit parvenir à une solution équitable, à la lumière des circonstances propres à chaque espèce*. »[372] À cet égard, la jurisprudence internationale n'a pas encore consacré de façon constante et absolue une méthode de délimitation maritime de ces espaces, même si l'on peut s'autoriser à dire que la tendance actuelle qui s'observe depuis l'arrêt de la CIJ dans l'affaire de la délimitation maritime en mer Noire[373], celui du TIDM dans le différend maritime entre Bangladesh et Myanmar dans le golfe du Bengale[374] et l'arrêt du TIDM dans le différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'océan atlantique[375], va dans le sens d'une application « prioritaire »[376] de la méthode dite de l'équidistance/circonstances pertinentes[377].

À l'origine de cette instabilité jurisprudentielle, la Cour internationale de Justice qui statuait pour la première fois sur une question de délimitation maritime dans les affaires du plateau continental de la mer du Nord (CIJ, arrêt du 20 février 1969, Recueil 1969, p. 3) a pu soutenir que *« le principe de l'équidistance ne s'impose pas comme une conséquence nécessaire de la conception générale du régime juridique du plateau continental et n'est pas une règle de droit international coutumier. »* Elle rejetait ainsi la thèse du Danemark et des Pays-Bas qui eux, préconisaient la délimitation du plateau continental des États côtiers selon le principe de l'équidistance qu'ils considèrent comme une règle de droit international coutumier consacrée par l'article 6 de la

---

[372] Affaire du différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'océan atlantique, TIDM, n° 23, arrêt du 23 septembre 2017, p. 88, par. 281 ou Affaire de la délimitation de la frontière maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le golfe du Bengale (Bangladesh/Myanmar), TIDM, arrêt du 14 mars 2012, Recueil 2012, p.64, par. 235.

[373] Délimitation en mer Noire (Roumanie c. Ukraine), CIJ, arrêt du 3 février 2009, Recueil 2009.

[374] Arrêt du 14 avril 2012.

[375] Arrêt du 23 septembre 2017.

[376] Il ne peut être ici question d'une hiérarchisation des méthodes de délimitation dans laquelle le principe d'équidistance/circonstances pertinentes occuperait le premier rang.

[377] Le principe de la méthode d'équidistance/circonstances pertinentes consiste à définir une ligne d'équidistance provisoire (dans le cas des côtes qui sont adjacentes) ou ligne médiane provisoire (dans le cas des côtes frontales) à partir des côtes pertinentes de la zone, objet de la délimitation, et à ajuster ou à déplacer cette ligne provisoire en tenant compte des circonstances pertinentes de l'espèce.

Convention de Genève du 29 avril 1958 sur le plateau continental[378]. Au soutien de ce rejet, la CIJ souligne que la méthode d'équidistance n'est pas obligatoire entre les parties et qu'il n'existe pas une méthode unique de délimitation qui soit d'un emploi obligatoire en toutes circonstances. Mieux, *« le droit international en matière de délimitation du plateau continental ne comporte pas de règle impérative et autorise le recours à divers principes ou méthodes, selon le cas, ainsi qu'à leur combinaison, pourvu qu'on aboutisse par application de principes équitables à un résultat raisonnable. »*[379]

La Cour n'a pas non plus adopté la thèse de la RFA qui prônait une répartition du plateau continental en *« part juste et équitable »*[380]. Nous soutenons cette position d'autant plus que l'opération de délimitation d'espace maritime ne saurait être perçue comme une opération de partage d'un bien indivis, mais bien une technique permettant de fixer les limites de la zone maritime relevant *ab initio* de l'État riverain et non à définir cette zone *de novo*[381]. Pour la Cour, *« la délimitation doit s'opérer par voie d'accord conformément à des principes équitables et compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, de manière à attribuer, dans toute la mesure du possible, à chaque partie la totalité des zones du plateau continental qui constituent le prolongement naturel de son territoire sous la mer et n'empiètent pas sur le prolongement naturel de l'autre »*[382]. Des principes jugés équitables[383] ont pu être dégagés à partir de cette décision. Il en est ainsi du principe de non-empiètement[384] qui interdit d'attribuer à un État Partie à un différend de délimitation maritime des zones prolongeant naturellement le territoire d'un autre État[385] partie ou non au conflit et celui de la proportionnalité qui impliquerait que l'on tienne compte des côtes des parties en litige pour vérifier que les étendues maritimes attribuées à l'un ou à l'autre répondent à un résultat équitable[386].

L'incertitude juridique créée par cette décision quant à l'absence d'une méthode unique de délimitation du plateau continental va s'accroitre avec l'adoption de la CMB

---

[378] CIJ, arrêt du 20 février 1969, Recueil 1969, p. 11.

[379] CIJ, arrêt du 20 février 1969, Recueil 1969, p. 50, § 90.

[380] CIJ, arrêt du 20 février 1969, Recueil 1969, p. 9.

[381] CIJ, arrêt du 20 février 1969, Recueil 1969, p. 23, § 18.

[382] CIJ, arrêt du 20 février 1969, Recueil 1969, p. 53, § 101.

[383] La notion de principes équitables a été utilisée pour la première fois dans la Proclamation Truman 2667 du 28 septembre 1945 sur le plateau continental des États-Unis d'Amérique.

[384] Ce principe avait été employé dans l'arrêt du 20 février 1969 ainsi que dans l'affaire du plateau continental Libye c/ Malte, voir Emmanuel DECAUX, « L'arrêt de la Cour Internationale de Justice dans l'affaire du Plateau continental (Libye/Malte). Arrêt du 3 juin 1985 », in *Annuaire français de droit international*, volume 31, 1985, pp. 294-323.

[385] Jean-Pierre BEURIER et Patrice CADENAT, « Le droit de la mer, dix après Montego-Bay », *Le Droit maritime français,* n° 530, 1993.

[386] Idem.

le 10 décembre 1982 qui n'a pu non plus définir un principe de délimitation de cet espace maritime et de la zone économique exclusive nouvellement instituée. En effet, la seule exigence consacrée par les textes régissant la délimitation de la zone économique exclusive et du plateau continental (articles 74 et 83 CMB) est l'obligation d'aboutir à « une solution équitable » sans indication d'aucune méthode de délimitation. La Convention prévoit que « la délimitation de la zone économique exclusive et du plateau continental entre les États dont les côtes sont adjacentes ou se font face est effectuée par voie d'accord conformément au droit international tel qu'il est visé à l'article 38 du Statut de la Cour internationale de Justice. »[387]

Avec du recul, on observe que cette situation a fait naître deux courants de pensée dans le domaine de la délimitation maritime. La controverse oppose les partisans de la règle d'équidistance-circonstances pertinentes ou spéciales[388], c'est-à-dire ceux qui soutiennent que *« le droit de la délimitation maritime devait avoir une densité normative qui inclut une méthode spécifique de délimitation, à savoir l'équidistance »* et ceux qui pensent que le juge ou l'arbitre a une liberté de choix dans la méthode de délimitation, pourvu que le résultat auquel il aboutit soit équitable.

Pour les premiers[389], il y a une unité des méthodes de délimitation maritime. Cette unité normative se trouve dans « les couples traditionnels, c'est-à-dire, d'une part, équidistance/circonstances spéciales et, d'autre part, circonstances pertinentes/principes équitables, apparemment parallèles [et] s'inscrivent directement depuis 1993 dans une dynamique unitaire ; ils convergent vers l'obtention de résultat équitable dans la délimitation maritime. Il en résulte deux conséquences : la première, selon laquelle la spécialité terminologique visant les espaces, n'affecte pas l'unité normative, et la seconde selon laquelle le tracé, à titre provisoire et préalable, d'une ligne d'équidistance est incontournable. »[390] Ainsi, l'unité normative signifierait que la méthode d'équidistance s'appliquerait à toute délimitation maritime, quel que soit l'espace maritime concerné. Concrètement cette méthode se résume en trois étapes

---

[387] Article 74 alinéa 1er et 83 alinéa 1er CMB.

[388]La notion de « circonstances spéciales » est contenue dans les Conventions de Genève applicables à la mer territoriale (article 12) et au plateau continental (article 6 § 2) ainsi que dans la CMB, mais pour la mer territoriale exclusivement (article 15). Elle s'est trouvée en compétition avec la notion de « circonstances pertinentes », qui elle, est de portée plus large et d'origine coutumière. Mais la CIJ, dans l'affaire de la délimitation maritime entre le Groenland et Jan Mayen, (arrêt du 14 juin 1993, Recueil, 1993, p. 62, § 56) conclut à une « tendance à l'assimilation » des deux notions.

[389] Prosper WEIL, *Perspectives du droit de la délimitation maritime*, Paris, A.Pedone, 1988. ; le juge Raymond RANJEVA (son opinion individuelle dans l'arrêt du 8 octobre 2007 dans l'affaire du différend territorial et maritime entre le Nicaragua et le Honduras dans la mer des Caraïbes, § 15 et sa déclaration dans l'affaire de la délimitation maritime dans la région entre le Groenland et Jan Mayen, arrêt du 14 juin 1993, p. 88), le juge André GROS (ses opinions dissidentes jointes aux arrêts de 1982 et 1984 dans les affaires du plateau continental Tunisie/Libye et du golfe du Maine (Canada/ États-Unis d'Amérique, CIJ, Recueil 1984, p. 379, § 32) , le juge *ad hoc* Torres BERNARDEZ (son opinion dissidente dans l'affaire Nicaragua/Honduras, CIJ, arrêt du 8 octobre 2007, § 122).

[390] Julien CAZALA, « Retour sur les méthodes de délimitation juridictionnelle d'espaces maritimes mises en œuvre dans quelques affaires récentes », in *Annuaire français de droit international*, volume 54, 2008, pp. 415-416.

successives dont la première consiste à établir « une ligne de délimitation provisoire en utilisant des méthodes objectives d'un point de vue géométrique et adaptées à la géographie de la zone dans laquelle la délimitation doit être effectuée. »

Lorsqu'il s'agit de procéder à une délimitation entre côtes adjacentes, la ligne d'équidistance est tracée, à moins que des raisons impérieuses propres au cas d'espèce ne le permettent pas. Dans l'hypothèse de côtes se faisant face, la ligne provisoire de délimitation est une ligne médiane.

La seconde étape consiste à définir d'une part, les côtes pertinentes, c'est-à-dire les côtes dont le prolongement peut rencontrer celles qui lui font face et, d'autre part à déterminer la zone maritime pertinente à délimiter. Il convient de préciser que cette phase repose sur le principe selon lequel « la terre domine la mer » qui signifie que le tracé d'une limite part du rivage et non du large où il n'existe aucune ligne. Autrement dit, *« la terre est la source juridique du pouvoir qu'un État peut* exercer *dans les prolongements maritimes. »*[391]

La dernière étape est la phase d'ajustement de la ligne d'équidistance provisoire qui va tenir compte de circonstances pertinentes ou spéciales de l'espèce. Celles-ci sont *« des faits qui affectent les droits des États sur les espaces maritimes tels qu'ils sont reconnus en droit positif, soit dans leur intégrité, soit dans l'exercice des compétences y afférentes »*[392], et « *ont pour fonction de permettre à la Cour de s'assurer que la ligne d'équidistance provisoire tracée, selon la méthode géométrique, à partir de points de base déterminés sur les côtes des parties, n'est pas, à la lumière des circonstances particulières de l'espèce, perçue comme inéquitable. »*[393]

Les tenants de la seconde approche[394] estiment qu'il n'existe pas une méthode unique et obligatoire de délimitation[395]. Le choix de la méthode de délimitation dépend de la configuration géographique de l'espèce. Ils expliquent à cet effet que ce n'est pas le résultat inéquitable de la délimitation fondée sur la ligne d'équidistance qui guide le choix du juge ou de l'arbitre, mais bien les éléments de géographie côtière. *« Le juge se fonde ainsi sur les circonstances particulières de l'espèce et non sur les effets potentiels de la méthode de l'équidistance pour recourir à une autre méthode. »*[396] Ainsi, le choix d'une autre méthode s'avère judicieux lorsque *« le profil de la côte est*

---

[391] CIJ, 20 février 1969, affaire du plateau continental de la mer du Nord, Recueil 1969, p. 51, § 96.

[392] Déclaration du juge Raymond RANJEVA sous CIJ, arrêt du 14 juin 1993, Délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen (Danemark/Norvège), p. 88.

[393] CIJ, arrêt du 4 février 2009, Délimitation maritime en mer Noire (Roumanie/Ukraine), § 155.

[394] Il s'agit de certains juges et arbitres qui ont eu à siéger à l'occasion de certaines affaires concernant les différends maritimes : par exemple le juge Koroma dans son opinion individuelle dans l'affaire Nicaragua/Honduras, CIJ, arrêt du 8 octobre 2007, § 19).

[395] Ils suivent la ligne tracée par la CIJ dans son arrêt du 20 février 1969, Affaires du plateau continental de la mer du Nord (RFA/ Danemark et RFA/ Pays-Bas).

[396] Julien CAZALA, « Retour sur les méthodes de délimitation juridictionnelle d'espaces maritimes mises en œuvre dans quelques affaires récentes », in *Annuaire français de droit international*, volume 54, 2008, p. 417.

instable (phénomène d'accrétion) »[397]. Dans l'Affaire de la délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et Mayen (Danemark/Norvège, objet de l'arrêt du 14 juin 1993 et le différend territorial et maritime en mer des Caraïbes (Nicaragua/Honduras) ayant donné lieu à l'arrêt du 8 octobre 2007, la CIJ a eu recours, en raison des circonstances particulières, à la ligne bissectrice qui est une *« ligne construite en divisant en deux l'angle formé par les approximations linéaires des côtes. »* Dans le Différend de délimitation de la frontière dans le golfe du Maine entre le Canada et les États-Unis[398], les parties avaient demandé à la CIJ de tracer une ligne unique délimitant à la fois les plateaux continentaux et les zones de pêche des deux États. La Cour refusa d'appliquer la méthode d'équidistance, motif pris de ce qu'il n'était pas obligatoire d'avoir recours au critère de l'équidistance pour la détermination d'une ligne unique séparative des zones de pêche. Elle adopta une autre méthode en choisissant d'appliquer le critère de *« la division, en principe par parts égales, des zones de convergence et de chevauchement des projections maritimes des côtes des États impliqués dans la délimitation. »* Cette méthode qui aboutissait finalement à une répartition égalitaire des zones litigieuses n'induisait certainement pas un résultat équitable. D'ailleurs pour le juge Gros, la Cour avait opéré une transaction plutôt que d'appliquer le droit positif[399].

On voit que les deux approches sont complémentaires tant qu'elles permettent d'aboutir à un résultat équitable. C'est pourquoi le choix d'une méthode autre que celle de la ligne d'équidistance ne doit pas être considéré comme un revirement jurisprudentiel[400]. Il n'est donc pas précautionneux d'avancer que la méthode d'équidistance bénéficie d'une application prioritaire, car, si *« elle a une certaine valeur intrinsèque en raison de son caractère scientifique et de la facilité relative avec laquelle elle peut être appliquée, la méthode de l'équidistance n'a pas automatiquement la priorité sur les autres méthodes de délimitation et, dans certaines circonstances, des facteurs peuvent rendre son application inappropriée. »*[401]

On observe une certaine tendance courante en faveur de l'application de la méthode d'équidistance[402] et le recours à la ligne bissectrice ne doit plus ou moins être perçu

---

[397] Affaire de la délimitation maritime en mer des Caraïbes (Nicaragua c/ Honduras), CIJ, arrêt du 8 octobre 2007, §§ 280-281.

[398] Affaire de la délimitation maritime dans la région du golfe du Maine (Canada c/ États-Unis d'Amérique, 1984 Recueil, 246 (Cour Internationale de Justice 1984).

[399] Pour une autre critique de cet arrêt, voir Emmanuel DECAUX, « L'arrêt de la Chambre de la Cour Internationale de Justice sur l'affaire de la délimitation de la frontière maritime dans le golfe du Maine (Canada/États-Unis)- Arrêt du 12.11.1984 », in *Annuaire français de droit international*, volume 30, 1984, p. 339.

[400] Comme le juge Raymond RAJEVA a pu le soutenir dans son opinion dissidente sous l'arrêt du 8 octobre 2007 dans l'affaire de la délimitation maritime en mer des Caraïbes (Nicaragua/Honduras).

[401] CIJ, arrêt, 8 octobre 2007, Différend territorial et maritime entre le Nicaragua et le Honduras dans la mer des Caraïbes (Nicaragua c. Honduras), fond, Recueil 2007, p. 741, § 272.

[402] En témoignent les nombreux arrêts qui ont appliqué cette méthode dont ceux rendus dans les affaires de la délimitation maritime en mer Noire (Roumanie/Ukraine), CIJ, 3 février 2009, entre le Bangladesh et Myanmar dans le golfe du Bengale, TIDM, arrêt du 14 mars 2012 et entre le Ghana et la Côte d'Ivoire

que comme *« une solution supplétive »*[403]. Et comme le résume clairement madame Rosalyn HIGGINS, présidente de la CIJ, dans son analyse de l'arrêt rendu le 8 octobre 2007 dans le différend de la délimitation maritime en mer des Caraïbes entre le Nicaragua et le Honduras, *« on doit considérer l'utilisation de la méthode de la bissectrice comme une dérogation nécessaire à une règle aujourd'hui bien établie qui veut que l'on recoure à la méthode de l'équidistance. »*[404] Cette méthode, affirment ses défenseurs, en raison de son automatisme, a le mérite d'être cohérente et d'assurer la prévisibilité du résultat, quitte à être tempérée par la prise en compte de circonstances pertinentes.

Toutefois, il nous semble plus mesuré d'aborder la question de la méthode de délimitation des espaces maritimes sous l'angle d'une marge d'appréciation *in concreto* qui doit être reconnue au juge[405] plutôt que de lier celui-ci par une méthode unique qu'il devra appliquer, alors que les fondements juridiques de celle-ci ne sont pas encore fixés. La raison en est bien connue. La configuration géographique, la structure physique et géologique ainsi que les ressources naturelles des zones à délimiter jouent pour beaucoup dans le choix de la méthode de délimitation. C'est d'ailleurs ce que les juges du TIDM et de la CIJ ont éloquemment traduit en soulignant que *« [l]a méthode à retenir doit (…) être celle qui, dans le contexte géographique et les circonstances particulières de chaque cas d'espèce, permettra d'aboutir à une solution équitable»*[406]*,* sans contredire outre mesure, le professeur Jean-Pierre BEURIER qui estime que *« le caractère vague des articles 74 alinéa 1 et 83 alinéa 1* [CMB relatifs à la délimitation de la ZEE et du plateau continental] *interdit de considérer qu'il existe des principes applicables à la matière. »* [407] En l'état actuel de la jurisprudence et du droit international, il nous semble hasardeux d'affirmer que la règle de l'équidistance a fini par s'imposer. Dans l'affaire de la délimitation de la frontière

dans l'océan atlantique, TIDM, 23 septembre 2017. Voir aussi, Michel VOELCKEL, « Aperçu de quelques problèmes techniques concernant la délimitation des frontières maritimes », in *Annuaire français de droit international*, volume 25, 1979, p.701.

[403] Jean-Paul PANCRACIO, *Droit de la mer*, ouvrage préc., p. 271.

[404] Discours prononcé le 22 juillet 2008 à l'occasion de la soixantième session de la Commission du droit international, p. 3.

[405] Philippe VINCENT, *Droit de la mer*, ouvrage préc., p.119.

[406] TIDM, arrêt, 14 mars 2012, Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le golfe du Bengale, § 235 ; v. aussi ibid., § 338 ; CIJ, arrêt, 24 février 1982, Plateau continental (Tunisie/Jamahiriya Arabe Libyenne), Recueil 1982, p. 49, § 50 ; CIJ, arrêt, 3 juin 1985, Plateau continental (Jamahiriya arabe libyenne/Malte), Recueil 1985, p. 30, § 28.

[407] Jean-Pierre BEURIER et Patrice CADENAT, « Le droit de la mer, dix après Montego-Bay », *Le Droit maritime français*, n° 531, 1993, pp.1-12.

maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire[408], le TIDM a tranché le litige en faveur du premier cité. Les affaires pendantes[409] et celles à venir nous situeront.

b - La question des voies de recours

Dans le système juridictionnel international, l'idée même de recours contre les décisions rendues par des tribunaux arbitraux ou des Cours de justice dans les différends opposant des États a été progressivement admise[410], parce que la conception que l'on avait de telles décisions c'est qu'elles sont revêtues de l'autorité de la chose jugée *(Res judicata pro veritate habetur)*[411] qui traduit parfaitement la sécurité juridique recherchée. D'ailleurs, les décisions rendues par ces juridictions apparaissent définitives[412].

Mais face à la considération sécuritaire, se présente l'impératif de bonne administration de la justice qui impose le respect des droits de chaque acteur de la vie sociale, politique et économique.

Aussi, le droit international a-t-il mis en place des mécanismes juridiques qui permettent l'exercice de recours contre les sentences ou les arrêts des juridictions

---

[408] Nous citons avec intérêt le différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'Océan atlantique porté devant la Chambre spéciale du TIDM. Dans cette affaire, les parties sont contraires sur la méthode de délimitation. Alors que le Ghana prône la méthode d'équidistance/circonstances pertinentes, la Côte d'Ivoire revendique, à titre principal, la méthode de la ligne bissectrice et, subsidiairement celle d'équidistance-circonstances pertinentes. Après avoir constaté qu'il n'existe aucun accord, même tacite, de délimitation de la frontière maritime entre les deux États, dans son arrêt rendu le 23 septembre 2017, la Chambre spéciale du TIDM a décidé de procéder à la délimitation suivant la méthode de l'équidistance qui prévaut en l'espèce eu égard au fait que « les côtes du Ghana et de la Côte d'Ivoire sont droites et exemptes de formations maritimes ou d'échancrures ».

[409] Nous notons le différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre Maurice et les Maldives dans l'Océan indien. Le 24 septembre 2019, la République de Maurice et la République des Maldives ont transmis au Tribunal international du droit de la mer un compromis et une notification en vue de porter leur différend relatif à la délimitation de la frontière maritime dans l'océan Indien à une chambre spéciale du Tribunal qui sera constituée en application de l'article 15, paragraphe 2, du Statut du Tribunal. Par une ordonnance du 27 septembre 2019, une chambre spéciale du Tribunal a été constituée pour connaître du différend.

[410] Sur l'historique des procédures de révision et d'interprétation, voir Elisabeth ZOLLER, « Observations sur la révision et l'interprétation des sentences arbitrales », in *Annuaire français de droit international*, volume 24, 1978, pp. 330-331. ; Caldeira Nemer Leonardo BRANT, « L'autorité de la chose jugée et la révision devant la Cour Internationale de Justice à la lumière des derniers arrêts de celle-ci (Yougoslavie c. Bosnie et El Salvador c. Honduras) », in *Annuaire français de droit international*, volume 49, 2003, p.248 (3).

[411] La chose jugée est tenue pour vérité.

[412] L'article 81 de la Convention de La Haye du 18 octobre 1907 dispose que « la sentence, dûment prononcée et notifiée aux agents des Parties, décide définitivement et sans appel la contestation » ; l'article 60 du Statut de la CIJ souligne que « l'arrêt est définitif et sans recours » tandis que l'article 33-1 du Statut du TIDM précise que « la décision du Tribunal est définitive et toutes les parties au différend doivent s'y conformer. »

internationales. Les instruments juridiques internationaux qui règlementent les différends frontaliers interétatiques en énoncent deux, à savoir l'interprétation et la révision.

Prévue par divers textes, l'interprétation[413], dans certains cas, n'était possible qu'autant que les parties l'ont prévue dans le compromis[414] et l'arbitre ne pouvait interpréter sa sentence en l'absence d'un tel accord. Dans son avis consultatif relatif à la délimitation de la frontière polono-tchécoslovaque, la Cour Permanente de Justice internationale avait réaffirmé cette exigence en estimant qu'*« à moins d'un accord formel intervenu entre les parties, l'arbitre est sans qualité pour interpréter (…) sa sentence. »*[415] Mais d'autres textes comme le Statut de la CIJ et celui du TIDM admettent aujourd'hui qu'une seule partie puisse introduire le recours en interprétation en cas de contestation sur le sens et la portée de la décision[416].

Depuis l'arrêt de la Cour permanente de Justice internationale du 16 décembre 1927 (la première demande en interprétation dont la CPJI avait été saisie était celle de l'affaire du *traité de Neuilly*, arrêt n °3, 1925)[417], et dans lequel elle avait à statuer sur une requête du Gouvernement allemand en interprétation de ses arrêts n° 7 et n° 8 relatifs à l'affaire de *l'Usine de Chorzow*[418], il est unanimement admis que la demande en interprétation doit obéir à deux conditions :

« 1° il faut qu'il y ait contestation sur le sens et la portée d'un arrêt de la Cour ;

2° il faut que la demande vise à une interprétation de l'arrêt. »[419]

---

[413] Article 82 de la Convention de La Haye du 18 octobre 1907 ; articles 60 du Statut de la CIJ et 98 du Règlement de la CIJ ; articles 33-3 du Statut du TIDM et 126 du Règlement du TIDM.

[414] Article 82 de la Convention de La Haye du 18 octobre 1907 : « Tout différend qui pourrait surgir entre les parties, concernant l'interprétation et l'exécution de la sentence, sera, sauf stipulation contraire, soumis au jugement du Tribunal qui l'a rendue. »

[415] CPJI, Série B n° 8, p. 38, cité par Elisabeth ZOLLER, « Observations sur la révision et l'interprétation des sentences arbitrales », in *Annuaire français de droit international*, volume 24, 1978, pp. 330-331.

[416] La requête du Royaume-Uni du 17 octobre 1977 au sujet de l'interprétation et de la portée de la sentence arbitrale du 30 juin 1977 en vertu de l'article 10 du compromis d'arbitrage du 10 juillet 1975 dans l'affaire de la mer d'Iroise (République française c. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord) ; la requête de la Tunisie du 27 juillet 1984 en révision et en interprétation de l'arrêt du 24 février 1982 dans le différend qui l'opposait à la Libye.

[417] CPJI, Série. A, n° 4.

[418] Dans l'affaire de l'*Usine de Chorzów*, la Cour avait décidé que la Pologne n'avait pas le droit de rayer la *Oberschlesische Gesellschaft* du registre foncier en la remplaçant par l'État polonais comme nouveau propriétaire. Par la suite, la Cour avait décidé que la Pologne devait à l'Allemagne des compensations. Malgré ces jugements, la Pologne avait soutenu avec succès devant ses propres tribunaux que la compagnie lui appartenait de droit. L'Allemagne approcha à nouveau la CPJI pour affirmer que l'interprétation que donnait la Pologne aux jugements de la Cour, lui permettant d'agir comme elle l'avait fait devant ses propres tribunaux, était erronée.

[419] C.P.J.I, Série A, n° 13, p. 10, cité par Elisabeth ZOLLER, « Observations sur la révision et l'interprétation des sentences arbitrales », op., cit., p.338. L'article 60 du Statut de la CIJ énumère ces

La contestation doit résulter d'une divergence de vues entre les parties sur des points définis, et on ne peut considérer comme une contestation aux termes de l'article 60 le seul fait que l'une des Parties déclare l'arrêt obscur, tandis que l'autre le déclare parfaitement clair[420]. L'interprétation vise en définitive à préciser la chose jugée, à éclairer les parties sur les obscurités éventuelles de la décision et non à la modifier. Elle permet ainsi d'établir la sécurité des droits de chacune des parties[421]. C'est d'ailleurs en raison de son effet limité que Georges SCELLE estime que *« le recours en interprétation n'est pas, à proprement parler, un recours contre la sentence ; c'est plutôt une procédure de confirmation. »*[422]

À l'occasion de l'affaire de la mer d'Iroise, le tribunal arbitral saisi de la demande en interprétation du Royaume-Uni a précisé que *« l'interprétation est un processus purement auxiliaire qui peut servir à expliquer, mais non pas à modifier ce que le Tribunal a déjà décidé avec force obligatoire et qui est chose jugée. L'interprétation pose la question la question de savoir ce que le tribunal a tranché avec force obligatoire dans sa décision et non pas celle de savoir ce que le tribunal devrait maintenant décider à la lumière de faits ou d'arguments nouveaux. Une requête en interprétation doit donc réellement porter sur la détermination du sens et de la portée de la décision, et elle ne peut servir de moyen pour « réviser » ou « annuler » la décision, procédures d'un genre différent et auxquelles s'appliquant des considérations différentes. »*[423]

Devant la CIJ, on peut citer des demandes en interprétation comme celle de l'arrêt du 20 novembre 1950 en l'affaire du *Droit d'asile* (la Colombie avait présenté une demande visant à savoir si M. Haya de la Torre devait finalement être rendu aux autorités péruviennes. La Cour estima qu'il n'y avait à cet égard pas de contestation entre les parties et qu'en plus la question posée allait au-delà des contenus du jugement à interpréter ; la requête était déclarée irrecevable)[424], la demande en interprétation de l'arrêt du 11 juin 1998 en l'affaire de la Frontière terrestre et maritime, Exceptions préliminaires, Nigéria c. Cameroun, 1999 en l'affaire *Cameroun/Nigéria* (la Cour a été confrontée pour la première fois à une demande concernant un jugement de compétence et recevabilité. Elle a confirmé que l'interprétation au sens de l'article 60 du Statut pouvait porter aussi sur un tel arrêt. Il s'agissait pour le Nigéria de préciser la portée de la compétence de la Cour relativement à certains incidents de frontière dont le Cameroun se prévalait pour engager sa responsabilité internationale)[425] et la

---

conditions : « En cas de contestation sur le sens et la portée de l'arrêt, il appartient à la Cour de l'interpréter, à la demande de toute partie. »

[420] CIJ, 27 novembre 1950, arrêt, *Droit d'asile*, *interprétation*, *Rec. 1950*, p. 402.

[421] Elisabeth ZOLLER, « Observations sur la révision et l'interprétation des sentences arbitrales », in *Annuaire français de droit international*, volume 24, 1978, p. 351.

[422] Georges SCELLE, Rapport sur la procédure arbitrale (A/CN.4/18), A.C.D.I, 1950, volume II, p. 143.

[423] Sentence arbitrale du 14 mars 1978, § 29.

[424] CIJ, *Recueil*, 1950, p. 395 & s.

[425] CIJ, *Recueil*, 1999-I, p. 31 & s.

demande en interprétation de l'arrêt du 31 mars 2001 dans l'affaire *Avena*[426] (le Mexique considérait que les obligations mises à la charge des États-Unis par le jugement précédent de la Cour étaient fondamentalement des obligations de résultat alors que les États-Unis les considéreraient fondamentalement comme des obligations de moyens.)[427]

Contrairement à l'interprétation qui vise à préciser le sens et la portée de la décision, la révision[428] peut conduire à remettre en cause l'autorité de la chose jugée et, même à modifier le dispositif de la décision originelle en raison notamment de l'intervention d'un fait nouveau[429].

Mais pour Georges SCELLE, l'atteinte à la res judicata n'est qu'apparente. Selon lui, « l'autorité de la chose jugée n'est pas ici en question puisque la révision ne peut intervenir que dans le cas où il y a eu, depuis la sentence, découverte d'un « fait nouveau », et que ce fait nouveau suppose que la sentence aurait été différente s'il eût été connu des juges. »[430]

Il est toutefois difficile de souscrire à ce raisonnement d'autant que l'intervention d'un fait nouveau décisif peut constituer un motif de remise en cause de ce qui a été jugé. C'est d'ailleurs cet effet « dévastateur » de la procédure de révision qui justifie la rigidité de ses conditions de mise en application[431] (cependant les dispositions

---

[426] Baptiste TRANCHANT, « L'arrêt rendu par la Cour internationale de Justice sur la Demande en interprétation de l'arrêt Avena », in *Annuaire français de droit international*, volume 55, 2009, pp.191-220.

[427] Ordonnance du 16 juillet 2008.

[428] Article 83 de la Convention de La Haye de 1907 ; articles 61 du Statut de la CIJ et 99 du Règlement de la CIJ ; articles 127 à 129 du Règlement du TIDM.

[429] Leonardo NEMER et Caldeira BRANT, « L'autorité de la chose jugée et la révision devant la Cour Internationale de Justice à la lumière des derniers arrêts de celle-ci (Yougoslavie c. Bosnie et El Salvador c. Honduras) », in *Annuaire français de droit international*, volume 49, 2003, p. 249 ; Elisabeth ZOLLER, « Observations sur la révision et l'interprétation des sentences arbitrales », in *Annuaire français de droit international*, volume 24, 1978, p. 351.

[430] Georges SCELLE, Rapport sur la procédure arbitrale (A/CN.4/18), A.C.D.I, 1950, volume II, p. 12.

[431] L'article 83 de la Convention de La Haye du 18 octobre 1907 : « Les Parties peuvent se réserver dans le compromis de demander la révision de la sentence arbitrale. Dans ce cas, et sauf stipulation contraire, la demande doit être adressée au Tribunal qui a rendu la sentence. Elle ne peut être motivée que par la découverte d'un fait nouveau qui eût été de nature à exercer une influence décisive sur la sentence et qui, lors de la clôture des débats, était inconnu du Tribunal lui-même et de la Partie qui a demandé la révision. La procédure de révision ne peut être ouverte que par une décision du Tribunal constatant expressément l'existence du fait nouveau, lui reconnaissant les caractères prévus par le paragraphe précédent et déclarant à ce titre la demande recevable. Le compromis détermine le délai dans lequel la demande de révision doit être formée. » L'article 61 du Statut de la CIJ : « 1**.** La révision de l'arrêt ne peut être éventuellement demandée à la Cour qu'en raison de la découverte d'un fait de nature à exercer une influence décisive et qui, avant le prononcé de l'arrêt, était inconnu de la Cour et de la partie qui demande la révision, sans qu'il y ait, de sa part, faute à l'ignorer. 2**.** La procédure de révision s'ouvre par un arrêt de la Cour constatant expressément l'existence du fait nouveau, lui reconnaissant les caractères qui donnent ouverture à la révision, et déclarant de ce chef la demande recevable.

relatives à la révision ne précisent pas la conséquence d'un tel recours sur l'arrêt ou la sentence en cause) et la réticence des juridictions internationales à la rendre opérante. Cette réserve s'observe particulièrement dans la jurisprudence récente de la CIJ[432] qui a déclaré irrecevables les trois requêtes aux fins de révision des arrêts qu'elle avait rendus. En analysant ces arrêts[433] , il apparaît dans le raisonnement de la CIJ que les exigences de l'article 61 du Statut n'étaient pas remplies soit parce que le fait nouveau invoqué par les parties demanderesses n'en constituait pas un (pour la Tunisie, le fait nouveau concerne le véritable tracé de la concession pétrolière libyenne n°137, expressément visée par le dispositif de l'arrêt du 24 février 1982 ; la République fédérale de Yougoslavie prétend que son admission à l'ONU le 1er novembre 2000 en tant que nouvel État membre a constitué un fait nouveau de nature à exercer une influence décisive sur la question de la compétence *rationae personae* à son égard et que ce fait était inconnu d'elle et de la Cour lors du prononcé de l'arrêt du 11 juillet 1996), soit si ces faits peuvent être considérés comme faits nouveaux, ils sont sans influence décisive sur l'arrêt dont la révision est sollicitée (El Salvador expliquait avoir découvert des preuves scientifiques, historiques, cartographiques et documentaires depuis l'arrêt du 11 septembre 1996 qui attestent que la rivière « Goascoran » qui servait de frontière avec le Honduras avait connu une avulsion qui eut lieu vers 1762, de sorte que le tracé de la frontière fait le long du cours actuel de la rivière ne correspondait pas à la réalité).

Il en résulte en définitive que le recours à la procédure de révision reste pour le moins exceptionnel et ses conditions de recevabilité sont interprétées de façon restrictive. Il reste que dans l'hypothèse où ce recours sera déclaré recevable, son effet sur la décision dont la révision est sollicitée ne manquera pas d'affecter l'autorité de la chose jugée, car selon madame Elisabeth ZOLLER, *« saisi d'une demande en révision, l'arbitre* [ou le juge] *peut et même doit reprendre les bases juridiques de sa décision, dès lors qu'il apparaît que celles-ci sont atteintes par la découverte d'un fait nouveau* [de nature à exercer une influence décisive et qui, avant le prononcé de l'arrêt, était

---

3**.** La Cour peut subordonner l'ouverture de la procédure en révision à l'exécution préalable de l'arrêt. 4**.** La demande en révision devra être formée au plus tard dans le délai de six mois après la découverte du fait nouveau. 5**.** Aucune demande de révision ne pourra être formée après l'expiration d'un délai de dix ans à dater de l'arrêt. »

[432] La demande en révision et en interprétation de l'arrêt du 24 février 1984 dans le différend du plateau continental (Tunisie c. Libye), voir Emmanuel DECAUX, « L'arrêt du 10 décembre 1985 de la Cour Internationale de Justice sur la demande en révision et en interprétation de l'arrêt du 24 février 1982 en l'affaire du plateau continental (Tunisie/Libye) », in *Annuaire français de droit international*, volume 31, 1985, pp.324-349. La demande en révision de l'arrêt du 11 juillet 1996 dans l'affaire relative à l'application de la Convention pour la prévention et la répression du crime de génocide (République fédérale de Yougoslavie c. Bosnie Herzégovine) et de l'arrêt du 11 septembre 1992 dans le différend frontalier terrestre, insulaire et maritime (El Salvador c. Honduras, Nicaragua intervenant), voir Leonardo NEMER et Caldeira BRANT, « L'autorité de la chose jugée et la révision devant la Cour Internationale de Justice à la lumière des derniers arrêts de celle-ci (Yougoslavie c. Bosnie et El Salvador c. Honduras) », in *Annuaire français de droit international*, volume 49, 2003, pp. 248-265.

[433] L'arrêt du 10 décembre 1985 (Tunisie/Libye), l'arrêt du 3 février 2003 (République fédérale de Yougoslavie c. Bosnie Herzégovine) et l'arrêt du 18 décembre 2003 (El Salvador c. Honduras).

inconnu de la Cour et de la partie qui demande la révision, sans qu'il y ait, de sa part, faute à l'ignorer].»[434]

Le règlement des différends frontaliers maritimes dans la région du golfe de Guinée reste fortement tributaire des systèmes juridictionnels internationaux institués principalement sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies dont tous les États du golfe de Guinée sont membres. Dans l'optique du règlement pacifique des conflits interétatiques prôné par l'ONU, certains États qui longent les côtes de l'Océan Atlantique sud, se sont regroupés en une commission dénommée Commission du golfe de Guinée pour mettre en place un mécanisme de dialogue et de concertation propre à prévenir, gérer et régler les conflits liés aux délimitations des

Frontières et à l'exploitation économique et commerciale des richesses naturelles situées aux limites territoriales et notamment en cas de chevauchement des Zones Economiques Exclusives (ZEE) des États Membres.

B- Le recours à la Commission du golfe de Guinée : une contribution mitigée

La Commission du golfe de Guinée qui regroupe actuellement huit États (Angola, Cameroun, Congo, République Démocratique du Congo, Gabon,

Guinée-Équatoriale, Nigeria, et São Tomé et Principe) a été créée le 19 novembre 1999 à Libreville au Gabon et dotée de la personnalité juridique[435] en vue d'être titulaire de droits et d'assumer des obligations. Elle a été instituée par le Traité du 3 juillet 2001 pour répondre à des objectifs multiformes[436] et ambitieux basés sur des principes tels que *« l'égalité souveraine de tous les États membres ; la non-ingérence dans les affaires intérieures des États membres ; le règlement pacifique des différends ; l'intangibilité des frontières héritées de la colonisation ; la non-agression ; la non-utilisation de son territoire aux fins d'activités dirigées contre la souveraineté et l'intégrité territoriale d'un État membre. »*[437]

Pour atteindre ces objectifs, la CGG s'est dotée de deux organes politiques (la Conférence des Chefs d'État et de gouvernement et le Conseil des ministres), d'un organe administratif (le Secrétariat) et d'un organe juridictionnel (le Mécanisme arbitral ad hoc).

La Conférence des Chefs d'État et de gouvernement est l'organe suprême de la Commission[438] chargée de définir la politique générale et d'assurer les grandes

---

[434] Elisabeth ZOLLER, « Observations sur la révision et l'interprétation des sentences arbitrales », article préc., p.351.

[435] Article 22 du Traité.

[436] Article 3 du Traité.

[437] Article 4 du Traité.

[438] Article 7 du Traité.

orientations de l'institution. Elle adopte son règlement intérieur et prend les décisions par consensus ou, le cas échéant, à la majorité des deux tiers des États présents. Depuis sa mise en place, la Conférence des Chefs d'État et de gouvernement s'est réunie trois fois (le 25 août 2006 à Libreville au Gabon, le 25 novembre 2008 à Luanda en Angola et le 22 janvier 2009 dans la capitale angolaise)[439].

Le Conseil des ministres comprend les ministres chargés des questions importantes pour la CGG telles que la sécurité, la gestion des ressources naturelles, l'économie ou l'énergie. Il adopte son règlement intérieur et aidé dans sa tâche, de comités spécialisés.

Aux termes de l'article 16 du Traité, « le Secrétariat est dirigé par un Secrétaire exécutif nommé par la Conférence pour un mandat de trois ans renouvelable une seule fois. » Il est l'organe permanent de la Commission auquel il est assigné d'importantes fonctions.

Le Mécanisme arbitral ad hoc est un organe dont les contours ne sont pas clairement définis. Il apparaît comme un organe juridictionnel qui peut être saisi, tout comme d'autres organes de règlement pacifique prévus par la Charte des Nations-Unies et de l'Acte constitutif de l'Union Africaine, en cas d'échec du règlement amiable de différends interétatiques. À notre connaissance, le Mécanisme arbitral n'a pas encore été saisi dans le cadre d'un différend.

Les objectifs affichés par la CGG s'inscrivent parfaitement dans le cadre des recommandations de la Charte des Nations-Unies qui invite les États à régler pacifiquement les conflits de tout genre qui les opposent. À cet effet, la Commission constitue un cadre de concertation et de développement sous-régional approprié pour des questions relatives, notamment au règlement des conflits liés à la délimitation des frontières et à l'exploitation économique et commerciale des richesses naturelles situées aux limites territoriales. Louables en apparence, ces objectifs contrastent cependant avec la réalité, eu égard à la latence des différends frontaliers maritimes[440], à l'état de paupérisation des populations qui vivent sous le seuil de pauvreté, à la recrudescence des actes de piraterie dans cette zone du golfe de Guinée dont le delta du Niger en est l'épicentre. La détermination affichée à l'orée de la création de la CGG semble aujourd'hui céder le pas à un certain immobilisme consubstantiel aux États de l'Afrique subsaharienne. Manque de moyens ou plutôt manque de repère !

La crédibilité de la Commission du golfe de Guinée apparait de ce fait fragile. L'engagement total des principaux animateurs que sont les Chefs d'États et de gouvernement, une redéfinition de l'espace géographique du golfe de Guinée qui intégrerait l'ensemble des États qui bordent les côtes de l'Atlantique sud depuis le

---

[439] Ménélik Essono, « Différends frontaliers maritimes et exploitation pétrolière dans le golfe de Guinée », op. cit., p. 22.

[440] Michaël PAURON, Stéphane BALLONG, Jean-Michel MEYER et Pascal AIRAULT, « Pétrole: les frontières de la discorde », Jeune Afrique, 29 mars 2010 [en ligne].

Sénégal jusqu'à l'Angola se présentent comme des propositions de solutions envisageables.

L'activité pétrolière offshore est essentiellement réglementée par le droit international qui en constitue d'ailleurs le principal ressort juridique. Les normes juridiques internationales ont démontré leur influence sur celles internes parce qu'elles sont incontournables, ne serait-ce qu'au regard de la définition des espaces maritimes où s'exerce une telle activité ou du règlement des différends frontaliers qui lui sont inhérents.

Cependant, l'influence de la norme internationale ne signifiant pas exclusion de la norme interne, le régime juridique de l'activité pétrolière ne peut se nourrir de la seule règle juridique internationale. Le cadre réglementaire interne qui en constitue un complément nécessaire et indispensable mérite d'être présenté.

Titre 2 - Le cadre réglementaire interne de l'activité pétrolière offshore

La règlementation interne de l'activité pétrolière intègre plusieurs objectifs : l'État entend exprimer et exercer sa souveraineté sur les ressources naturelles qui s'accumulent sur son sol ou son sous-sol[441], l'État met en place une politique économique et des mécanismes juridiques pour attirer des investisseurs dans le domaine de la reconnaissance, de la recherche et de l'exploitation pétrolière, il entend également faire de l'activité pétrolière un outil de création d'emplois[442].

Pour atteindre ces objectifs, l'État développe une activité normative qui tient compte de ses priorités en matière de développement, mais aussi du cadre juridique international auquel il a adhéré.

L'on observe qu'au plan interne, la règlementation de l'activité pétrolière octroie finalement des prérogatives à l'État hôte (chapitre 1) et définit les conditions d'une bonne relation entre celui-ci et les autres acteurs du secteur pétrolier (chapitre 2).

---

[441] Article 2 du code pétrolier de Côte d'Ivoire. Voir aussi l'article 3-1 du code pétrolier du Cameroun.

[442] L'article 52 du code pétrolier ivoirien : « le titulaire d'un contrat pétrolier ainsi que ses sous-traitants doivent accorder la préférence aux entreprises ivoiriennes pour les contrats de construction, de fourniture et de prestations de services… » ; l'article 53 : « le titulaire d'un contrat pétrolier ainsi que ses sous-traitants doivent employer par priorité du personnel de nationalité ivoirienne qualifié pour les nécessités de leurs opérations.

À cette fin, dès le commencement des opérations pétrolières, le titulaire du contrat pétrolier doit établir et financer un programme de formation de personnel ivoirien, de toutes qualifications, dans les conditions qui sont fixées dans le contrat pétrolier. »

Chapitre 1 - Les prérogatives de l'État hôte dans l'activité pétrolière

L'État hôte est au cœur de l'activité pétrolière. En tant qu'acteur principal du processus de mise en œuvre de la politique économique, sociale et environnementale au plan national, il dispose de larges prérogatives dans le cadre de l'exercice de l'activité pétrolière. À ce titre, il assure le contrôle de cette activité (section 2), choisit le mode de son accomplissement soit par lui-même soit par une tierce personne (section 1) et organise une règlementation fiscale, douanière et des changes appropriée en vue de tirer profit de l'activité pétrolière (section 3).

Section 1- Les initiatives de l'État hôte

L'État hôte exerçant des droits souverains et exclusifs[443] sur les gisements et accumulations naturels d'hydrocarbures dans le sol ou le sous-sol de son territoire[444] peut être conduit à entreprendre directement des opérations pétrolières (paragraphe 1) ou à autoriser des tiers à les entreprendre en leur octroyant des titres pétroliers (paragraphe 2).

Paragraphe 1- L'initiative personnelle de l'État

Dans cette hypothèse, l'initiative de l'État peut prendre deux formes : soit l'État réalise lui-même les opérations pétrolières (A) soit il les fait réaliser pour son compte par des personnes morales nationales de droit public dûment mandatées à cet effet (B)[445].

A - L'État, acteur direct des opérations pétrolières offshore

À première vue, l'ambition de l'État d'entreprendre lui-même directement les opérations pétrolières, peut paraître séduisante tant elle traduit une illustration de

---

[443] Les États du golfe de Guinée ont toujours affirmé ce droit de propriété sur leurs ressources naturelles (articles 2 du code pétrolier et 36 du code de l'environnement de Côte d'Ivoire ; article 3-1 du code pétrolier du Cameroun ; article 3 du code pétrolier du Congo ; article 3 du code pétrolier du Bénin ; article 4 du code pétrolier du Togo ; article 1-1 du code pétrolier du Ghana, etc.). Certains États africains affirment dans leur Constitution le principe de la souveraineté permanente sur les ressources naturelles (c'est le cas notamment des pays lusophones dont l'Angola : article 3 alinéa 3 de la Constitution de 2010) alors que d'autres se limitent à affirmer la propriété de l'État sur ces ressources. En ce qui concerne la Côte d'Ivoire, la propriété des ressources naturelles est bâtie sur le régime domanial. Selon ce régime, l'État attribue le droit d'exploitation à des entreprises de son choix qui sont tenues d'observer les conditions posées par la loi sans discrimination. D'autres régimes existent tels que le régime d'occupation (disparu de nos jours en Afrique), le régime régalien (comme en France), le régime de l'accession (en vigueur aux États-Unis par exemple) et le régime musulman. Voir, Thierry LAURIOL et Emilie RAYNAUD, *le droit pétrolier et minier en Afrique*, Droits africains, LGDJ, 2016, pp. 77-94.

[444] Article 2 du code pétrolier ; article 36 du code de l'environnement. Il s'agit de l'espace terrestre, la mer territoriale, la zone économique exclusive et du plateau continental.

[445] Article 5-1 du code pétrolier du Cameroun, article 5 alinéa 1er du code pétrolier de Côte d'Ivoire.

l'exercice de la souveraineté permanente des États sur leurs ressources naturelles[446] et une volonté de l'État d'accomplir sa mission de développement social et économique du pays sans subir les effets de la puissance financière et de la position de domination des multinationales pétrolières. Les opérations pétrolières sont ici assurées par l'État.[447]

Dans ce cas, l'État se trouverait investi d'une mission de service public pour satisfaire les besoins locaux en hydrocarbures, mais aussi en situation d'une personne accomplissant des actes de commerce[448] comme une personne de droit privé. Une telle initiative implique pour l'État d'avoir une surface financière extrêmement importante pour faire face aux multiples charges que nécessitent les opérations pétrolières ainsi qu'une organisation structurelle qui dispose de compétences techniques, technologiques et une expertise dans le domaine de l'ingénierie.

Mais à voir de près, la faible compétitivité des États du golfe de Guinée, la faiblesse des capitaux dont ils disposent, l'absence d'une Administration pétrolière fiable sont autant de facteurs qui rendent impossible la mise en œuvre de cette initiative. Ainsi, loin d'être une réalité, l'action directe de l'État dans la réalisation de l'activité pétrolière au niveau des États du golfe de Guinée en général et de la Côte d'Ivoire en particulier doit-elle être envisagée comme une affirmation de principe qui, conjuguée avec une réelle volonté des États producteurs de pétrole de la région, peut aboutir à la création d'une société pétrolière à l'échelle continentale[449].

B - L'État, substitué dans les opérations pétrolières offshore

La seconde forme que peut prendre l'initiative de l'État dans la réalisation de l'activité pétrolière se traduit par la substitution de l'État par une personne morale nationale de droit public. Ce n'est plus l'État lui-même qui entreprend directement les opérations pétrolières, mais il les fait réaliser pour son compte par des *« établissements ou organismes publics dûment mandatés à cet effet. »*[450]

Entre l'État et la personne morale, il s'établit un rapport de mandant à mandataire, celui-ci étant investi de la mission de réaliser des opérations pétrolières pour le compte

---

[446] La Résolution des Nations Unies 1803 (XVII) du 14 décembre 1962 : 1. « Le droit de souveraineté permanente des peuples et des nations sur leurs richesses et ressources naturelles doit s'exercer dans l'intérêt du développement national et du bien-être de la population de l'État intéressé. »

[447] Un exemple peut être fourni par les affaires du Bac d'Eloka (1921) et des Centaures Routiers (1970), l'exploitation des bacs étant assurée respectivement par la colonie de Côte d'Ivoire et par l'État de Côte d'Ivoire.

[448] Les articles 7-4 du code pétrolier du Cameroun et 8 alinéa 6 du code pétrolier de Côte d'Ivoire disposent que « les activités relatives aux opérations pétrolières (reconnaissance, recherche, exploitation et transport) sont considérées comme des actes de commerce. »

[449] Voir nos développements sur cette approche, pp. 133-134.

[450] Article 5-1 du code pétrolier du Cameroun.

de celui-là[451]. En conférant cette mission à des personnes morales nationales, le législateur pétrolier ivoirien entend donner la priorité aux établissements publics nationaux[452] qui peuvent être soit des établissements publics administratifs[453] soit des établissements publics à caractère industriel et commercial[454].

Les modalités de participation directe de l'État dans les activités pétrolières ci-devant décrites sont difficiles à mettre en œuvre pour des raisons tenant essentiellement au manque de capitaux et de technologie nécessaires. La pratique pétrolière montre que les États hôtes constituent une société pétrolière nationale qui leur sert le plus souvent d'interface vis-à-vis des compagnies pétrolières étrangères. Celles-ci, beaucoup actives dans le bassin sédimentaire de ces États, ne peuvent y entreprendre des opérations pétrolières qu'après avoir été autorisées par l'autorité compétente.

Paragraphe 2- L'autorisation administrative, un préalable à l'accomplissement de toute activité pétrolière par un tiers

L'affirmation de la pleine et exclusive propriété de la Côte d'Ivoire sur ses gisements et accumulations naturels dans le sol ou le sous-sol du territoire a pour corollaire l'autorisation administrative préalable et obligatoire avant l'accomplissement de toutes opérations pétrolières par toute personne, même le propriétaire de la surface[455].

Cette autorisation administrative prend la forme de titres pétroliers ou de titres miniers d'hydrocarbures[456] dont il convient de présenter la typologie (A) ainsi que la nature et le régime juridiques (B).

---

[451] La responsabilité des actes accomplis dans le cadre de cette mission incomberait alors à l'État tant que l'établissement public concerné n'aurait pas outrepassé le cadre de sa mission.

[452] L'établissement public est une personne morale de droit public gérant un service public, voir René DEGNI-SEGUI, *Droit administratif général*, 2e éd. Abidjan, CRES, 1996, p.199. ; article 1er de la loi ivoirienne n° 98-388 du 2 juillet 1998 fixant les règles générales relatives aux Établissements publics nationaux et portant création de catégories d'Établissements publics et abrogeant la loi n° 80-1070 du 13 septembre 1980, JORCI n° 30 du 23 juillet 1998, p. 707.

[453] Selon l'article 53 de la loi précitée, « constitue un établissement public administratif, tout service public doté de la personnalité morale de droit public et de l'autonomie financière, dont les ressources sont essentiellement d'origine publique et les prestations, en principe, gratuites. »

[454] L'article 54 de ladite loi indique que, « constitue un établissement public à caractère industriel et commercial, tout établissement doté de la personnalité morale de droit public et de l'autonomie financière, qui remplit une mission de service public spécialisé à caractère industriel ou commercial, et dont les ressources résultent principalement des redevances perçues sur les usagers. »

[455] L'article 4 alinéa 2 du code pétrolier de Côte d'Ivoire dispose que « nul ne peut entreprendre des opérations pétrolières, même le propriétaire de la surface, s'il n'y a pas été préalablement autorisé conformément aux dispositions de la présente loi. » L'article 4-1 du code pétrolier du Cameroun va dans le même sens en énonçant qu'« une personne physique ou morale, y compris les propriétaires du sol, ne peut entreprendre des opérations pétrolières que si elle a été préalablement autorisée à le faire par l'État», voir aussi article 4 alinéa de la loi n° 98-05 du 8 janvier 1998 portant code pétrolier du Sénégal, article 4 du code pétrolier du Congo.

[456] Une précision sémantique mérite d'être apportée à ce sujet. Certaines législations (par exemple le code pétrolier du Congo) emploient l'expression « titre minier » pour désigner l'acte administratif

A- La typologie des titres pétroliers

En matière pétrolière, divers actes portant autorisation administrative à accomplir une opération peuvent être délivrés[457]. Cependant, ceux auxquels on peut conférer la qualité de titre pétrolier, stricto sensu, sont relatifs à l'exploration ou la recherche et à l'exploitation ou la production d'hydrocarbures[458]. À ce stade, il convient de préciser que se rapportant à une opération pétrolière, en l'occurrence la prospection ou la reconnaissance, l'autorisation de reconnaissance ne constitue pas un titre minier d'hydrocarbures[459]. La raison de cette exclusion semble transparaître de l'idée que l'autorisation de reconnaissance peut être délivrée sans la conclusion préalable d'un contrat pétrolier et elle ne confère à son titulaire aucun droit à la conclusion d'un tel contrat, ce qui explique qu'elle n'est ni cessible ni transmissible[460], alors que le titre

---

autorisant l'activité pétrolière. Cet acte concernerait indifféremment les minerais solides (le fer, la bauxite, etc.) et les hydrocarbures liquides et gazeux (le pétrole brut, le gaz naturel). Cette terminologie ne nous paraît pas exacte quand il s'agit d'un titre autorisant l'accomplissement d'une opération portant sur des hydrocarbures. L'expression « titre pétrolier ou titre minier d'hydrocarbures » nous paraît plus correcte ; voir en ce sens l'article 1er-j du code pétrolier de Côte d'Ivoire, l'article 1er de la loi n° 2006-18 du 17 octobre 2006 portant code pétrolier en République du Bénin, l'article 7 de la loi n° 99-003 du 18 février 1999 portant code des hydrocarbures de la République togolaise qui utilisent l'expression « titre pétrolier » ; l'article 2-r du code pétrolier du Cameroun, l'article 2-j du code pétrolier du Sénégal qui emploient l'expression « titre minier d'hydrocarbures ».

[457] Le titre de raffinage (articles 1er et 16 du code pétrolier du Bénin), l'autorisation de transport intérieur (article 45-1 du code pétrolier du Cameroun), l'autorisation de prospection ou de reconnaissance, l'autorisation de recherche, l'autorisation d'évaluation ou l'autorisation d'exploitation.

[458] L'article 10 du code pétrolier du Bénin l'affirme sans ambages que « seuls les permis de recherches et les permis d'exploitation constituent des titres pétroliers. » L'article 7-3 du code des hydrocarbures du Togo va dans le même sens en disposant que « seuls les permis d'exploration et les concessions pétrolières constituent des titres pétroliers. » Voir aussi l'article 20 du code pétrolier de Côte d'Ivoire ; L'article 23-2 du code pétrolier du Cameroun ne confère pas à l'autorisation de prospection la qualité de titre minier d'hydrocarbures.

[459] Voir en ce sens l'article 11 alinéa 2 du code pétrolier de Côte d'Ivoire qui dispose que « l'autorisation de reconnaissance est accordée pour une durée d'un an au plus et peut être renouvelée une seule fois pour une durée d'un an au plus. Elle ne constitue pas un titre minier et n'est ni cessible ni transmissible. » Les conditions d'obtention et de renouvellement de l'autorisation de prospection sont fixées aux articles 9 et suivants du décret n° 96-733 du 19 septembre 1996 (JORCI n° 19 du 8 mai 1997, p. 480) portant modalités générales d'application de la loi relative au code pétrolier. Elle est accordée par arrêté du ministre en charge des hydrocarbures sur recommandation de la Commission Interministérielle Pétrolière (C.I.P). Voir aussi l'article 26-2 du code pétrolier du Cameroun.

[460] Articles 23-2 du code pétrolier du Cameroun, 8 alinéa 3 du code des hydrocarbures du Congo et 11 alinéa 2 du code pétrolier de Côte d'Ivoire. Néanmoins, l'autorisation de reconnaissance peut conférer à son titulaire le droit de disposer des produits extraits en cas de découverte d'hydrocarbures à l'occasion de la prospection ou prévoir, en raison des circonstances exceptionnelles, notamment pour les zones marines profondes, soit un droit de préférence en cas de conclusion éventuelle d'un contrat pétrolier, soit une exclusivité de durée limitée pour conclure un contrat pétrolier sur tout ou partie du périmètre concerné.

pétrolier confère à son titulaire des droits cessibles et transmissibles, sous réserve d'approbation préalable du gouvernement[461].

On pourrait justifier cette approche par le fait que l'autorisation de reconnaissance se situerait en dehors du cadre contractuel pétrolier et, à ce stade, le rapport juridique entre l'État d'accueil et la société pétrolière étrangère se trouverait hors de la sphère contractuelle pour ne se limiter qu'au seul cadre administratif.

Mais d'autres législations confèrent à l'autorisation de reconnaissance la qualité de titre minier d'hydrocarbures. Tel est le cas de la loi pétrolière n°24-94 du 23 août 1994 du Congo qui dispose en son article 4 alinéa 2 que les *« titres miniers en matière d'hydrocarbures sont l'autorisation de prospection, le permis de recherche et le permis d'exploitation.* »

Au-delà de la controverse apparente, il existe des similitudes entre les différentes législations susvisées en ceci qu'elles attribuent compétence au ministre chargé des hydrocarbures pour délivrer l'autorisation de reconnaissance par arrêté et pour la renouveler dans les mêmes formes. En outre, toute demande de reconnaissance d'hydrocarbures reste soumise à des négociations de gré à gré[462] ou à un appel d'offre[463].

Toutefois, pour les raisons évoquées précédemment, on ne peut qu'opiner dans le sens de l'exclusion de l'autorisation de prospection du rang des titres pétroliers. Ceux-ci sont relatifs soit à la recherche soit à l'exploitation d'hydrocarbures.

1 - Les titres pétroliers relatifs à la recherche ou à l'exploration des hydrocarbures

Une fois la prospection achevée et les résultats des travaux de reconnaissance communiqués au gouvernement, celui-ci peut à tout moment conclure un contrat pétrolier sur tout ou partie du périmètre objet de l'autorisation de prospection.

La conclusion du contrat ouvre droit pour l'opérateur pétrolier de solliciter une autorisation de recherche ou d'exploration dans les limites du périmètre qui en est l'objet. Lorsqu'il s'agit d'un contrat de concession, cette autorisation prend la

---

[461] Articles 38 alinéa 1 du code pétrolier de Côte d'Ivoire, 17-1 du code pétrolier du Cameroun et 10 alinéa 4 du code des hydrocarbures du Congo

[462] Le code pétrolier ivoirien (article 8-a) prévoit des négociations de gré à gré pour l'octroi d'une autorisation de reconnaissance d'hydrocarbures ou de contrat pétrolier. Avant ces négociations, le ministre en charge des hydrocarbures fait procéder au découpage du territoire de la République (sont ici visés les espaces maritimes sur lesquels l'État exerce sa souveraineté ou dispose de droits souverains) en blocs.

[463] Voir articles 8-b du code pétrolier ivoirien et article 5-3 du code pétrolier du Cameroun.

dénomination de permis de recherche d'hydrocarbures[464] ou permis H[465]. Dans le cas d'un contrat de partage de production, l'autorisation de recherche passe sous l'appellation d'autorisation exclusive d'exploration ou, en cas de découverte, d'autorisation exclusive d'évaluation[466].

Les législations pétrolières ivoirienne et camerounaise disposent que le permis de recherche d'hydrocarbures est accordé par décret[467] pris en conseil des ministres pour une durée initiale de trois ans[468]. En cas de contrat de partage de production ou de contrats de service à risques, la signature du contrat vaut octroi de l'autorisation exclusive de recherche.

Mais l'autorisation d'exploration peut être renouvelée deux fois pour une durée de deux ans par arrêté du ministre chargé des hydrocarbures[469], sans toutefois que la durée initiale augmentée des deux renouvellements ne puisse excéder sept ans, ou neuf ans en zones marines profondes. À la date de chaque renouvellement, la superficie, objet de l'autorisation de recherche est réduite conformément aux stipulations contractuelles. Cependant, la réduction ne pourra affecter le droit pour le titulaire d'une autorisation de recherche de demander une autorisation d'exploitation en cas de découverte de gisement d'hydrocarbures commercialement exploitable.

Pendant la validité de l'autorisation de recherche et lorsque les tests de production sont en cours ou sont envisagés, le titulaire du contrat pétrolier peut solliciter une autorisation d'exploitation provisoire des puits productifs, pour une durée maximale de deux ans[470]. En Côte d'Ivoire l'octroi de cette autorisation relève de la compétence personnelle du ministre en charge des hydrocarbures[471] alors que dans certains États l'autorisation d'exploitation provisoire est accordée par décret présidentiel[472].

---

[464] Articles 20-a du code pétrolier de Côte d'Ivoire et 26 du code pétrolier du Cameroun. La loi pétrolière congolaise emploie aussi les termes de permis de recherche.

[465] Article 18 du code pétrolier du Bénin.

[466] Elle est une particularité du code pétrolier de Côte d'Ivoire. Il semble que le code pétrolier du Cameroun ne soumet pas l'évaluation à une autorisation préalable.

[467] Article 28-1 alinéa 2 du code pétrolier du Cameroun et article 13 alinéa 2 du décret d'application du code pétrolier de Côte d'Ivoire. Le premier permis de recherche d'hydrocarbures portant sur un périmètre offshore a été octroyé par la Côte d'Ivoire à un consortium composé des sociétés Esso, Shell et E.R.A.P, par décret n° 70-618 du 14 octobre 1970.

[468] En droit camerounais, la durée de l'autorisation de recherche peut être portée à cinq ans dans le cas d'une zone d'opérations pétrolières particulières (par exemple dans les zones marines profondes).

[469] Article 19 du décret d'application du code pétrolier de la Côte d'Ivoire et 23-2 du décret d'application du code pétrolier du Cameroun.

[470] La durée est identique en Côte d'Ivoire et au Cameroun.

[471] Article 22 alinéa 3 du décret d'application du code pétrolier de Côte d'Ivoire.

[472] Voir par exemple l'article 26 alinéa 1er du décret n° 2000/465 du 30 juin 2000 relatif à l'application du code pétrolier du Cameroun.

2 - Les titres pétroliers relatifs à l'exploitation des hydrocarbures

Les titres pétroliers qui s'attachent à l'exploitation des hydrocarbures varient selon que le contrat préalablement conclu entre l'État d'accueil et la société pétrolière est un contrat de concession ou un contrat de partage de production[473].

Ainsi, l'État aura à octroyer soit une concession d'exploitation lorsqu'il s'agit d'un contrat de concession soit une autorisation exclusive d'exploitation[474] dans le cas de contrat de partage de production ou de contrat de services à risques. Ces titres miniers d'hydrocarbures sont accordés par décret présidentiel[475] pour une durée maximale initiale de vingt-cinq ans en Côte d'Ivoire[476].

Le renouvellement de la concession d'exploitation ou de l'autorisation exclusive d'exploitation se fait également par voie décrétale pour une durée de dix ans en Côte d'Ivoire[477]. Le bénéfice de la prorogation de la durée initiale est subordonné à la satisfaction, par le titulaire de l'autorisation d'exploitation, de ses obligations techniques, financières et fiscales. Il doit par ailleurs démontrer la possibilité du maintien d'une production commerciale d'hydrocarbures au-delà de la période de validité en cours.

---

[473] Articles 20-b du code pétrolier de Côte d'Ivoire et 36 du code pétrolier du Cameroun.

[474] La loi pétrolière congolaise utilise les termes de permis d'exploitation (articles 17, 18, 19, etc. du code des hydrocarbures) pour désigner l'autorisation exclusive d'exploitation.

[475] Articles 31 alinéa 3 du code pétrolier de Côte d'Ivoire, 41 du code pétrolier du Cameroun, 29 du code pétrolier du Bénin. Voir à cet effet, à titre illustratif les décrets : n° 2012-225 du 29 décembre 2012 portant autorisation exclusive d'exploitation du gisement pétrolier et gazier « FOXTROT » du bloc CI-27, JORCI n° 12 du 23 mars 2012, p. 248 ; n° 2012-226 du 29 décembre 2012 portant autorisation exclusive d'exploitation du gisement pétrolier et gazier « MAHI» du bloc CI-27, JORCI n° 12 du 23 mars 2012, p. 249 ; n° 2012-225 du 29 décembre 2012 portant autorisation exclusive d'exploitation du gisement pétrolier et gazier « MARLIN » du bloc CI-27, JORCI n° 12 du 23 mars 2012, p. 249 ; n° 2012-368 du 18 avril 2012 portant autorisation exclusive d'exploitation du gisement gazier et pétrolier « GAZELLE » du bloc CI-202, JORCI n° 26 du 28 juin 2012, p. 601 ; n° 2014-838 du 17 décembre 2014 portant autorisation exclusive d'exploitation du gisement gazier et pétrolier « GAZELLE » du bloc CI-202, JORCI n° 27 du 2 avril 2015, p. 480.

[476] La même durée est appliquée au Cameroun. Elle est en revanche de vingt ans au Congo (article 19 alinéa 3). Pour un exemple de la durée initiale de 25 ans renouvelable, voir l'article 3 du décret n° 99-507 du 4 août 1999 portant autorisation exclusive d'exploitation du gisement pétrolier et gazier de la zone spéciale « F » du champ « FOXTROT » du bloc CI-27, JORCI n° 36 du 9 septembre 1999, p. 732. Ce décret a été modifié et complété par le décret n° 2009-85 du 26 mars 2009, JORCI n° 21 du 21 mai 2009, p. 301.

[477] Articles 32 alinéa 2 du code pétrolier de Côte d'Ivoire, 38 -2 du code pétrolier du Cameroun et 27 du code pétrolier du Sénégal. Au Congo, la durée maximale de prorogation est de cinq ans.

B- La nature et le régime juridiques des titres pétroliers

Les titres pétroliers sont enracinés dans des arrêtés du ministre en charge des hydrocarbures ou des décrets pris en conseil des ministres[478]. À ce titre, ils constituent des actes administratifs[479] qui confèrent à leurs titulaires des droits en contrepartie desquels ceux-ci assument des obligations.

Les titres pétroliers confèrent à leurs titulaires le droit exclusif d'exécuter, à leurs risques et dépens, dans les limites des périmètres qui en sont l'objet, les travaux d'exploration et toutes les opérations d'exploitation[480] d'un gisement d'hydrocarbures commercialement exploitable.

À l'occasion des travaux de recherche et des essais de production, l'autorisation exclusive afférente à ces activités ouvre droit à son titulaire de disposer de sa part des hydrocarbures qui pourraient être éventuellement extraits.

Les droits que confèrent les titres pétroliers sont cessibles et transmissibles après approbation du ministre en charge des hydrocarbures, mais insusceptibles d'hypothèque[481]. Les conventions par lesquelles une société pétrolière cède ou transmet ses droits à une autre société relèvent du droit privé, et à ce titre les différends auxquels elles peuvent donner lieu peuvent être portés devant les juridictions arbitrales internationales.

Outre les obligations fiscales, financières, environnementales[482] et d'information, celles essentiellement techniques qui incombent aux titulaires des titres pétroliers se

---

[478] Voir les articles 17 du code des hydrocarbures du Congo, 29 du code pétrolier du Bénin et 23-3 du code des hydrocarbures du Togo. Un tel décret, par opposition au décret simple, est pris par le Président de la République en sa qualité de détenteur exclusif du pouvoir exécutif (article 63 de la constitution ivoirienne du 8 novembre 2016) sur rapport du ministre chargé des hydrocarbures et après délibération du conseil des ministres.

[479] René DEGNI-SEGUI, *Droit administratif général*, précité, pp. 242-261.

[480] Dans le même sens, Jean DEVAUX-CHARBONNEL, « Le plateau continental du Royaume-Uni et la Convention internationale de Genève de 1958 », in *Annuaire français de droit international,* volume 10, 1964, pp. 714-715.

[481] L'hypothèque est un droit réel accessoire grevant un immeuble et constitué au profit du créancier en garantie du paiement de sa créance. Ne constituant pas des immeubles, mais plutôt un droit mobilier en ce qui concerne le permis de recherche (article 10 alinéa 4 du code des hydrocarbures du Congo) et un droit immobilier s'agissant du permis d'exploitation (article 19 dernier alinéa du code des hydrocarbures du Congo), les autorisations de recherche et d'exploitation sont insusceptibles d'hypothèque. Ces titres sont distincts de la propriété des gisements qui eux, appartiennent exclusivement à l'État d'accueil.

[482] L'obligation de protection de l'environnement dans le cadre des industries extractives est désormais inscrite dans la quasi-totalité des codes pétroliers des États du golfe de Guinée. Des études relatives à l'impact environnemental des projets de développement sont exigées (voir par exemple en Côte d'Ivoire le décret n° 96-894 du 8 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement, JORCI n° 46 du 14 novembre 1996, p. 1062). Les articles 82 et 83 du code pétrolier du Cameroun consacrent la protection de l'environnement dans le cadre de l'accomplissement des opérations pétrolières. L'article 18 nouveau-

résument à la réalisation des travaux de recherche au cours de la période initiale de validité de l'autorisation ainsi qu'au cours de chaque période de renouvellement, à la notification au ministre en charge des hydrocarbures, de toute découverte de pétrole ou de gaz associé.

Les obligations qui incombent au titulaire d'une autorisation ou d'un contrat pétrolier sont assorties de sanctions. Ainsi, en cas de « violation grave »[483] du code pétrolier ou des dispositions prises pour son application, de l'autorisation de recherche ou d'exploitation, ou du contrat pétrolier, et après mise en demeure de remédier, dans les délais prescrits, aux manquements constatés, l'autorisation ou le contrat pétrolier peuvent faire respectivement l'objet de retrait ou de déchéance soit par arrêté du ministre en charge des hydrocarbures[484], soit par décret[485]. Le retrait et la déchéance laissent subsister les obligations tant contractuelles que celles qui existent à l'égard des tiers que le titulaire devait assumer au titre des opérations pétrolières contenues dans l'autorisation ou le contrat pétrolier[486].

En cas de découverte permettant de présumer l'existence d'un gisement d'hydrocarbures commercialement exploitable, le titulaire de l'autorisation d'exploration est tenu d'effectuer les travaux nécessaires à l'évaluation du gisement, et d'entreprendre, après y avoir été autorisé, les travaux d'exploitation du gisement.

Le régime juridique des titres pétroliers est celui des actes administratifs. Il en résulte que le différend qui pourrait découler[487] de tels actes opposant l'État et les sociétés pétrolières est justiciable devant les juridictions administratives nationales[488]. En Côte d'Ivoire, le contentieux de ces titres (actes émanant des autorités administratives)

---

o) de l'ordonnance n° 2012-369 du 18 avril 2012 modifiant la loi n° 96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier de la Côte d'Ivoire (JORCI n° 27 du 5 juillet 2012, p. 626) va dans le même sens.

[483] Articles 87 du code pétrolier de Côte d'Ivoire et 116-1 du code pétrolier du Cameroun. Ces textes sont muets aussi bien sur le contenu de la violation que sur le caractère grave de cette violation. Nous pensons que « la violation grave » consisterait en un manquement à une obligation essentielle du contrat à la charge du titulaire de l'autorisation ou du contrat pétrolier (défaut d'accomplissement des travaux d'exploration, non-respect de la fiscalité prévue, atteinte à l'environnement par exemple).

[484] Article 116-2 du code pétrolier du Cameroun.

[485] Article 87 du code pétrolier de Côte d'Ivoire.

[486] Article 117 du code pétrolier du Cameroun.

[487] Il peut notamment s'agir des questions relatives à la validité ou aux modalités d'exécution des titres pétroliers.

[488] Serge BANDOKI, *le droit minier et pétrolier en Afrique*, Classique, Edilivre, Éditions APARIS, février 2008, p. 35.

relève de la compétence exclusive du Conseil d'État[489] institué en remplacement de la Chambre administrative de la Cour Suprême.

Le moins que l'on puisse dire à propos de ce contentieux, c'est qu'il s'agit du recours pour excès de pouvoir[490] par lequel le requérant demande au juge de contrôler la légalité de l'acte administratif et d'en prononcer l'annulation s'il y a lieu.

Ce contrôle de la légalité ou de la conformité de l'acte à la loi va s'articuler autour de l'examen de la légalité externe de l'acte (incompétence ou vice de forme ou de procédure) et celui de sa légalité interne (violation de la loi ou détournement de pouvoir ou de procédure).

Le recours pour excès de pouvoir élevé au rang de principe général de droit, a été forgé par la jurisprudence *dame Lamotte*. Le Conseil d'État avait pu juger, à propos d'un recours pour excès de pouvoir initié par dame Lamotte contre l'arrêté préfectoral du 10 août 1944 : *« qu'il existe un principe général du droit selon lequel toute décision administrative peut faire l'objet, même sans texte, d'un recours pour excès de pouvoir »*[491].

Depuis lors, cette jurisprudence a reçu une constante application à propos des actes que l'administration prend dans ses rapports avec les administrés[492].

Aussi fâcheuse qu'elle puisse paraître, l'annulation a pour conséquence d'entrainer le retrait de l'acte administratif illégal de l'ordonnancement juridique.

Les prérogatives de l'État hôte dans le cadre de l'activité pétrolière se réalisent dans l'octroi des titres qui autorisent les compagnies pétrolières à exercer leurs activités, mais elles s'observent également au niveau du contrôles des opérations pétrolières.

---

[489] Article 5 alinéa 3 de loi n° 2018-978 du 27 décembre 2018 déterminant les attributions, la composition, l'organisation et le fonctionnement du Conseil d'Etat, JORCI n° 02 NS du 6 mars 2019, p. 33.

[490] Édouard LAFERRIÈRE (vice-président du Conseil d'État français de 1886 à 1898) proposait, dans son *Traité de la juridiction administrative et des recours contentieux,* 1887 (réédité en 1989), une classification quadripartite des recours susceptibles d'être intentés devant le juge administratif, savoir le recours pour excès de pouvoir, le recours de pleine juridiction ou de plein contentieux, le contentieux de l'interprétation et de l'appréciation de légalité et le contentieux de la répression. Mais René CHAPUS classe ces recours en deux catégories : recours pour excès de pouvoir et contentieux de pleine juridiction, voir René CHAPUS, *Droit du contentieux administratif*, 13e éd., Précis Domat, Paris, Montchrestien, 2008.

[491] Affaire ministère de l'Agriculture c/ dame Lamotte, Lebon (Conseil d'État 1950).

[492] Voir par exemple en Côte d'Ivoire, Cour Suprême, Chambre administrative, arrêt n° 15 du 28 juin 2000 (SIBI Siao c/ ministère de la Construction et de l'Urbanisme), à propos de l'annulation de l'arrêté du ministre de la Construction et de l'Urbanisme en date du 18 janvier 1983 pour non-respect des formalités prescrites par la loi ; Cour suprême, Chambre administrative, arrêt n° 119 du 27 juin 2001 (HAIDAR Hamed Haïdar c/ ministère de la Construction et de l'Urbanisme), à propos de l'annulation de l'arrêté du ministre de la Construction et de l'Urbanisme en date du 2 décembre 1999 pour excès de pouvoir.

Section 2 - Les dispositions applicables au contrôle des opérations pétrolières

L'activité pétrolière implique, pour l'exploitant, des aptitudes techniques, juridiques et financières. Une telle activité, en raison des intérêts stratégiques et économiques qu'elle représente, est accomplie sous la surveillance de l'État d'accueil qui dispose du droit de veiller au respect des règles qu'il adopte. Il assure la surveillance technique et administrative ainsi que le contrôle financier. L'enjeu de ce contrôle, pour l'État qui octroie des titres miniers d'hydrocarbures, est d'obtenir de l'opérateur privé des informations sur les opérations pétrolières afin de s'assurer du respect des obligations contractuelles, mais aussi de permettre une gestion transparente des ressources pétrolières[493] en tenant compte de la protection de l'environnement[494] et de la préservation des intérêts des générations présentes et futures[495]. Les règles de contrôle établies concernent aussi bien sa portée que son objet. Le contrôle peut se faire soit en interne par l'exploitant privé, soit de façon externe par les autorités locales[496]. Mais le contrôle et la surveillance qui paraissent refléter l'esprit des dispositions légales sont ceux effectués par l'État d'accueil sur les activités réalisées par la compagnie pétrolière. Ce contrôle peut s'opérer soit directement (Paragraphe 1) soit indirectement (Paragraphe 2). Les dispositions applicables à l'activité pétrolière par l'État d'accueil prévoient un aspect répressif dans l'hypothèse classique de l'organisation d'un droit pénal interne. Dans le cas de la Côte d'Ivoire, il convient de

---

[493] La gestion transparente des ressources pétrolières a été inscrite formellement dans l'ordonnance n° 2012-369 du 18 avril 2012 modifiant la loi n° 96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier (article 82 nouveau), JORCI n° 27 du 5 juillet 2012, p. 626. L'Initiative pour la Transparence dans les Industries extractives (ITIE) est une initiative volontaire qui vise à renforcer, dans les pays riches en ressources pétrolières, gazières et minières, la bonne gouvernance des revenus publics issus de leur extraction. La Côte d'Ivoire a adhéré à cette initiative en 2008, et a été déclarée « pays conforme » en mai 2013. La validation de la Côte d'Ivoire était prévue pour le 1er avril 2017. Depuis son adhésion au processus ITIE, la Côte d'Ivoire a publié neuf Rapports, dont celui de 2015 établi par le Conseil National ITIE Côte d'Ivoire en mars 2017. Il y est fait état « d'une progression au niveau des revenus du secteur des hydrocarbures, déclarés dans le cadre du processus ITIE, de 15,4% passant à 252,3 milliards FCFA en 2015 contre 218,7 milliards FCFA en 2014 et 339,5 milliards FCFA en 2013 » (voir Rapport ITIE 2015, p. 8).

[494] La dimension environnementale des opérations pétrolières existe depuis le décret n° 96- 894 du 8 novembre 1996 (JORCI n° 46 du 14 novembre 1996, p. 1062) déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement (Annexe 1-3°-a du décret). Elle vise à renforcer le contrôle des opérations pétrolières en vue de protéger l'environnement.

[495] La préservation des intérêts des générations présentes et futures renvoie à une notion désormais bien connue dans le domaine juridique. Il s'agit du développement durable que la Commission mondiale sur l'Environnement et le Développement définissait, dans son rapport de 1987 intitulé « Notre avenir à tous » (Rapport Brundtland) comme *« un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. »* Cette notion est inscrite dans la Déclaration de Rio sur l'Environnement et le Développement du 14 juin 1992.

[496] Thierry LAURIOL et Emilie RAYNAUD, *le droit pétrolier et minier en Afrique*, Droits africains, LGDJ, 2016, pp. 327-341.

s'interroger sur l'existence même de ce droit répressif au regard de l'analyse du code pétrolier (paragraphe 3).

Paragraphe 1- Les dispositions opérant un contrôle indirect

Le dispositif légal prévu à cet effet impose un certain nombre d'obligations à la charge de l'exploitant consistant à créer une société de droit national (A) et à s'assurer auprès de compagnies d'assurances (B).

A - L'obligation de constituer une société de droit national

Le contrôle indirect de l'État d'accueil s'opère en amont de l'activité pétrolière en rendant obligatoire la création d'une société commerciale ou de plusieurs sociétés commerciales de droit ivoirien[497]. Lorsque ces sociétés sont de droit étranger, elles doivent justifier pendant toute la durée du contrat pétrolier, de l'existence en Côte d'Ivoire d'un établissement stable inscrit au registre du commerce et du crédit mobilier[498]. Ce contrôle est l'une des spécificités du code pétrolier ivoirien que l'on rencontre aussi dans le droit congolais.

L'État d'accueil vise par une telle obligation, un double objectif : constituer un certain savoir-faire au plan local grâce à la transmission des connaissances technologiques de la compagnie pétrolière et s'assurer d'une certaine façon de la solvabilité de l'exploitant privé.

B - L'obligation de s'assurer auprès des compagnies d'assurances nationales

L'obligation d'assurance peut prendre deux formes : soit elle est inscrite dans les codes pétroliers [499] en imposant à l'exploitant privé de s'assurer auprès d'une compagnie d'assurances locale pour la couverture des risques liés à toutes les activités pétrolières soit les contrats pétroliers prévoient cette obligation[500]. Contrairement à la législation congolaise qui impose à l'opérateur de souscrire à une police d'assurance auprès d'un établissement d'assurance local, le législateur ivoirien n'envisage pas un tel impératif[501]. L'essentiel en ce domaine pour l'État d'accueil est

---

[497] Article 8 alinéa 1er du code pétrolier ivoirien ; article 33 du code pétrolier du Congo.

[498] Cet établissement peut être une filiale ou une succursale d'une société mère de droit étranger.

[499] C'est le cas au Congo (article 37 du code pétrolier).

[500] Voir notamment l'article 64 alinéa 4 du code pétrolier de Côte d'Ivoire et l'article 62-3 du code pétrolier du Cameroun.

[501] L'opérateur pétrolier conserve une liberté de choix de la compagnie d'assurance.

de s'assurer des capacités financières de la compagnie d'assurance à couvrir les risques colossaux inhérents à l'activité pétrolière[502].

Par ces deux mécanismes, l'État assure de façon indirecte le contrôle des opérations menées par les compagnies pétrolières. Mais il peut directement interférer dans leur activité pour vérifier le respect de leurs obligations contractuelles et des dispositions réglementaires en vigueur.

Paragraphe 2 - Les dispositions réalisant un contrôle direct

La surveillance administrative et technique ainsi que le contrôle financier de l'activité pétrolière en Côte d'Ivoire sont régis par les dispositions du code pétrolier et du décret qui assure son application[503]. Ce contrôle est assuré par des acteurs (A) suivant des modalités (B) définies par les textes susvisés.

A- Les acteurs du contrôle

Le contrôle des opérations pétrolières se fait sous la houlette des agents de la direction générale des Hydrocarbures[504] rattachée au Ministère chargé des ressources minières et pétrolières. Le contrôle est assuré par les agents de la sous-direction des Contrôles techniques qui relève de la Direction centrale du Suivi et de la Règlementation des Hydrocarbures qui a pour missions, entre autres, le suivi de l'application de la législation, de la règlementation et des contrats en vigueur dans le domaine des hydrocarbures[505]. Les agents en charge du contrôle sont assermentés et disposent de pouvoirs étendus pour assurer leurs missions[506]. La garantie d'un contrôle efficace suppose une certaine expertise que doivent avoir les agents dans le domaine pétrolier. C'est la raison pour laquelle certains États d'accueil font appel à des consultants nationaux ou étrangers pour les assister dans cette tâche.

---

[502] Les risques couverts par l'assureur sont multiples. Ils comprennent notamment les dommages causés aux installations pétrolières, aux tiers, à l'environnement ou encore aux employés intervenant dans le cadre des opérations pétrolières. Voir en ce sens, Thierry LAURIOL et Émilie RAYNAUD, op. cit., p. 296 ; l'article 118 du décret n° 2000-485 du 30 juin 2000 fixant les modalités d'application de la loi n° 99-013 du 22 décembre 1999 portant code pétrolier du Cameroun.

[503] Article 65 du code pétrolier de Côte d'Ivoire et les articles 40 à 45 du décret n° 96-733 du 19 septembre 1996 portant modalités d'application du code pétrolier.

[504] Elle a été instituée par le décret n° 2009-399 du 17 décembre 2009 portant organisation du Ministère des Mines et de l'Énergie, JORCI n° 2010-24 du 24 juin 2010, p. 346.

[505] Article 11.3 du décret précité.

[506] Par exemple, dans le domaine de la législation et de la réglementation du travail et de la sécurité des travailleurs, ils disposent des pouvoirs dévolus aux inspecteurs du travail et des lois sociales.

B- Les modalités du contrôle

Conformément aux dispositions du code pétrolier ivoirien, le contrôle direct des opérations pétrolières se fait essentiellement suivant deux modalités : le contrôle administratif et technique d'une part et le contrôle financier d'autre part[507].

La surveillance ou le contrôle administratif et technique se fait à travers des inspections que les autorités locales sont légalement habilitées à opérer sur les sites des travaux et les installations pétrolières et même les installations annexes servant à l'accomplissement de l'activité de l'opérateur pétrolier. Ce contrôle ouvre droit pour les agents de la direction générale des hydrocarbures d'accéder aux sources d'informations et de se faire remettre tous échantillons ou documents de nature géologique, géophysique, géochimique, hydrologique ou minière. Une inspection inopinée pouvant certes s'avérer fructueuse[508] n'a pas été retenue par le législateur. Les bons rapports de coopération commandent que les agents commis à la tâche d'inspection avisent au préalable le responsable local des opérations. La surveillance technique concerne toutes les étapes du projet pétrolier[509] et a pour objectif d'assurer la conservation des gisements, vérifier les conditions de transport, de sécurité publique et de la main-d'œuvre, la protection de l'environnement et de l'usage des sources et nappes d'eau. Dans le cadre de la surveillance administrative, le cocontractant de l'État est tenu de communiquer, au plus tard le 31 janvier de chaque année, à la direction générale des hydrocarbures la liste du personnel qu'il emploie[510].

Le contrôle financier peut se faire au moyen d'audits pour vérifier la quantité des prestations fournies, leur qualité ainsi que la validité et le montant des dépenses engagées[511]. L'exploitant privé doit tenir une comptabilité régulière et fiable. Les sociétés pétrolières opérant dans l'espace OHADA dont sont membres la plupart des États du golfe de Guinée sont soumises, à cet égard, à l'Acte uniforme portant organisation et harmonisation des comptabilités des entreprises[512].

---

[507] Article 65 du code pétrolier de Côte d'Ivoire ; Thierry LAURIOL et Emilie RAYNAUD, op. cit., p. 336.

[508] Une telle inspection permet d'éviter que l'opérateur dissimule à dessein des documents susceptibles d'être compromettants pour lui.

[509] Il s'agit de la reconnaissance (prospection), de l'exploration (recherche), de l'exploitation (production) et du transport.

[510] Il doit indiquer les noms et prénoms, la fonction, la date d'embauche, la nationalité, le numéro et le nombre des salariés qu'il emploie.

[511] Thierry LAURIOL et Emilie RAYNAUD, *le droit pétrolier et minier en Afrique*, Droits africains, 2016, p. 336.

[512] Adopté le 24 mars 2000.

Dans leur politique de contrôle de l'activité pétrolière menée sur leur territoire, les États ont tendance à introduire des dispositions répressives dans leur code pétrolier[513] dans le but de sanctionner les comportements constitutifs d'infraction.

Paragraphe 3- Le droit pénal interne de l'activité pétrolière : l'affirmation de la compétence nationale

En l'état actuel du droit positif pétrolier en vigueur en Côte d'Ivoire, la question du droit pénal interne applicable à l'activité pétrolière relève d'un automatisme didactique. Ce réflexe pourrait s'observer à l'égard de toute autre activité humaine susceptible d'occasionner des atteintes aux personnes et aux biens.

Cependant, à l'examen des dispositions contenues dans la législation pétrolière de la Côte d'Ivoire, le constat que l'on fait se résume à une lacune des textes, ce qui nous fait dire qu'en ce domaine, la législation pénale serait inachevée[514]. Ce constat qui ne peut passer inaperçu serait compris dans le cadre d'une analyse critique de la législation pétrolière de cet État (A). Un autre regard sur la législation pétrolière de certains États du golfe de Guinée permet de conclure à l'existence d'un droit pénal pétrolier (B) interne applicable à l'activité pétrolière dont il convient de définir les principes fondamentaux tant sur le plan du droit pénal général que sur le plan du droit pénal procédural.

A- Une analyse critique au plan pénal de la législation pétrolière de la Côte d'Ivoire

L'article 85 alinéa 1er du code pétrolier ivoirien dispose que « les tribunaux ivoiriens sont compétents pour connaître des délits et infractions dont se rendraient coupables les titulaires des contrats pétroliers ou leurs sous-traitants, ainsi que leurs préposés ou employés. » L'article 86 alinéa 2 ajoute : « Ces infractions sont punies d'une amende suivant les cas de 500.000 à 200.000.000 de francs CFA. En cas de récidive, le montant de l'amende est doublé. »

Une analyse critique de ces dispositions[515] laisse subsister deux observations. D'une part, le législateur ivoirien fait une confusion en dissociant deux notions (délit et infraction) dont l'une s'imbrique dans l'autre. Il est élémentaire de souligner que le délit est la deuxième composante de l'infraction eu égard à la classification fondée sur la gravité des faits[516]. Le délit est donc une infraction, celle-ci étant définie comme *« tout*

---

[513] À l'exception du Cameroun, les États du golfe de Guinée prévoient de telles dispositions.

[514] Le cas de la Côte d'Ivoire et du Sénégal.

[515] Nous avons adressé une lettre au ministre du Pétrole et de l'Énergie, le 5 avril 2018 avec en objet : *Réflexions sur le Titre VIII du code pétrolier ivoirien.* Le Ministère n'a jamais répondu à cette lettre ni entrepris une démarche en vue de reformer le code pétrolier sur ce point.

[516] Dans la classification basique des infractions fondée sur la gravité des faits, on distingue : le crime, le délit et la contravention.

fait, action ou omission, qui trouble ou est susceptible de troubler l'ordre ou la paix publics en portant atteinte aux droits légitimes soit des particuliers, soit des collectivités publiques ou privées et qui, comme tel, est légalement sanctionné »[517]. L'infraction vise à la fois le crime, le délit et la contravention, de sorte qu'il n'est pas juridiquement exact de l'opposer aux différentes catégories de faits qui la composent. Ainsi, en dissociant le délit de l'infraction, le législateur pétrolier entendait-il, en ce qui concerne celle-ci, viser inclusivement ses trois composantes ou alors exclusivement le crime et la contravention ? Le législateur s'est totalement mépris sur ce point. Il ne peut s'agir ici de crime[518] ni de contravention[519]. En effet, le quantum de la peine d'amende prévue laisse penser de façon classique qu'il s'agit de délit. L'indication du terme d'infraction à côté de celui de délit est donc mal à propos.

D'autre part, voulant consacrer un droit pénal en matière pétrolière, le législateur ivoirien fait abstraction d'un principe fondamental unanimement accepté par tous les systèmes pénaux internationaux : c'est celui de la légalité des délits et des peines (*nullum crimen, nulla poena sine lege*)[520]. Dans son acception la plus simple, ce principe qui est un gage contre l'arbitraire du juge et qui a valeur constitutionnelle[521] signifie qu'il n'y a pas de crime ni de peine sans loi ; autrement dit, *« nul ne peut être puni pour un crime, un délit ou une contravention dont les éléments constitutifs et les peines ne sont pas définis par la loi ou par le règlement »*[522]. C'est un principe[523] qui fait peser sur le législateur une double obligation : définir l'infraction dans ses éléments constitutifs de la manière la plus complète et précise et fixer les peines qui la sanctionnent[524]. Or, nous constatons avec regret que le législateur pétrolier ivoirien

---

[517] Article 2 du code pénal ivoirien.

[518] Il nous semble qu'un crime, même de nature économique, ne peut être sanctionné seulement d'une peine d'amende à l'exclusion de l'emprisonnement.

[519] L'article 3 du code pénal ivoirien sanctionne la contravention d'une peine d'amende inférieure ou égale à 360.000 francs CFA.

[520] L'expression latine du principe de la légalité pénale a été employée au début du XIX^{e} siècle par le criminaliste bavarois FEUERBACH.

[521] Article 7 de la Constitution ivoirienne du 8 novembre 2016 ; article 26-c-6 de la Constitution camerounaise du 18 janvier 1996 ; article 34 alinéa 3 de la Constitution française du 4 octobre 1958.

[522] Article 111-3 du code pénal français. On retrouve une formule similaire dans l'article 13 du code pénal ivoirien et l'article 17 du code pénal du Cameroun.

[523] Pour une compréhension de ce principe, voir par exemple Gaston STEFANI, Georges LEVASSEUR, et Bernard BOULOC, *Droit pénal général*, 15^{e} éd., Droit privé, Paris, Dalloz, 1994, pp. 95-157.

[524] Servans, dans un discours prononcé devant le parlement de Grenoble en 1766, déclarait à cet effet que : *« Les lois criminelles doivent offrir au magistrat un tableau si exact des délits et de leurs châtiments qu'il n'ait plus qu'à choisir, sans peine, le remède indiqué par la loi. »* Dans une décision du 18 janvier 1985, le Conseil Constitutionnel français a indiqué qu' « une loi doit définir, avec précision, les éléments constitutifs d'une infraction en termes clairs et précis », la règle de la légalité pénale, Revue de science criminelle, 1985, p.609.

(tout comme le législateur sénégalais[525]) s'évertue à déterminer la peine d'amende comme la sanction pénale applicable sans déterminer, au préalable les différents faits infractionnels. C'est une lacune qui n'est nullement comblée par les autres dispositions contenues dans le code pétrolier.

Il faut se référer au code ivoirien de l'environnement[526] pour y trouver une incrimination typique.

Aussi, sous le bénéfice de ces observations, il n'est pas juridiquement possible d'engager des poursuites pénales sur la base des dispositions actuelles du code pétrolier ivoirien, l'élément légal faisant entièrement défaut. Seule une sanction administrative tels le retrait de l'autorisation de recherche ou d'exploitation et la déchéance du contrat pétrolier peut être prononcée par voie décrétale[527].

Outre ces législations lacunaires[528], on observe que concernant la législation pétrolière du Cameroun, aucun des huit titres qui composent le code pétrolier n'envisage des dispositions répressives. Est-ce un choix délibéré ou une omission ? Rien n'est sûr. Toujours est-il qu'à l'instar de la Côte d'Ivoire et du Sénégal, le législateur du Cameroun gagnerait à engager une réforme afin de donner un fondement juridique à l'existence d'un droit pénal pétrolier interne semblable à celui observé dans d'autres États du golfe de Guinée.

B- De l'existence d'un droit pénal pétrolier au regard d'autres législations

Le Titre 13 de la loi pétrolière du Congo[529], le Titre 6 de la loi pétrolière du Bénin[530] et la section 1 du Titre 6 de la loi pétrolière du Togo[531] consacrent un droit pénal pétrolier national eu égard à la définition des incriminations et à la fixation des peines encourues, à la procédure applicable et à la compétence dévolue aux juridictions internes.

---

[525] Article 65 du code pétrolier du Sénégal.

[526] L'article 95 du code de l'environnement (JORCI n° 06 du 6 février 1997, p. 114) dispose que : « Est puni d'une amende de 1.000.000 de francs à 2.500.000 francs et d'un emprisonnement de six mois à deux ans ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque se livre de façon illicite à des travaux de recherches ou d'exploitation des hydrocarbures. »

[527] Le retrait de l'autorisation de recherche ou d'exploitation et la déchéance du contrat pétrolier (article 87 du code pétrolier).

[528] Celles de la Côte d'Ivoire et du Sénégal notamment.

[529] Loi n° 24-94 du 23 août 1994 portant code des hydrocarbures.

[530] Loi n° 2006-18 du 17 octobre portant code pétrolier.

[531] Loi n° 99-003 du 18 février 1999 portant code des hydrocarbures.

1 - Les incriminations définies par les codes pétroliers nationaux

Les textes susvisés définissent plusieurs infractions qui peuvent être classées en cinq catégories. Il s'agit des infractions relatives à l'exercice des opérations pétrolières, des infractions portant sur les titres pétroliers, celles concernant la fiscalité pétrolière, des infractions relatives à la sécurité du personnel ainsi qu'à l'environnement et des infractions commises à l'occasion du contrôle administratif des activités pétrolières.

Les infractions relatives aux opérations pétrolières concernent l'exercice illicite des travaux de prospection, d'exploration et d'exploitation d'hydrocarbures[532]. Le but consacré par ces infractions est de sanctionner l'exercice clandestin de l'activité pétrolière qui serait une forme de violation de la souveraineté des États sur les gisements ou accumulations naturelles d'hydrocarbures dans le sol ou le sous-sol du territoire de la République[533]. Les substances minérales telles que le pétrole ou le gaz sont jugées stratégiques pour le pays. Leur exploitation n'est possible qu'après habilitation des autorités compétentes[534].

La fausse déclaration faite en vue d'obtenir un titre pétrolier, la falsification des inscriptions y portées ou la destruction, le déplacement, la modification illicite des bornes de délimitation, des bornes repères et points repères dans le périmètre d'un titre pétrolier constituent autant d'infractions qui portent atteinte à la crédibilité de l'acte administratif que constitue un tel document. Toute personne qui fait usage d'un titre pétrolier falsifié encourt les mêmes sanctions que l'auteur de la falsification. Les peines prévues à l'encontre des contrevenants diffèrent d'un pays à un autre[535]. L'État étant

---

[532] Les articles 93 et 94 du code pétrolier du Bénin sanctionnent ces infractions de peine d'amende (100.000.000 à 500.000.000 FCFA) et de peines d'emprisonnement (01 mois à 05 ans) ou de l'une de ces deux peines seulement, pour l'exercice illicite des opérations de reconnaissance et de recherches ; (1.000.000.000 à 5.000.000.000 FCFA et 05 ans à 10 ans) pour l'exercice illicite des travaux d'exploitation. L'article 62 du code pétrolier du Togo punit ces infractions d'une amende de 10.000.000 à 100.000.000 FCFA et d'un emprisonnement de 01 an à 05 ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

[533] Article 2 du code pétrolier de Côte d'Ivoire. Il faut signaler que dans le système foncier francophone, le propriétaire du sol n'est pas propriétaire du sous-sol. Il y a toujours une séparation entre les gisements d'hydrocarbures liquides et gazeux et la propriété du sol (article 3 du code pétrolier du Bénin). Dans le cas de l'activité pétrolière offshore, on ne saurait même pas parler de propriété individuelle des espaces maritimes.

[534] Serge BANDOKI, *le droit minier et pétrolier en Afrique*, Classique, Edilivre, Éditions APARIS, février 2008, p. 47.

[535] L'article 64 du code des hydrocarbures du Congo punit ces infractions d'une amende de 6.000.000 à 200.000.000 FCFA et d'un emprisonnement de 02 mois à 05 ans ou de l'une de ces deux peines seulement. L'article 94 du code pétrolier du Bénin prévoit une peine d'amende de 10.000.000 à 100.000.000 FCFA) et un emprisonnement de 06 mois à 02 ans ou l'une de ces deux peines seulement. L'article 62 du code des hydrocarbures du Togo punit ces infractions d'une amende de 1.000.000 à 10.000.000 FCFA et d'un emprisonnement de 06 mois à 02 ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

garant de son sceau et de l'authenticité des actes qu'il délivre, il lui revient d'en assurer la valeur probante.

Les incriminations fiscales tiennent une place importante dans la nomenclature des infractions pétrolières. On retrouve expressément ces infractions dans la législation pétrolière du Congo aux articles 64 et 65 : il s'agit de la fausse déclaration de la redevance minière proportionnelle (elle est payée mensuellement et proportionnellement à la production du pétrole ou du gaz par les titulaires de contrats de concession)[536], la fausse déclaration de la redevance superficiaire (il s'agit d'une redevance payable une fois l'année par le titulaire d'un permis de recherche ou d'exploitation en rémunération des surfaces mises à sa disposition)[537] ou la violation d'une obligation de déclaration de la redevance minière proportionnelle ou de communication d'information ou d'échantillons. En faisant une fausse déclaration fiscale, le contribuable vise certainement à réduire l'assiette de l'impôt pour payer moins que ce qu'il doit. Pour la fausse déclaration de la redevance minière proportionnelle ou de la redevance superficiaire, la sanction encourue est une amende de 6.000.000 à 200.000.000 FCFA et un emprisonnement de 02 mois à 05 ans ou l'une de ces deux peines seulement.

Les infractions qui auraient pour effet une grave mise en danger de la sécurité ou de la santé du personnel exerçant sur les plates-formes pétrolières, la pollution des sites sur lesquels la société réalise ses opérations ont été prises en compte par le législateur pétrolier du Congo[538]. La protection du personnel travaillant sur les installations pétrolières en mer et la sauvegarde de l'environnement justifient cette incrimination.

Enfin, dans le cadre du contrôle administratif de l'activité pétrolière, tous refus de produire aux agents commis à cette tâche, les registres et documents exigés par la législation pétrolière ou toute obstruction à l'accès sur les chantiers sont sanctionnés par une amende de 600.000 à 6.000.000 FCFA et un emprisonnement de 01 mois à 01 an ou l'une de ces deux peines seulement[539].

Le code pétrolier du Togo apporte une innovation importante en prescrivant que « les produits nets des amendes prononcées sont répartis respectivement pour trois quarts (3/4) et un quart (1/4) entre l'État et le Fonds de promotion et de développement des activités pétrolières … »[540] Ce fonds qui est placé sous la tutelle conjointe des ministres en charge des hydrocarbures et des finances a pour objet de financer toutes

---

[536] Le taux de recouvrement est de 15% pour le pétrole brut (article 47 du code des hydrocarbures du Congo).

[537] Article 54 du code des hydrocarbures du Congo. Le décret du 10 août 2000 fixant les taux et les règles de perception, recouvrement et gestion de la redevance superficiaire fixe les taux de cette redevance comme suit : permis de recherche : 3000 FCFA/km^2 ; permis d'exploitation : 800 $/km^2.

[538] Article 64 point 6.

[539] Article 65.

[540] Article 62-5 du code des hydrocarbures du Togo.

les actions de promotion et de développement des activités pétrolières au bénéfice des personnes morales et physiques de droit togolais[541]. Il existe en Côte d'Ivoire un fonds similaire créé par ordonnance en 1976 et géré par la PETROCI[542].

Les personnes susceptibles d'engager leur responsabilité pénale sont les titulaires des permis d'exploration ou d'exploitation, les bénéficiaires des contrats pétroliers, leurs sous-traitants ainsi que leurs préposés.

2 - Une procédure soumise au droit national

La compétence de la loi et des juridictions nationales répressives pour connaître des infractions à la loi pétrolière est clairement affirmée. La constatation des faits est assurée soit par les fonctionnaires assermentés de la direction des hydrocarbures[543], soit par les fonctionnaires assermentés de la direction générale des mines et de la géologie[544] et les officiers et agents de police judiciaire qui doivent accomplir leurs missions dans le respect des dispositions du code procédure pénale[545].

Qu'il s'agisse d'une enquête de flagrance ou d'une enquête préliminaire, ils ont qualité pour procéder aux saisies (documents, papiers, appareils, etc.) et à des perquisitions. Ils constatent ces infractions par des procès-verbaux qu'ils transmettent au procureur de la République qui juge de l'opportunité des suites à leur donner. La force probante de ces procès-verbaux déroge à celle qui est ordinairement reconnue aux procès-verbaux d'enquête qui ont valeur de simples renseignements.

En effet, selon les dispositions de l'article 61-2 du code des hydrocarbures du Togo et de l'article 88 alinéa 2 du code pétrolier du Bénin *« les procès-verbaux dressés en vertu du présent article font foi jusqu'à preuve du contraire. »* Une telle force probante étant plus grande, seules des preuves contraires écrites ou testimoniales apportées par le prévenu ou puisées par le tribunal dans les mesures d'instruction qu'il a ordonnées, permettent d'écarter les procès-verbaux dressés[546]. Il en est ainsi de la plupart des procès-verbaux ou rapports établis par des administrations spéciales.

---

[541] Article 58-1 et 2 du code des hydrocarbures du Togo.

[542] Ordonnance n° 76-299 du 20 avril 1976 portant création d'un compte d'application spécial dénommé "fonds d'actions pétrolières" », JORCI n° 28 du 17 juin 1976, p. 1101.

[543] Article 87 du code pétrolier du Bénin.

[544] Article 61-1 du code des hydrocarbures du Togo.

[545] Roger MERLE et André VITU, *Traité de droit criminel. Procédure pénale*, 3e éd., Paris, CUJAS, 1989, pp. 308-329.

[546] Roger MERLE et André VITU, op. cit., pp.303-304.

L'action publique qui pourrait éventuellement résulter de ces faits est mise en mouvement[547] et exercée par le procureur de la République devant les juridictions de jugement nationales.

3 - La phase de jugement : l'affirmation de la compétence des juridictions pénales nationales

Les infractions prévues par le droit pénal pétrolier sont justiciables devant les juridictions répressives nationales. C'est une compétence qui s'explique simplement par le critère spatial, c'est-à-dire le lieu de commission de l'infraction. Dans les codes pénaux, il est clairement affirmé cette compétence dès lors que les faits incriminés ont pris corps sur le territoire de la République[548].

Il en est ainsi, à titre d'exemple, du code pénal de Côte d'Ivoire[549], du Cameroun[550] ou du Togo[551].

L'organisation judiciaire traditionnelle comprend les tribunaux de première instance (généralement, il est institué au sein de ceux-ci des chambres correctionnelles) qui statuent en premier ressort, les cours d'appel (les chambres des appels correctionnels) compétentes pour connaître des appels dirigés contre les jugements des tribunaux répressifs et statuent en dernier ressort, et la juridiction suprême compétente pour connaître des pourvois en cassation.

---

[547] Le procureur de la République peut mettre l'action publique en mouvement par divers procédés : la citation directe, le procès-verbal d'interrogatoire en cas de flagrant délit ou le réquisitoire introductif pour saisir le juge d'instruction aux fins de l'ouverture d'une information judiciaire.

[548] Il est surtout ici question de la mer territoriale qui est un espace maritime où l'État côtier exerce sa souveraineté (article 2 de la Convention sur le droit de la mer du 10 décembre 1982).

[549] Article 15 : « La loi pénale s'applique à toute infraction commise sur le territoire de la République lequel comprend :

1° L'espace terrestre délimité par les frontières de la République ;

2° Ses eaux territoriales ;

3° L'espace aérien au-dessus de territoire terrestre et des eaux territoriales ; … »

[550] Article 7 : « (1) La loi pénale de la République s'applique à tout fait commis sur son territoire.

(2) Sont compris dans le territoire de la République, les eaux territoriales et l'espace aérien au-dessus de ce territoire et de ses eaux… »

[551] Article 6 : « Les tribunaux togolais sont compétents pour connaitre de toute infraction commise sur le territoire togolais, y compris l'espace maritime… »

En ce qui concerne l'infraction de pollution du milieu marin commise au-delà de la mer territoriale[552] , seules des peines pécuniaires peuvent être prononcées à l'encontre des contrevenants[553], sauf si la pollution résulte d'un acte délibéré et grave.

L'activité pétrolière engendre, pour son accomplissement, diverses relations contractuelles entre l'État d'accueil et les compagnies pétrolières et entre celles-ci et d'autres sociétés exerçant dans le domaine pétrolier. Toutes ces relations constituent un pilier nécessaire et indispensable à l'activité pétrolière.

Les prérogatives de l'État d'accueil dans l'activité pétrolière s'étendent également à la règlementation fiscale, douanière et des changes.

Section 3 - La règlementation fiscale, douanière et des changes en matière pétrolière

L'action de l'État d'accueil dans le cadre de l'activité pétrolière peut se faire par la prise de participation ou par le mécanisme de la fiscalité qui constitue un attribut de la puissance publique. L'État producteur vise des enjeux financiers qui constituent la trame de fond de son intervention en matière pétrolière[554]. Au moyen de la fiscalité (paragraphe 1), du régime douanier et des changes (paragraphe 2), il engrange des ressources pour financer son développement, assure une exploitation continue de ses ressources naturelles[555].

Paragraphe 1- La fiscalité pétrolière en Côte d'Ivoire

La fiscalité pétrolière a notablement évolué dans la plupart des États producteurs. D'une fiscalité insignifiante, voire résiduelle, les États ont progressivement évolué vers une fiscalité participative qui est censée concourir au développement de l'État d'accueil. Mais pour les pays du Sud, la question fiscale reste une préoccupation. En effet, une trop grande flexibilité peut induire une perte des recettes pour l'État d'accueil, de même qu'une pression fiscale[556] peut ralentir l'élan des opérateurs à investir dans le secteur pétrolier. Quoi qu'il en soit, la fiscalité reste une source incontournable d'alimentation du budget des États producteurs.

---

[552] Sont ici visés la zone économique exclusive et le plateau continental, espaces maritimes sur lesquels l'État exerce des droits souverains à des fins économiques.

[553] Article 230.1 CMB.

[554] Certains États du golfe de Guinée tirent l'essentiel de leurs ressources financières de l'activité pétrolière (Gabon, Angola, Guinée-Équatoriale par exemple).

[555] L'exploitation continue des ressources naturelles dépend aussi de la politique attractive en matière d'investissement que l'État d'accueil met en place.

[556] Contrairement à ce que soutiennent Thierry LAURIOL et Emilie RAYNAUD, *le droit pétrolier et minier en Afrique*, LGDJ, 2016, p. 252, § 504., la pression fiscale ne se rencontre pas seulement sur le continent africain. Elle est même perceptible à l'échelle mondiale surtout dans le domaine de l'industrie extractive.

En Côte d'Ivoire[557], la fiscalité pétrolière est construite autour de règles générales et spéciales toutes complémentaires (A). Ces règles fixent les différentes impositions fiscales (B) applicables en matière pétrolière.

A - Un régime fiscal construit sur des règles générales et spéciales complémentaires

La fiscalité pétrolière ivoirienne résulte de sources diverses comprenant essentiellement le code pétrolier, le code général des Impôts, le code des Douanes, le code des Investissements[558] qui en constituent les sources légales et le contrat pétrolier[559] qui en est la source conventionnelle. L'ensemble de ces dispositions déterminent les impôts, taxes et redevances applicables à l'activité pétrolière[560].

Cependant la multiplicité des règles qui régissent la matière peut poser quelques difficultés d'ordre juridique et pratique. C'est le cas lorsqu'il y a une divergence entre les dispositions légales et celles conventionnelles[561].

---

[557] Il en est de même dans les autres États, notamment ceux de la CEMAC. Voir Albert Léonard DIKOUME, *la fiscalité pétrolière des États membres de la CEMAC*, Finances publiques, Paris, L'Harmattan, 2008, pp. 83-98. C'est aussi le cas dans la plupart des États francophones du golfe de Guinée.

[558] Celui actuellement en vigueur résulte de l'ordonnance n° 2012-487 du 7 juin 2012 portant code des investissements, JORCI n° 38 du 20 septembre 2012, p. 843.

[559] Le contrat pétrolier en vigueur en Côte d'Ivoire est le contrat de partage de production de pétrole brut conclu avec chaque compagnie pétrolière sur le modèle de contrat type adopté par le gouvernement ivoirien.

[560] La complémentarité des dispositions applicables à la fiscalité pétrolière ressort clairement de l'article 66 du code pétrolier qui dispose que *« les titulaires de contrats pétroliers, ainsi que les entreprises qui leur sont associées […], sont assujettis, à raison de leurs activités de recherche et d'exploitation d'hydrocarbures sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire, sa mer territoriale, sa zone économique exclusive et son plateau continental, transport inclus, au paiement des impôts, taxes et redevances visés ci-après, notamment à ceux, tels qu'ils sont déterminés dans le Code général des impôts, sous réserve des dispositions du présent chapitre applicables aux opérations pétrolières. »*

[561] Dans un projet de Rapport intitulé Direction générale des Impôts de Côte d'Ivoire, « Étude fiscale sur les activités de l'amont pétrolier », Rapport d'Étude (Abidjan, juillet 2014), P. 28., la Direction générale des Impôts de Côte d'Ivoire a souligné une discordance entre les dispositions fiscales contenues dans le code pétrolier ou le code général des impôts et les contrats de partage de production. Alors que le code pétrolier exonère les entreprises pétrolières de tout impôt et taxe à l'exception de l'impôt sur le bénéfice industriel et commercial (BIC, article 76.1), les contrats de partage de production étendent l'exonération générale aux sous-traitants et fournisseurs des entreprises pétrolières. Voir par exemple l'article 17.7 du modèle type de contrat de partage de production. Cette divergence se rencontre aussi entre le code général des impôts qui met certaines impositions à la charge des prestataires de services pétroliers par exemple la patente), les contrats de partage de production leur accordent une exonération générale de tous impôts et taxes. En pareille hypothèse, la question se pose de savoir lequel des deux types de dispositions légales et contractuelles doit prévaloir puisque certains contribuables peuvent vouloir appliquer les exonérations tandis que d'autres ont tendance à se conformer au code général des impôts.

Au niveau institutionnel, l'Administration qui a en charge la gestion des questions relatives à la fiscalité pétrolière est la Sous-direction des Activités pétrolières (SDAP)[562] rattachée à la Direction des Grandes Entreprises[563] instituée au sein de la Direction générale des Impôts. Le champ d'action de ce service couvre l'ensemble de la chaîne pétrolière qui comprend les opérations pétrolières proprement dites (exploration, exploitation et transport d'hydrocarbures) jusqu'aux activités de raffinage et de distribution de produits pétroliers. Elle a en outre, un rôle de suivi, d'analyse et de propositions de stratégies et de solutions sur toutes les questions relatives à la fiscalité pétrolière.

Les règles tant générales que spéciales qui régissent la fiscalité pétrolière en déterminent les différentes impositions.

B - Les différentes impositions fiscales en matière pétrolière

La fiscalité pétrolière englobe un ensemble d'impositions qui sont tantôt spécifiques à la matière tantôt issues du droit commun.

1 - Les impositions spécifiques

L'activité pétrolière est l'une des matières dans laquelle une multitude d'impositions fiscales particulières se rencontrent.

Au nombre de ces impôts spécifiques, on trouve en amont le bonus de signature[564] encore appelé *« cash bonuses »* ou *« bonus au comptant »* que le titulaire du contrat pétrolier s'engage à verser à l'État ivoirien pour la conclusion du contrat. En cas de production d'hydrocarbures, le titulaire du contrat s'oblige à payer un bonus de production en fonction des quantités de pétrole extraites[565]. Lorsqu'ils sont prévus

---

[562] La Sous-direction des Activités pétrolières (SDAP) a vu le jour le 13 novembre 2008 suivant l'arrêté n° 1052/MEF/CAB. La SDAP comprend un service de gestion, une brigade de contrôle sur pièces, un service de gestion des exonérations et remboursements des crédits de TVA et un service des études et statistiques pétrolières.

[563] La Direction des Grandes Entreprises instituée au sein de la Direction générale des Impôts a été créée par le décret n° 96-97 du 17 janvier 1996, JORCI n° 03 du 18 janvier 1996, p. 85.

[564] Le bonus a été introduit dans la fiscalité ivoirienne par le code pétrolier du 29 août 1996. Le code pétrolier issu de la loi n° 70-489 du 3 août 1970 (JORCI n° 39 du 12 août 1970, p. 1275) ne l'avait pas prévu et pourtant, il semble qu'une certaine somme d'argent était versée, sous forme de bonus, au chef de l'État, pour la signature d'un contrat pétrolier. Les bonus ne peuvent être payés que si le contrat pétrolier les prévoit (article 74 du code pétrolier ivoirien).

[565] Stéphane ESSAGA dénombre six types de bonus qu'il regroupe en deux catégories : les bonus de première génération (bonus de signature, bonus à la découverte, bonus de production et bonus annuel technique de formation) et les bonus de seconde génération (bonus social et bonus d'incitation à la performance), voir son article intitulé *« les bonus en fiscalité pétrolière »*. Quant à Albert Léonard DIKOUME, il en dénombre deux (bonus de signature et bonus de production). Mais la querelle sur le nombre de bonus qui se profile dans les propos de Stéphane ESSAGA ne nous paraît guère pertinente

dans le contrat pétrolier, les bonus de signature et de production sont exigibles trente jours après la signature du contrat[566] ou trente jours après le dernier jour du test de production[567] et sont versés auprès de la recette des grandes entreprises de la Direction générale des Impôts accompagnés d'une déclaration indiquant l'assiette[568].

La spécificité de la fiscalité pétrolière consacre d'autres types d'impositions que sont les redevances[569]. Celles-ci sont de deux types : la redevance superficiaire annuelle et la redevance proportionnelle à la production. Le taux, les règles d'assiettes et de recouvrement de ces redevances sont précisées dans le contrat pétrolier[570] et peuvent être acquittées soit en nature soit en numéraire. La redevance superficiaire annuelle est due par l'opérateur en fonction de la surface qui lui est octroyée et sur laquelle il exerce l'activité pétrolière. Elle est versée annuellement à l'État. La redevance proportionnelle à la production est évolutive et s'applique à la quantité d'hydrocarbures effectivement extraite[571]. Le titulaire du contrat peut être totalement ou partiellement exempté du paiement de la redevance proportionnelle à la production pour tenir compte des difficultés inhérentes à l'exploitation pétrolière en zones marines profondes. Dans les contrats de partage de production, la quantité d'hydrocarbures correspondant au paiement de la redevance proportionnelle est déduite avant la répartition de la quantité restante entre l'État d'accueil et l'opérateur[572].

---

d'autant plus qu'il n'existe ni en doctrine ni dans les législations pétrolières, aucune nomenclature exhaustive des bonus. Dans son article intitulé, *« Fiscalité pétrolière au sud du Sahara : la répartition des rentes »*, *Afrique contemporaine* 2005/4, n° 216, p. 66, Blaise LEENHARDT ajoute même un autre type de bonus, appelé bonus de seuils. La fiscalité demeurant une matière relevant du pouvoir régalien des États, chaque pays est libre d'inclure dans sa législation ou dans ses rapports contractuels avec les opérateurs pétroliers, le type et le nombre de bonus qui conviennent à sa politique sociale et économique du moment. La tendance générale qui s'observe c'est que la plupart des États producteurs de pétrole du golfe de Guinée prévoient dans leur législation ou dans les contrats pétroliers, les bonus de signature et de production.

[566] Article 1056 du code général des impôts.

[567] Article 1057 du code général des impôts.

[568] En 2012, les entreprises pétrolières ont versé à l'État de Côte d'Ivoire au titre des bonus de signature, la somme de 15.950.000.000 de francs CFA contre 12.347.600.000 francs CFA en 2013. Voir projet de Rapport précité, p. 36.

[569] Jusqu'au début des années 1960, les redevances constituaient pour les pays producteurs la principale source de revenus tirés des activités pétrolières, Thierry LAURIOL et Emilie RAYNAUD, *le droit pétrolier et minier en Afrique*, LGDJ, 2016, p. 252, § 504.

[570] Articles 68 et 69 du code pétrolier ivoirien.

[571] Il n'est donc pas tenu compte des quantités d'hydrocarbures consommées pour les besoins de la production, pas plus que celles réintroduites dans le gisement.

[572] Blaise LEENHARDT, Fiscalité pétrolière au sud du Sahara : la répartition des rentes, article préc. p. 80.

Enfin, au titre des impositions spécifiques, la loi prévoit le prélèvement pétrolier additionnel[573] dans le seul cas du contrat de concession et à condition que celui-ci le prévoit expressément[574]. Le taux du prélèvement additionnel est calculé sur les bénéfices des opérations pétrolières.

2 - Les impositions issues du droit commun

Les impositions fiscales issues du droit commun applicable en matière pétrolière en Côte d'Ivoire sont diverses. Pour leur détermination, il faut se référer au code pétrolier, au code général des impôts et aux contrats pétroliers.

Pour les demandes d'attribution, de renouvellement, de cession, de transmission ou de renonciation de contrats pétroliers et des autorisations[575] qui en dépendent, le demandeur est assujetti au paiement de droits fixes[576]. Le plus important des impôts auxquels sont soumis les titulaires de contrats pétroliers ainsi que les entreprises qui leur sont associées reste l'impôt direct sur les bénéfices industriels et commerciaux (BIC) à raison des bénéfices nets[577] qu'ils retirent de l'ensemble de leurs activités pétrolières. À cet effet, la loi leur fait obligation de tenir une comptabilité séparée des opérations pétrolières qui permet d'établir un compte de production et de résultat et un bilan faisant ressortir tant les résultats desdites opérations que les éléments d'actif et de passif qui y sont affectés ou qui s'y rattachent directement.

L'une des particularités de la fiscalité pétrolière ivoirienne qui marque une certaine flexibilité est que le BIC peut être acquitté en devises étrangères ou en nature lorsque le contrat le prévoit. Il est également prévu des exonérations fiscales[578] significatives pour les titulaires de contrats pétroliers. Cette flexibilité s'observe aussi dans le régime douanier et des changes[579].

---

[573] Article 75 du code pétrolier ivoirien.

[574] En pratique, cet impôt n'est jamais acquitté pour la simple raison que le contrat de concession n'a plus cours en Côte d'Ivoire, la faveur du gouvernement étant pour le contrat de partage de production.

[575] Permis de recherche, autorisation exclusive d'exploration, autorisation exclusive d'évaluation, concession d'exploitation, autorisation exclusive d'exploitation.

[576] Article 67 du code pétrolier. Le montant minimum des droits fixes est de 18.000 francs CFA (article 446 du code général des impôts).

[577] Le bénéfice net est établi après déduction de toutes les charges supportées pour les besoins des opérations pétrolières, voir articles 72 du code pétrolier et 18 CGI.

[578] Il s'agit entre autres de l'impôt sur les bénéfices et les dividendes versés aux actionnaires du titulaire du contrat pétrolier, de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), de la taxe sur les prestations de services (TPS), de l'acompte sur divers impôts (ASDI).

[579] Stéphane ESSAGA, *Droit des hydrocarbures en Afrique. Recueil commenté de textes*, Études africaines, L'Harmattan, 2013, p.113.

Paragraphe 2- Le régime douanier et la règlementation des changes en matière pétrolière

Le code pétrolier traite distinctement du régime douanier (A) et de la règlementation des changes (B) applicables en matière pétrolière.

A- Le régime douanier

Le régime douanier est constitué par l'ensemble des règles qui régissent les opérations d'importation et d'exportation des marchandises sur le territoire douanier ivoirien sans égard à la qualité des personnes[580]. En matière pétrolière, ce régime reste fortement marqué, en ce qui concerne la Côte d'Ivoire, par le principe des exonérations qui connaît toutefois des atténuations.

1- Un régime marqué par le principe des exonérations

Les titulaires de contrats pétroliers et leurs sous-traitants bénéficient de larges exonérations de tous droits et taxes à l'importation pour les matériels, matériaux, produits chimiques, machines et équipements nécessaires à la réalisation des opérations pétrolières ainsi qu'aux pièces détachées destinées à ces machines. L'exonération est accordée aux personnels salariés expatriés des titulaires de contrats pétroliers et de leurs sous-traitants pour leurs effets personnels et domestiques importés en Côte d'Ivoire, nécessaires à leurs propres besoins, lors de leur première utilisation.

La franchise des droits et taxes s'applique également à l'exportation de la fraction des hydrocarbures revenant aux titulaires de contrats pétroliers.

Par cette politique générale d'exonération, l'État de Côte d'Ivoire entend disposer de mesures incitatives pour attirer les investisseurs dans le domaine de l'exploration et de l'exploitation de son bassin sédimentaire. Le principe de l'exonération reste toutefois marqué par des atténuations.

2- Un principe marqué par des atténuations

En dehors des dispositions exonératoires prévues par le code pétrolier, les opérations d'importation et d'exportation réalisées par les titulaires de contrats pétroliers et leurs sous-traitants restent soumises aux tarifs d'entrée et de sortie. La limitation des exemptions concerne les matériels, matériaux, produits chimiques, machines et équipements qui ne figurent pas sur la liste établie par le gouvernement, après avis de la commission d'agrément.

---

[580] Article 3 de la loi n° 64-291 du 1er août 1964 portant code des douanes, JORCI n° 46 du 24 août 1964, p. 1103.

B- Une politique générale de flexibilité en matière de règlementation des changes

Les dispositions du code pétrolier encadrent le régime des changes applicables à l'activité pétrolière de façon à instaurer une plus grande flexibilité au profit des titulaires de contrats, de leurs sous-traitants et même de leurs employés expatriés lorsque le contrat pétrolier le stipule.

Ce régime de flexibilité des changes qui est propre à la Côte d'Ivoire, en comparaison avec les autres États du golfe de Guinée, constitue une manifestation de la politique d'attractivité voulue par le gouvernement. Il s'observe principalement dans la possibilité offerte aux titulaires de contrats pétroliers d'ouvrir et d'opérer en Côte d'Ivoire et à l'étranger des comptes en monnaie locale et étrangère, et le droit de libre convertibilité entre la monnaie nationale et les devises étrangères convertibles pour toutes les opérations de change se rapportant à l'activité pétrolière.

Les pouvoirs de l'État hôte dans l'activité pétrolière sont indéniables. Les prérogatives dont il jouit dans ce secteur capital de l'économie nationale le placent en première ligne du projet pétrolier qu'il ne peut cependant réaliser sans le concours d'autres acteurs.

Chapitre 2 - Les autres acteurs de l'activité pétrolière offshore

La réalisation du projet pétrolier nécessite l'intervention de deux acteurs incontournables que sont l'État d'accueil[581] à qui appartient la ressource naturelle non encore extraite et l'opérateur privé national ou étranger détenteur des technologies et des capitaux utiles à l'activité pétrolière. Ces deux premiers acteurs apparaissent plutôt comme des acteurs complémentaires[582] même si souvent les intérêts poursuivis sont jugés opposés.

L'opérateur privé renvoie aux compagnies pétrolières qui assurent l'essentiel du projet pétrolier. Nous consacrerons des développements au paysage sociétal ivoirien de l'activité pétrolière (section 1). À côté de ces sociétés dotées de la personnalité juridique et qui jouent un rôle prépondérant dans la conception du projet pétrolier, sa mise en œuvre et son financement, l'on omet souvent dans l'étude du droit pétrolier, de mentionner un acteur « muet », mais incontournable dont il conviendra de préciser le statut juridique : il s'agit des installations pétrolières (section 2).

[581] Les prérogatives de l'État d'accueil ont été présentées dans le chapitre précédent.

[582] Cette complémentarité suppose que chacun des acteurs a forcément besoin de l'autre pour atteindre ses objectifs. D'un côté, l'État d'accueil entend tirer de l'activité pétrolière des ressources financières pour financer le développement du pays alors que de l'autre côté, l'opérateur privé attend des retours sur investissements.

Section 1 - Le paysage sociétal de l'activité pétrolière offshore en Côte d'Ivoire

La mise en œuvre du projet pétrolier requiert la compétence technique, technologique et des aptitudes financières de l'opérateur privé. Les sociétés pétrolières opérant dans le secteur pétrolier ivoirien (paragraphe 1) apportent leur compétence dans ce domaine. Mais la contractualisation des rapports entre l'État d'accueil et l'opérateur demeure un support indispensable (paragraphe 2) ayant pour but de définir les obligations et les droits des différents acteurs.

Paragraphe 1- Les sociétés opérant dans le secteur pétrolier ivoirien

À l'instar des autres pays du golfe de Guinée, l'on observe dans le paysage sociétal de l'activité pétrolière, l'hégémonie des « majors » étrangères (A) qui se trouvent confrontées à une concurrence apparente de nouvelles compagnies pétrolières étrangères. Il ne faut cependant pas négliger l'émergence de compagnies pétrolières nationales à l'échelle continentale. L'apparition de ces sociétés nationales pourrait être perçue comme une opportunité pour la création d'une compagnie pétrolière africaine et la mise en œuvre d'un droit pétrolier unifié (B).

A - L'hégémonie des majors et la concurrence apparente de nouvelles sociétés pétrolières étrangères

Le paysage planétaire des hydrocarbures est longtemps marqué par la domination quasi permanente des « majors »[583] qui sont représentées par des filiales à travers le monde.

En Côte d'Ivoire, la première société pétrolière fut la Société française des Pétroles qui trouva des indices d'hydrocarbures dans la région d'Eboinda[584] en 1904 avant qu'elle ne soit suivie par l'African and Eastern Trade Corporation. De 1952 à 1963, la Société africaine des Pétroles (SAP) basée à Dakar mena des activités de recherche de pétrole et fora dix puits sur la côte sans aucune découverte commerciale.

---

[583] Il y a aujourd'hui 5 « majors » pétrolières. Par ordre d'importance, on trouve : Exxon Mobil (compagnie américaine) née de la fusion d'Exxon et Mobil, Royal Dutch/Shell (compagnie anglo-néerlandaise) issue de la fusion de Shell et Royal Dutch, British Petroleum (BP) (compagnie britannique) née de la fusion entre British Petroleum ((héritière de l'Anglo Iranian Oil Company) et Amoco, Chevron (compagnie américaine) créée par fusion entre Chevron (ex-Socal) et Texaco et Total (compagnie française) provenant de la fusion entre Total, Fina et Elf. L'avènement des 5 « majors » a été précédé par la création au XIX^{e} siècle des deux grandes compagnies pétrolières les plus anciennes, à savoir Standard Oil par l'Américain Rockefeller et Shell par le Britannique Marcus Samuel.

[584] Eboinda est un village situé dans le département d'Adiaké au sud-est de la Côte d'Ivoire. Cette découverte a porté sur des sables bitumineux, voir Macoura KONÉ, Mémoire : « Maturation thermique et potentiel pétroligène des déblais du puits pétrolier IVCO-10 du bloc CI-02 du bassin sédimentaire de Côte d'Ivoire », Université du Québec à Chicoutimi, mars 1998, Bibliothèque nationale du Canada, p.15.

À l'issue de ces recherches infructueuses, on a vite conclu que la Côte d'Ivoire n'était pas un pays pétrolier. Mais en 1970 avec l'adoption du nouveau code pétrolier[585], la Côte d'Ivoire va orienter sa politique pétrolière, ce qui donna lieu, le 20 novembre 1970, à l'octroi du premier permis de recherche (permis H) au groupe ESSO-SHELL-ERAP.

La période 1970-1989 a été marquée par d'intenses activités pétrolières en Côte d'Ivoire et l'apparition de plusieurs compagnies pétrolières[586] avec la création de la compagnie nationale PETROCI[587]. Depuis lors, plusieurs compagnies pétrolières se sont succédé ou maintenues dans la sphère pétrolière en Côte d'Ivoire[588]. Ces sociétés exercent des activités d'exploration et/ou de production tout le long du bassin sédimentaire ivoirien dont la zone offshore[589], la plus importante, se divise en deux marges : la marge de San Pedro qui s'étend de la frontière libérienne jusqu'à la ville de Grand-Lahou et la marge d'Abidjan qui part de Grand-Lahou à la frontière ghanéenne[590]. Elles se disputent les cinquante-et-une concessions pétrolières ivoiriennes dont vingt-six (dont quarante-quatre offshore) ont été déjà attribuées[591] tandis que les autres restantes font l'objet de promotion auprès d'autres compagnies pétrolières internationales.

Face à l'hyperpuissance quasi inégalable des majors, de nouvelles compagnies pétrolières étrangères apparaissent pour concurrencer les premières. Elles s'octroient des parts importantes dans les activités de reconnaissance, de recherche et

---

[585] Loi n° 70-489 du 3 août 1970 portant code pétrolier, JORCI n° 39 du 12 août 1970, p. 1275 et son décret d'application n° 70-528 du 2 septembre 1970, JORCI n° 46 du 17 août 1970, p. 1524.

[586] Permis AB en 1975 attribué au groupe PHILLIPS-AGIP-SEDCO-PETROCI ; Permis B1 et C1 en 1980 attribués au groupe PHILLIPS-AGIP-GETTY OIL-HIPANOIL-PETROCI ; Permis E1 et M1 en 1980 attribués au groupe TOTAL-AGIP- PETROCI ; Permis A1 en 1980 attribué au groupe AGIP-TOTAL-PETROCI-PHILLIPS ; Permis D1 en 1981 attribué au groupe PETROCI-UNIONTEXACO ; Permis K1 en 1983 attribué au groupe TENNECO-CONOCO-PETROCI.

[587] La Société Nationale d'Opérations pétrolières de la Côte d'Ivoire (PETROCI) a été créée par décret n° 75-744 du 21 octobre 1975, JORCI n° 58 du 21 novembre 1975, p. 2101.

[588] À ce jour, on peut citer les compagnies suivantes : AFREN, AFRICAN PETROLEUM, ANADARKO, CANADIAN NATURALS RESOURCES INTERNATIONAL, FOXTROT INTERNATIONAL LDC, LUKOIL OVERSEAS CI E&P LTD, PETROCI, TALEVERAS ENERGY RESOURCES, TOTAL E&P CI, TULLOW CÖTE D'IVOIRE EXPLORATION LTD, PANATLANTIC CI, VIOCO PETROLEUM, VITOL.

[589] Le bassin sédimentaire ivoirien comprend la zone onshore (partie émergée) qui représente environ 2.5% du territoire national et la zone offshore (80 à 150 km de large) qui en constitue l'essentiel.

[590] C'est dans la marge d'Abidjan que se concentre l'activité pétrolière en Côte d'Ivoire. Elle est la zone des principales découvertes d'hydrocarbures et renferme tous les champs pétroliers connus à ce jour.

[591] AFREN (CI-525), AFRICAN PETROLEUM (CI-509, CI-513), ANADARKO (CI-515, CI-516, CI-528, CI-529, CI-527), CANADIAN NATURALS RESOURCES INTERNATIONAL CI-12, CI-26,CI-40), FOXTROT INTERNATIONAL LDC (CI-27), LUKOIL OVERSEAS CI E&P LTD (CI-101, CI-205,CI-401, CI-504, CI-524), PETROCI (CI-11), PETROCI HOLDING (CI-500, CI-502, CI-520) RIALTO, TALEVERAS ENERGY (CI-501, CI-504, CI-523, CI-525), TOTAL E&P CI (CI-100,CI-514 , CI-515, CI-516), TULLOW CÔTE D'IVOIRE EXPLORATION LTD (CI-103), PANATLANTIC CI, VIOCO PETROLEUM CI-202), VITOL (CI-508).

d'exploitation d'hydrocarbures. La plupart des compagnies qui participent à la compétition offshore ivoirienne sont de cette obédience. Il en va ainsi des compagnies américaine (Anadarko), britanniques (Afren, Tullow Côte d'Ivoire), canadienne (Canadian Naturals Resources International), dominicaine (Taleveras Energy Resources), suisse (Vitol), française (Total E&P CI) ou russe (Lukoil Overseas CI). Ces sociétés peuvent être de droit ivoirien ou étranger. Mais lorsqu'elles sont de droit étranger, elles ne peuvent conclure des contrats pétroliers avec l'État ivoirien que lorsqu'elles justifient pendant toute la durée du contrat pétrolier l'existence d'un établissement stable en République de Côte d'Ivoire inscrit au registre du commerce et du crédit mobilier, qui peut être une société de droit ivoirien ou une succursale[592].

Dans la quête de l'or noir, les compagnies étrangères ne sont pas les seules à marquer leur présence. On assiste à la montée de sociétés nationales dans la plupart des États africains producteurs de pétrole.

B - L'émergence des sociétés pétrolières nationales : plaidoyer pour la création d'une société pétrolière à l'échelle régionale ou continentale et la mise en œuvre d'un droit pétrolier unifié

L'avènement de sociétés pétrolières nationales[593] obéit à un objectif : créer une structure pour servir de bras séculier de l'État dans ses rapports avec les compagnies

---

[592] Article 8 alinéa 2 du code pétrolier.

[593] Au Nigéria, on a la *Nigerian National Petroleum Corporation* (NNPC) créée le 1er avril 1977 ayant son siège social à Abuja. En Algérie, *la Société Nationale pour la Recherche, la Production, le Transport, la Transformation et la Commercialisation des Hydrocarbures* (Sonatrach) a été créée le 31 décembre 1963 ayant son siège à Alger. Elle est classée la première entreprise d'Afrique (*la major africaine).* En Angola, il y a la *Sonangol* créée en 1976 dont le siège est à Luanda. Au Congo, la *Société Nationale des Pétroles du Congo* (SNPC) a été créée en 1998 ayant son siège à Brazzaville. Elle est la seule entreprise publique qui exerce dans le secteur du pétrole. En Côte d'Ivoire, la Société Nationale des Opérations pétrolières de Côte d'Ivoire (PETROCI) a été créée par décret n° 75-744 du 21 octobre 1975, JORCI n° 58 du 21 novembre 1975, p. 2101 ayant son siège à Abidjan. C'est une société anonyme dans laquelle l'État de Côte d'Ivoire détient 95 % des actions et 5 % appartenant aux employés. Elle a trois filiales : la Société Multinationale de Bitumes (SMB), la Société ivoirienne de Raffinage (SIR) et la Société de Gestion des Stocks pétroliers de Côte d'Ivoire (GESTOCI). À côté de cette société, il existe la société de Gestion des Stocks pétroliers de Côte d'Ivoire (GESTOCI) créée par le décret n° 83-1009 du 14 septembre 1983 (JORCI n° 38 du 29 septembre 1983, p. 497) sur rapport conjoint du ministre des Mines et celui de l'Économie et des Finances. La constitution de la GESTOCI entre dans le cadre de la politique de règlementation de l'activité pétrolière en Côte d'Ivoire, fixée par le décret du 10 mai 1933 promulgué en Afrique occidentale par l'arrêté n° 1305 du 3 juin 1933, portant obligation aux sociétés distributrices de produits pétroliers de constituer de manière permanente : un stock-outil (opérationnel) et un stock de sécurité (le stock de sécurité est un stock stratégique pour l'État et permet d'assurer le ravitaillement de la population locale en produits pétroliers pendant soixante jours). La GESTOCI est une entreprise de stockage de produits pétroliers (SUPER, ESSENCE, GASOIL, PÉTROLE, DDO, FUEL, BUTANE, BITUME, CUTBACK, JET A1) provenant de la SIR et destinés à la consommation locale et sous régionale. Ainsi, en dehors de la Côte d'Ivoire, la GESTOCI approvisionne le Mali, le Burkina Faso, le Nigéria, la Gambie par des opérations de transport (camions-citernes, train) et la Suisse par voie maritime. Elle dispose de trois dépôts : Abidjan, Bouaké et Yamoussoukro.

pétrolières étrangères opérant dans le domaine des hydrocarbures. Elles constituent un acteur majeur de l'industrie pétrolière nationale.

Ces sociétés qui sont des entreprises publiques prennent la forme de société commerciale et participent à l'activité pétrolière soit directement soit indirectement avec d'autres compagnies pétrolières étrangères[594]. La participation de l'État dans les sociétés étrangères exerçant dans le secteur des hydrocarbures se fait par l'intermédiaire de ces sociétés nationales.

Dans une interview publiée dans *African Oil Magazine*[595]*,* l'ancien Directeur général de la Société Nationale des Opérations pétrolières de Côte d'Ivoire (PETROCI), M. Kassoum FADIKA déclarait ambitieusement que « *Sans un minimum de rapprochement entre nos pays et une volonté de partager nos ressources et expériences, nous ne saurions jamais véritablement opposer aux autres une quelconque force capable de remplacer valablement la qualité d'offres qui nous viennent d'ailleurs, et devant lesquelles nous sommes béatement en extase, alors que nos compétences et nos idées n'ont rien à leur envier. »*[596]

L'appel à l'unité régionale ou sous-régionale dans le domaine pétrolier nous paraît primordial eu égard à la faible emprise des États producteurs sur leurs ressources naturelles. Il peut se traduire par la création d'une société multinationale pétrolière à l'échelle continentale ou régionale et par l'adoption d'un texte unificateur.

1 - Plaidoyer pour la création d'une société pétrolière à l'échelle régionale ou continentale

L'initiative de la création d'une entreprise continentale n'est pas totalement nouvelle. Dans le milieu de l'aviation civile, il a existé la compagnie continentale Air Afrique[597]. Dans le domaine de la coopération énergétique régionale, il convient de noter avec intérêt le Gazoduc Afrique de l'Ouest (GAO) qui relie la ville portuaire de Takoradi au Ghana à Lagos au Nigéria qui passe par le Togo et le Bénin. Un projet de pipeline en

---

[594] Tel est le cas de PETROCI qui participe avec d'autres compagnies pétrolières à la reconnaissance, la recherche et l'exploitation de gisements pétroliers et gaziers.

[595] *African Oil Magazine,* numéro de décembre-janvier 2009, p. 42.

[596] La citation est reprise par Stéphane ESSAGA, *Droit des hydrocarbures en Afrique. Recueil commenté de textes*, Études africaines, L'Harmattan, 2013, p.13.

[597] Mais la gestion opaque et désastreuse de la multinationale a conduit à sa faillite. En effet, lors de l'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie tenue le 7 février 2002 à Abidjan (Côte d'Ivoire), ladite Assemblée générale, dans sa troisième résolution, a décidé à l'unanimité de faire procéder au dépôt de bilan de la Compagnie Air Afrique et demandé en conséquence à la Direction générale « d'entreprendre toutes les formalités légales y relatives aux fins de la déclaration de cessation de paiement ». Par une requête en date du 8 février 2002, la Direction générale avait alors saisi le Tribunal de première instance d'Abidjan en vue d'obtenir le bénéfice de la liquidation de ses biens (voir, A.D et Autres c/ Compagnie Multinationale Air Afrique et Autres, arrêt n° 04, CCJA 8 janvier 2004). La liquidation d'Air Afrique continue de faire des vagues dans le milieu judiciaire ivoirien tant les procédures qui en découlent semblent s'éterniser.

cours d'achèvement transportera le brut nigérian vers le Burkina Faso en passant par le Ghana et la Côte d'Ivoire d'ici à l'horizon 2020[598]. La réalisation de ces infrastructures traduit éloquemment l'objectif d'intégration économique régionale.

La création d'une société multinationale pétrolière serait, dans le domaine des hydrocarbures, une grande première tant les divergences et les intérêts géopolitiques des États de la zone s'observent depuis des lustres.

À l'actif de ce projet, il n'est pas inutile de relever des avantages pour les pays producteurs. Au rang de ces avantages, l'on pourrait noter la création d'emplois, facteur de réduction, voire de résorption du chômage des jeunes africains souvent tentés d'immigrer vers « l'eldorado européen » à la recherche d'un mieux-être au péril de leur vie. Ce projet peut aussi être perçu comme une solution aux conflits frontaliers maritimes patents dans les régions africaines dont la recherche de l'or noir en est la principale cause. Enfin, la création d'une compagnie pétrolière africaine consacrera une véritable emprise des États producteurs sur la gestion de leurs ressources naturelles, ce qui pourrait traduire une souveraineté permanente sur ces ressources[599] et favoriser ainsi l'affermissement de leur indépendance économique[600]. Sa mise en œuvre implique le choix de la forme juridique adéquate[601], la détermination des États actionnaires[602], le choix des dirigeants[603], les modes d'administration[604] et de contrôle.

---

[598] Abdelhak BASSOU, « Le Golfe de Guinée, zone de contrastes : Richesses et vulnérabilités », OCP POLICY CENTER, septembre 2016, p. 13.

[599] L'affirmation de la souveraineté permanente des États sur les ressources naturelles est consacrée par la Résolution 1803 (XVII) des Nations Unies du 18 décembre 1962.

[600] Des pays comme le Nigéria, l'Angola, le Gabon, la Guinée Équatoriale tirent l'essentiel de leurs recettes budgétaires, des revenus pétroliers.

[601] La forme de société anonyme avec conseil d'administration peut avoir notre faveur puisqu'une telle société peut répondre aux objectifs poursuivis. La différence linguistique entre pays anglophones (Nigéria ou Ghana), pays francophones (Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire ou Gabon) et pays hispaniques ou lusophones (Angola ou Guinée Équatoriale) ne devrait pas constituer une barrière dans le fonctionnement de la société multinationale. Dans le cadre de l'OHADA, les langues de travail sont le français, l'anglais, l'espagnol et le portugais (article 42 du Traité).

[602] Les États africains producteurs auront la part importante des actions et il peut être fait appel à des États étrangers producteurs ou non. La différence linguistique entre pays anglophones (Nigéria ou Ghana), pays francophones (Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire ou Gabon) et pays hispaniques ou lusophones (Angola ou Guinée-Équatoriale) ne devrait pas constituer une barrière dans le fonctionnement de la société multinationale.

[603] Le domaine pétrolier est l'un des secteurs d'activité qui fait appel à plusieurs compétences (chimistes, géologues, géographes, économistes, informaticiens, juristes, mathématiciens, physiciens, etc.)

[604] L'administration peut se faire de façon tournante.

2 - Une vision d'intégration juridique régionale : vers l'unification du droit pétrolier dans le golfe de Guinée

La parfaite illustration de l'intégration juridique et judiciaire du droit des affaires en Afrique est celle de l'OHADA instituée par le Traité de Port-Louis[605] qui ambitionne de promouvoir l'unification du droit des affaires dans plusieurs États africains de langue différente[606]. Dotée d'institutions spécialisées comme la Cour Commune de Justice et d'Arbitrage (CCJA, localisée à Abidjan) et l'École Régionale Supérieure de la Magistrature (ERSUMA, sise à Porto-Novo), l'OHADA est un modèle de réussite de l'unification du droit des affaires[607].

Sur le modèle de ce droit des affaires harmonisé dans l'espace régional, il peut être envisagé un texte similaire en ce qui concerne le droit pétrolier. Il s'agira entre autres axes, d'organiser juridiquement l'activité pétrolière en définissant et en encadrant les principes qui la caractérisent[608]. Les domaines de la fiscalité et de la répression des infractions peuvent être réservés aux législations des États Parties. Le règlement des conflits pourrait se faire par voie d'arbitrage régional ou international.

Les acteurs privés qui interviennent dans le secteur pétrolier sont nombreux et disposent de compétences diverses et variées. Leur engagement à l'égard de l'État d'accueil est basé sur un acte administratif par lequel il leur est accordé l'autorisation d'exercer, mais aussi sur un contrat qui définit les droits et obligations des parties.

---

[605] Le Traité relatif à l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires a été adopté à Port-Louis, le 17 octobre 1993 et révisé à Québec, le 17 octobre 2008. Il intègre plusieurs actes uniformes déjà adoptés et en vigueur (par exemple, l'acte uniforme sur le droit commercial général, sur les procédures collectives d'apurement du passif, sur l'organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution, sur l'arbitrage, etc.) ou en voie d'adoption (l'acte uniforme sur l'affacturage fera bientôt son apparition). Il regroupe actuellement dix-sept États, voir le Préambule du Traité.

[606] La Guinée-Bissau et la Guinée Équatoriale sont membres de l'OHADA alors qu'elles ne sont pas des États de langue française comme les quatorze autres États qui la composent.

[607] Il est aussi loisible d'évoquer d'autres modèles d'intégration juridique comme le Code minier de l'Union économique et monétaire Ouest Africaine (UEMOA) du 22 décembre 2003 qui fixe le cadre légal réglementant l'ensemble des opérations de prospection, de recherche, d'exploitation, de détention, de circulation, de traitement, de transport, de possession, de transformation et de commercialisation de substances minières dans l'espace UEMOA (Règlement n° 18/2003/CM/UEMOA portant adoption du code minier communautaire de l'UEMOA), le Code de la marine marchande de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) de mai 2001, du Code des Douanes de la CEMAC.

[608] Le régime de la propriété des hydrocarbures, les règles d'attribution des permis de recherche et des autorisations d'exploitation, les règles relatives aux contrats pétroliers, le règlement des conflits, les règles protectrices de l'environnement, etc.

Paragraphe 2- Le cadre contractuel, un support indispensable à l'activité pétrolière offshore

La réalisation de l'activité pétrolière impose, dans la plupart des cas[609], à l'État producteur de conclure un contrat pétrolier avec une compagnie pétrolière internationale[610].

Dans le reste du monde en général et dans les États du golfe de Guinée en particulier, le recours au contrat est inévitable eu égard à la trop grande faiblesse du pouvoir économique qui caractérise ces derniers et à l'absence de moyens technologiques appropriés que requiert l'activité pétrolière.

La technique contractuelle implique plusieurs acteurs dont les rôles, les droits et obligations varient d'un type de contrat à un autre. Au cœur de la multitude de contrats qui peuvent être conclus dans le cadre du projet pétrolier[611] se situe ce qu'il convient de désigner par l'expression « contrat mère » qui constitue la raison d'être d'autres contrats, communément appelés contrats « annexes » ou « auxiliaires ».

Le contrat mère ou contrat principal distinct et autonome des autres types de contrats, est celui conclu entre l'État hôte et sa compagnie pétrolière nationale[612] d'une part, et

---

[609] Il est assez rare qu'un État producteur entreprenne lui-même directement des opérations pétrolières, même si cette possibilité est inscrite dans les codes pétroliers (voir article 5 de la loi n° 96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier de Côte d'Ivoire, JORCI n° 04 du 3 janvier 1997, p. 63, modifiée par l'ordonnance n° 2012-369 du 18 avril 2012, JORCI n° 27 du 5 juillet 2012, p. 626) et article 5-1 de la loi n° 99-013 du 22 décembre 1999 portant code pétrolier du Cameroun.

[610] Il peut s'agir d'une seule compagnie pétrolière étrangère (voir par exemple le contrat de partage de production conclu à Brazzaville, le 23 mai 1997 entre l'État congolais et la société AGIP RECHERCHES CONGO ou d'un groupe de compagnies pétrolières internationales incluant la société pétrolière nationale (consortium), par exemple le contrat de partage de production conclu entre l'État congolais et les sociétés AGIP RECHERCHES CONGO, CHEVRON INTERNATIONAL Limited et la société ELF Congo et la société Nationale de Recherche et d'Exploitation pétrolières dite HYDRO-CONGO portant sur les permis de recherches Marine VI, Marine VII et KITINA. Ces sociétés désignées collectivement le « Contracteur » se partageront les différents aspects du projet pétrolier. Pour l'État hôte, en cas d'inexécution des obligations contractuelles, ces compagnies pétrolières sont tenues solidairement et conjointement.

[611] On dénombre une centaine de contrats qui peuvent être conclus à l'occasion d'un projet pétrolier. Ce sont pour la plupart des contrats techniques passés entre l'opérateur et des sociétés de services dans le domaine de l'exploration, la géologie, la sismique, l'interprétation de données géophysiques, la construction de plates-formes d'exploration et de production, de l'exploitation des systèmes complexes de production et de stockage, ou des contrats de transport par navire du pétrole brut extrait.

[612] Celle-ci joue généralement un rôle technique et d'interface entre l'État et la compagnie pétrolière internationale. En Côte d'Ivoire, c'est la PETROCI créée par le décret n° 75-744 du 21 octobre 1975 portant création d'une société d'État dénommée Société Nationale d'Opérations pétrolières de la Côte d'Ivoire et approuvant les statuts de ladite société, JORCI n° 58 du 20 novembre 1975, p. 2101, modifié par le décret n° 89-190 du 10 février 1989, JORCI n° 08 du 2 mars 1989, p. 62 dont la dénomination est devenue PETROCI-HOLDING en vertu du décret n° 89-1998-2620 du 3 juin 1998, JORCI n° 47 du 19 novembre 1998, p. 1199. Au Cameroun, il s'agit de la Société Nationale des Hydrocarbures (SNH) créée par le décret n° 80-086 du 12 mars 1980 qui fait suite à la loi n° 78-14 du 29 décembre 1978 complétant, en ce qui concerne les hydrocarbures, la loi n° 64-LF-3 du 6 avril 1964 portant régime des substances minérales.

la compagnie pétrolière internationale ou le groupe de compagnies pétrolières internationales d'autre part. L'État hôte peut tout aussi bien conclure le contrat avec la société pétrolière nationale et la compagnie pétrolière internationale[613] ou directement avec un consortium de sociétés pétrolières étrangères.[614] Ces deux sociétés sont souvent associées par un contrat d'association conclu préalablement entre elles[615].

Il est admis, tant sur le plan du droit privé que du droit public, que le contrat est un accord de volontés destiné à créer des effets de droit[616] à la charge des parties contractantes et obéit à des conditions générales de validité[617].

Du point de vue de la définition du contrat pétrolier, il n'en existe aucune dans la multitude de textes qui régissent l'activité pétrolière. C'est le cas aussi bien en Côte d'Ivoire que dans les autres États du golfe de Guinée disposant d'un code pétrolier. Ces textes établissent plutôt une typologie des contrats pétroliers auxquels l'État a recours (A).

Le contrat pétrolier s'inscrit dans les différentes « espèces » que l'on peut recenser au sein du « genre » constitué par la notion de contrat en général[618]. Il s'agit d'un type de contrats spéciaux qui a ses caractéristiques propres et, de ce fait, il a *« pour objet de définir avec précision le partage des risques associés à l'exploration, au*

---

[613] Voir des exemples de ce type de contrat: le contrat de partage de production d'hydrocarbures portant sur le Bloc CI-401 conclu à Abidjan, le 30 septembre 2005 entre la République de Côte d'Ivoire d'une part, et la société VANCO Côte d'Ivoire Ltd et la société PETROCI HOLDING d'autre part, celui portant sur le Bloc CI-100 conclu le 23 janvier 2006 entre la République de Côte d'Ivoire d'une part, et la société YAM'S PETROLEUM et la société PETROCI HOLDING d'autre part, ou le contrat de partage de production d'hydrocarbures portant sur les permis Haute-Mer et N'Kossa conclu à Paris, le 21 avril 1994 entre la République du Congo d'une part, et la société ELF Congo et la société HYDRO-CONGO d'autre part.

[614] Voir par exemple le contrat de partage de production d'hydrocarbures (Blocs I et II du Graben Albertine) de mai 2010 conclu entre la République Démocratique du Congo et les sociétés CAPRIKAT LIMITED et FOXWHELP LIMITED.

[615] C'est le cas des sociétés ELF Congo et AGIP RECHERCHES Congo avec lesquelles l'État du Congo a conclu le contrat de partage de production du 23 novembre 1995 dans le cadre de l'ancien permis de recherches de Pointe-Noire Grands Fonds attribués le 17 octobre 1968.

[616] René DEGNI-SEGUI, *Droit administratif général*, 2e éd. Abidjan, CRES, 1996, p.284. Dans le cadre du contrat pétrolier, nous estimons que l'effet principal du contrat est de créer des obligations (obligation de faire notamment) à la charge de chacune des parties contractantes. L'effet translatif de droits réels prévu à l'article 1138 du code civil napoléonien de 1810 paraît inadapté à l'espèce contractuelle étudiée puisqu'il ne s'agit pas ici de transférer la propriété d'un bien déterminé, mais d'exécuter une tâche précise convenue.

[617] Article 1108 du code civil napoléonien intitulé en Côte d'Ivoire code des biens et des obligations.

[618] Alain BENABENT, *les contrats spéciaux*, 2e éd., Domat Droit privé, Paris, Montchrestien, 1995, introduction.

développement et à l'exploitation pétrolière, et de fixer sans conteste les rémunérations découlant de ces activités » [619]*.*

Deux éléments principaux caractérisent ainsi le contrat pétrolier passé entre l'État hôte et la compagnie pétrolière internationale. D'une part, le contrat fixe les conditions techniques et juridiques dans lesquelles s'exercera l'activité pétrolière, et d'autre part, il détermine la rémunération des parties contractantes.

Cet ensemble complexe des relations contractuelles est gouverné par un régime pétrolier fondé sur des lois et règlements relatifs au pétrole dans un pays donné[620].

L'importance des enjeux économiques et financiers[621] auxquels sont attachées les parties est souvent source de conflits dont le règlement ne manque pas de poser des problèmes de plusieurs ordres (C) [622] , notamment celui relatif à la nature des contrats pétroliers (B).

A- Les conditions de formation et la typologie du contrat pétrolier

Bien qu'il soit une espèce particulière de contrat dans le genre commun du contrat en général, le contrat pétrolier obéit aux conditions essentielles de validité des contrats au nombre desquelles il est classique de retenir le consentement des parties qui s'obligent, la capacité de celles-ci de contracter, un objet certain qui forme la matière de l'engagement et une cause licite[623].

Le consentement et la capacité sont deux variantes des conditions de formation du contrat qui se rencontrent lorsqu'on se place du côté des parties qui s'engagent dans

---

[619] Jean-Pierre ANGELIER, « L'évolution des relations contractuelles dans le domaine pétrolier », *Liaison énergie africaine*, n° 11/2008, pp. 23-26.

[620] Le régime pétrolier s'articule autour de la constitution du pays, des lois, des règlements et du contrat pétrolier lui-même. La constitution ou loi fondamentale est la norme qui organise la vie politique de l'État. Les lois et les règlements sur le pétrole contiennent des règles spécifiques concernant les droits et les responsabilités attribuées dans le contrat ainsi que des règles relatives à la protection de l'environnement, la sécurité, la santé, le travail et les lois sur la fiscalité. Le contrat fixe les obligations des parties et les conditions techniques et financières.

[621] Pour les pays producteurs du pétrole, il s'agit d'engranger des revenus importants pour financer le développement économique et social alors que l'entreprise pétrolière qui investit dans l'activité pétrolière entend maximiser ses profits. Ce qui fait que les relations entre les parties contractantes sont tributaires du rapport de force dans lequel elles sont placées.

[622] Comme tout contrat en général, le contrat pétrolier peut poser des problèmes d'interprétation ou d'exécution.

[623] Article 1108 du code civil ; Jean CARBONNIER, *Droit civil*. *Les obligations*, 20e éd., vol. 4, Thémis Droit Privé, Presses universitaires de France, 1996, pp.77 & s ; Henri MAZEAUD, Léon MAZEAUD, et Jean MAZEAUD, *Leçons de droit civil Obligations Théorie générale*, 5e éd., vol. 2, Paris, Montchrestien, 1973, pp. 92 & s.

le contrat pétrolier tandis que l'objet du contrat revêt une certaine spécificité en matière pétrolière.

Quant à la cause exigée comme condition autonome, elle doit exister dans le contrat pétrolier.

1- La confirmation des conditions classiques de formation du contrat

La formation du contrat pétrolier n'échappe pas, pour sa validité, aux conditions classiques de formation des contrats. Les parties au contrat, l'activité pétrolière et l'exigence d'une cause licite en sont les principales conditions qui méritent d'être spécifiées.

a - Les conditions relatives aux parties contractantes

Le point touchant aux parties au contrat pétrolier se règle dans le cadre des conditions générales de formation du contrat. Appelées à animer les rapports contractuels, les parties sont placées sous deux régimes juridiques différents si l'on s'en tient à la classification traditionnelle entre droit public et droit privé.

Il y a d'un côté l'État producteur d'hydrocarbures qui, classiquement est un sujet de droit international et de l'autre, la société pétrolière nationale et la compagnie pétrolière internationale qui sont toutes deux, des sujets de droit privé.

En s'engageant sur le terrain contractuel, l'État se présente toujours comme une autorité publique, un État souverain dont les objectifs s'inscrivent dans la poursuite de l'intérêt public. L'État n'est donc pas ici une personne privée et ne saurait se dépouiller de ses attributs de personne publique.

Le cocontractant privé (la compagnie pétrolière), en l'occurrence un consortium représentant les intérêts économiques et financiers d'un groupe d'individus est une personne morale de droit privé, c'est-à-dire précisément une société commerciale. Celle-ci est définie de façon unanime comme une société *« créée par deux ou plusieurs personnes qui conviennent par un contrat, d'affecter à une activité des biens en numéraire ou en nature, dans le but de partager le bénéfice ou de profiter de l'économie qui pourra en résulter. Les associés s'engagent à contribuer aux pertes. »*[624] Mais la conception classique qui faisait de la société commerciale, un contrat (accord de volonté de deux personnes au moins) est aujourd'hui atténuée puisque

[624] Article 4 de l'Acte uniforme OHADA du 17 avril 1997 relatif au droit des sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique (JO OHADA, n° 2 du 01/10/1997, pp.1 & s.), in OHADA Traité et Actes uniformes commentés et annotés, 4e édition, Juriscope, 2012, pp. 365 & s. ; Philippe MERLE, *Droit commercial Sociétés commerciales*, 6e éd. Paris, Dalloz, 1998, p.1 ; ISSA-SAYEGH, « Droit des sociétés commerciales: droit commun et régimes particuliers ».

désormais, *« la société commerciale peut être également créée par une seule personne, par un écrit. »*[625]

Le cocontractant de l'État producteur peut tout aussi être un établissement public à caractère industriel et commercial[626] qui, tout comme la société commerciale, doit justifier de capacités techniques et financières suffisantes pour mener à bien des opérations pétrolières.

Les règles qui gouvernent les modes d'expression du consentement des contractants et celles régissant leur capacité à contracter se présentent différemment.

Ainsi, s'agissant de l'État hôte, il est admis que celui-ci, sans se dépouiller de son statut de personne morale de droit public, a la possibilité de conclure des contrats avec des particuliers. Dans le cadre de la conclusion du contrat pétrolier, les législations en vigueur font la distinction entre la négociation[627] du contrat et sa signature[628].

---

[625] Dans ce cas, la société est instituée par l'acte de volonté d'une seule personne. Elle n'est cependant admise que pour la société à responsabilité limitée et la société anonyme (articles 309 et 385 de l'Acte uniforme OHADA du 17 avril 1997 relatif au droit des sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique) ; en France, article 1er alinéa 2 de la loi n° 85-697 du 11 juillet 1985 relative à l'entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée et à l'exploitation agricole à responsabilité limitée.

[626] Article 1er.p de la loi n° 99-013 du 22 décembre 1999 portant code pétrolier du Cameroun. L'article 1er.i de la loi n° 96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier de la Côte d'Ivoire qui emploie l'expression « toute personne morale » ne restreint pas le cocontractant de l'État hôte à la seule société commerciale. À la différence de la société commerciale qui est commerçante par la forme, les établissements publics à caractère industriel et commercial n'ont pas la qualité de commerçant (article 58 alinéa 1er de la loi n° 98-388 du 2 juillet 1998 fixant les règles générales relatives aux Établissements publics nationaux et portant création de catégories d'Établissements publics et abrogeant la loi n° 80-1070 du 13 septembre 1980, JORCI n° 30 du 23 juillet 1998, p. 707 & s.) Mais ils gèrent leur activité selon les règles applicables à une entreprise commerciale de droit privé. En tout état de cause, le cocontractant de l'État doit être une société pétrolière ou, conjointement plusieurs sociétés commerciales, dont l'une, au moins est une société pétrolière. La raison évidente de cette exigence s'explique par la nature même de l'activité pétrolière qui est complexe et nécessite une compétence technique avérée en la matière.

[627] La négociation est la phase de la discussion, des pourparlers en vue d'aboutir à un accord. En matière pétrolière, cette phase peut donner lieu, au profit de la compagnie pétrolière, à la délivrance d'une autorisation de reconnaissance ou de prospection sur des surfaces non couvertes par un contrat pétrolier (voir l'article11 du code pétrolier de la Côte d'Ivoire et l'article 23-1 du code pétrolier du Cameroun) en attendant qu'un contrat soit éventuellement conclu. Mais l'octroi de cette autorisation ne confère pas à la compagnie pétrolière qui en est bénéficiaire, le droit à l'obtention d'un titre d'hydrocarbures ou à la conclusion d'un contrat pétrolier. L'État dispose en la matière, d'un pouvoir discrétionnaire d'appréciation des offres de contrats pétroliers et de demandes d'autorisation, sans que le rejet absolu, partiel ou conditionnel ne donne lieu à un recours voire à une indemnisation.

[628] C'est la formalité qui constate l'accord intervenu au terme de la négociation sur le texte du contrat. Elle engage et lie les parties contractantes. L'entrée en vigueur des contrats pétroliers est généralement subordonnée à leur signature. C'est le cas en Côte d'Ivoire (article 17 alinéa 2 du code pétrolier) ou au Cameroun (article 11-2 du code pétrolier). Il convient cependant de préciser qu'au Cameroun, la date de prise d'effet du contrat de concession est réputée être celle de l'octroi du permis de recherche.

D'une façon générale, les contrats pétroliers sont négociés par le gouvernement[629] après recommandation de la Commission interministérielle pétrolière (C.I.P)[630] et signé par le Président de la République.

En la matière, la pratique a permis d'observer que le Président de la République, par le mécanisme de la délégation de compétence[631] qui puise son origine de la Constitution, en ce qui concerne les rapports entre celui-ci et le gouvernement[632], peut déléguer son pouvoir et sa signature au ministre chargé des hydrocarbures[633], ou conjointement à plusieurs ministres[634].

---

[629] L'article 11-1 du code pétrolier du Cameroun dispose que « le contrat pétrolier est négocié et signé pour le compte de l'État, par le gouvernement ou par tout établissement ou organisme public mandaté à cet effet. » L'article 17 du code pétrolier de la Côte d'Ivoire indique que « le contrat pétrolier est négocié par le Gouvernement, sous l'autorité du Président de la République. Il est signé par le Président de la République ou ses représentants, mandatés par décret. »

[630] Article 12 du décret n° 96-733 précité. La composition et les attributions de la C.I.P sont fixées à l'article 46 dudit décret.

[631] René DEGNI-SEGUI, *Droit administratif général*, ouvrage précité, p. 284.

[632] Articles 76 et 77 de la loi n° 2016-886 du 8 novembre 2016 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire (JORCI n° spécial du 9 novembre 2016 ; article 10-2 de la loi n° 96-06 du 18 janvier 1996 portant révision de la Constitution de la République du Cameroun du 2 juin 1972. Le Président de la République consacre la délégation de pouvoir et de signature par décret.

[633] Il en est ainsi de la plupart des codes pétroliers des États francophones du golfe de Guinée (voir par exemple l'article 19 de la loi n° 2006-18 du 17 octobre 2006 portant code pétrolier en République du Bénin, article 3 de la loi n° 24-94 du 23 août 1994 portant code des hydrocarbures en République du Congo, article 18 du code pétrolier du Cameroun ; contrat de partage de production du 21 avril 1994 entre la République du Congo représentée par le ministre des Hydrocarbures, les sociétés Elf Congo et Hydro-Congo, contrat de partage de production du 23 novembre 1995 entre la République du Congo représentée par le ministre des Hydrocarbures, les sociétés Agip Recherches Congo et Elf Congo).

[634] L'article 17 du code pétrolier de Côte d'Ivoire précité ; décret n° 2012-1107 du 12 novembre 2012 portant délégation de pouvoir et de signature des contrats pétroliers au profit du ministre chargé du Pétrole et du ministre chargé de l'Économie et des Finances, publié au JORCI n° 03 du 26 novembre 2012, p. 47; décret n° 2014-248 du 8 mai 2014 portant délégation de pouvoir et de signature des contrats pétroliers au profit du ministre chargé du Pétrole, du ministre chargé de l'Économie et des Finances et du ministre chargé du Budget, publié au JORCI n° 27 du 3 juillet 2014, p. 586 ; contrat de partage de production d'hydrocarbures (Bloc CI-401) du 30 septembre 2005 entre la République de Côte d'Ivoire représentée par le ministre d'État, ministre des Mines et de l'Énergie et le ministre d'État, ministre de l'Économie et des Finances, les sociétés PETROCI et VANCO ; contrat de partage de production d'hydrocarbures (Bloc CI-100) du 23 janvier 2006 entre la République de Côte d'Ivoire représentée par le ministre des Mines et de l'Énergie et le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'Économie et des Finances, les sociétés PETROCI et YAM'S PETROLEUM ; contrat de partage de production d'hydrocarbures (Blocs I et II du Graben Albertine) de mai 2010 entre la République Démocratique du Congo représentée par le ministre des hydrocarbures, le ministre des Finances, le ministre du Portefeuille et le ministre du Budget, les sociétés CAPRIKAT LIMITED et FOXWHELP LIMITED. La représentation de la RDC pour la conclusion de ce contrat pétrolier résulte de l'Ordonnance-Loi n° 81- 013 du 2 avril 1981 portant législation générale sur les mines et les hydrocarbures.

Il est à déplorer que pour l'exploitation de richesses naturelles aussi importantes comme les hydrocarbures qui aliment pour une grande part le budget des États producteurs du golfe de Guinée, la conclusion du contrat pétrolier ne soit pas soumise à la ratification législative, encore moins à la publication. Nous estimons que dans un souci de transparence et de bonne gouvernance, le contrat pétrolier devrait être subordonné à l'accomplissement de ces formalités[635].

Pour la compagnie pétrolière qui est plus généralement une société commerciale, le consentement à la conclusion du contrat pétrolier est exprimé par le biais de son représentant légal comme prévu par les statuts et les dispositions légales en vigueur. Les compagnies pétrolières exerçant dans le domaine pétrolier se caractérisent par leur importance. Celles accomplissant leurs activités pétrolières dans l'espace OHADA[636] dont est membre la Côte d'Ivoire, se constituent presque toutes, sous la forme de société anonyme avec conseil d'administration ou avec administrateur général[637].

Pour la société anonyme avec conseil d'administration, la représentation est assurée soit par le Président Directeur général[638] ou le Directeur général Adjoint[639], soit par le Directeur général[640].

---

[635] Au Congo, il est prévu que tous contrats pétroliers (contrat de partage de production et autres types de contrat) sont approuvés par une loi. Ce qui suppose que le parlement, pleinement conscient de son rôle de représentant du peuple, devrait pouvoir s'opposer à la conclusion d'un contrat pétrolier dans la mesure où les intérêts de l'État ne seraient pas suffisamment garantis. Il y a eu des lois d'approbation d'avenants à des contrats de partage de production. C'est le cas de la loi n° 25-2003 du 7 octobre 2003 portant approbation de l'avenant n° 1 au contrat de partage de production relatif au permis Kombi-Likalala-Zibondo et au permis Tchibéli-Litanzi-Loussima, la loi n° 4-2011 du 18 février 2011 portant approbation de l'avenant n° 1 au contrat de partage de production relatif au permis mer profonde Sud et la loi n° 28-2012 du 4 octobre 2012 portant approbation de l'avenant n° 4 du juillet 2012 au contrat de partage de production signé le 21 avril 1994 entre la République du Congo et les sociétés Elf Congo et société nationale de recherche et d'exploitation pétrolières dite Hydro Congo.

[636] L'Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique dite OHADA a été créée par le Traité signé à Port-Louis (Île Maurice), le 17 octobre 1993, entré en vigueur, le 18 septembre 1995. Le Traité a été révisé au Québec, le 17 octobre 2008. L'OHADA qui est un instrument d'intégration juridique et économique comprend, à ce jour 17 pays membres.

[637] Article 414 de l'Acte uniforme OHADA précité.

[638] Article 465 alinéa 2 de l'Acte uniforme OHADA précité.

[639] Article 472 alinéa 2 de l'Acte uniforme OHADA précité.

[640] Article 487 alinéa 1 de l'Acte uniforme OHADA précité.

Dans la société anonyme avec administrateur général[641], la représentation est dévolue à l'administrateur général[642].

En dehors de ces organes représentatifs de la société dans ses rapports avec les tiers, aucun autre organe ne peut valablement se prévaloir de cette qualité pour représenter la société, à moins d'avoir obtenu un pouvoir spécial à cet effet. Il a été ainsi jugé que le Directeur du risque ou du crédit de la société n'est pas le représentant légal ou statutaire et ne peut valablement former appel au nom de la société[643].

Sur le terrain de la capacité de contracter de l'État et de la compagnie pétrolière, ceux-ci, en tant qu'entités juridiques titulaires de droits et assumant des obligations, ont la pleine capacité de jouissance[644] (sauf à préciser que la société commerciale reste soumise à la règle de la spécialité légale) et peuvent contracter dès lors qu'ils n'en ont pas été déclarés incapables par la loi[645].

Reconnu comme sujet de droit international, l'État est doté de la personnalité morale aussi bien dans ses rapports avec les autres États souverains que dans ses rapports avec les autres personnes morales de droit privé.

Les sociétés commerciales bénéficient de la personnalité morale[646] à compter de leur immatriculation au registre du commerce et du crédit mobilier[647].

Il faut cependant admettre que l'État et les sociétés commerciales n'ont pas la capacité d'exercice. Leur aptitude à contracter s'exprime par l'entremise de leurs organes dirigeants.

---

[641] Ce mode d'administration et de gestion de la société anonyme est possible lorsque le nombre d'actionnaires est égal ou inférieur à trois.

[642] Article 498 alinéa 1 de l'Acte uniforme OHADA précité. Miessan Ursène EMIEN, « L'administration et la direction de la société anonyme de type nouveau issue de la réforme du droit des sociétés commerciales applicable dans la zone OHADA », *Penant*, n° 864, septembre 2008, pp. 261-291.

[643] Cour Commune de Justice et d'Arbitrage : Affaire BIAO Côte d'Ivoire contre Nouvelle Scierie d'Agnibilékro et autres, Arrêt n° 022/2003 du 6 novembre 2003, in Recueil de jurisprudence CCJA, n° 2, 2003, p.13 ; Cour Commune de Justice et d'Arbitrage : Affaire société LEV-Côte d'Ivoire contre Peled Nathan, Arrêt n° 042/2008 du 17 juillet 2008, in les Grandes décisions de la CCJA, p.129.

[644] Roger HOUIN, René RODIÈRE, et Dominique LEGEAIS, *Droit commercial*, 9e éd., vol. 1, Droit, Économie, Paris, Sirey, 1993, p.104.

[645] Article 1123 du code civil.

[646] Pour les personnes morales de droit public ou de droit privé, l'expression convient le mieux plus que celle de personnalité juridique qui est réservée aux personnes physiques.

[647] Article 98 de l'Acte uniforme précité ; Philippe MERLE, Droit commercial. Sociétés commerciales, 6e éd. Paris, Dalloz, 1998, p. 91.

b - L'activité pétrolière, objet de l'obligation née du contrat pétrolier

L'analyse des dispositions qui régissent « l'objet et la matière des contrats »[648] comme élaborées par les rédacteurs du code civil, laisse apparaître une certaine confusion tant il est question indistinctement de l'objet du contrat que de l'objet de l'obligation[649].

La confusion a-t-elle été entretenue à dessein ou plutôt s'agit-il d'une ellipse ? Toujours est-il que la doctrine a essayé de faire la distinction entre l'objet du contrat et l'objet de l'obligation.

Selon certains auteurs, dont Jean CARBONNIER, « le contrat a pour objet les obligations qu'il fait naître, et chacune de ces obligations, à son tour, a un objet. Le code civil rapporte au contrat lui-même ce qui est, au fond, l'objet de l'obligation. » Ainsi, dans l'objet de l'obligation qu'il considère comme la prestation, est sous-entendu l'objet du contrat qui serait la prestation due.

À rebours de cette approche, la plupart des auteurs[650] appréhendent l'objet du contrat comme l'opération que les parties cherchent à réaliser. L'objet de l'obligation quant à lui, désigne la prestation ou la chose que chacune des parties s'engage à fournir.

D'une façon rigoureuse, il n'est pas exact de définir l'objet du contrat comme étant la création de l'obligation. En effet, la création de l'obligation n'est pas l'objet du contrat, mais plutôt l'effet produit par le contrat.

Il convient plutôt de voir dans l'objet du contrat, la nature de l'opération juridique que les parties entendent réaliser (contrat de partage de production, contrat de concession, contrat de vente, contrat de bail, contrat de travail, etc.) alors que l'objet de l'obligation désigne la prestation que chaque partie contractante s'oblige à donner (dare), à faire (facere) ou à ne pas faire (non facere).

Il faut cependant voir dans cette controverse doctrinale qui fait la distinction entre l'objet du contrat et l'objet de l'obligation un vestige juridique qui nous semble être une rhétorique sans utilité pratique.

En effet, l'intérêt d'une pareille distinction n'est pas évident d'autant plus que la nullité du contrat pour inexistence ou pour illicéité de l'objet ne dépend pas à la fois de l'illicéité de l'objet du contrat et de l'objet de l'obligation qui en découle. Il n'est donc pas exigé que l'objet du contrat et celui de l'obligation soient illicites pour voir le contrat annulé.

---

[648] Articles 1126 à 1130 du code civil.

[649] Les articles 1126 à 1128 concerneraient l'objet du contrat tandis que les articles 1129 et 1130 aborderaient l'objet de l'obligation ; Jean CARBONNIER, Droit civil. Les obligations, ouvrage précité, p. 110.

[650] Raymond GUILLIEN et Jean VINCENT, « Lexique des termes juridiques », Paris, Dalloz, 1995, p. 377 ; Henri MAZEAUD, Léon MAZEAUD et Jean MAZEAUD, Leçons de Droit civil. Les Obligations. Théorie générale, ouvrage précité, pp. 207 & s.

En tout état de cause, chaque fois que l'objet du contrat ou de l'obligation ne remplit pas les conditions requises, notamment l'existence et la licéité, le contrat sera nul de nullité absolue.

Ramené au cadre pétrolier, l'objet du contrat pétrolier désignerait l'un des contrats prévus par les codes pétroliers[651] qui font naître des obligations dont l'objet consiste en la réalisation d'opérations ou de travaux pétroliers.

Les opérations pétrolières *stricto sensu*, objet de l'obligation sont constituées par les travaux de recherche ou d'exploration[652], de développement[653], d'exploitation ou de production[654], de transport[655] et d'abandon[656].

C'est l'ensemble de ces opérations qui pèsent, à tout le moins, principalement sur la compagnie pétrolière, qui constitueront le contenu matériel et technique du contrat dont la contrepartie, à la charge de l'État hôte, est de mettre à la disposition de l'opérateur une paisible jouissance de la zone délimitée.

---

[651] Contrat de partage de production, contrat de concession, contrat de services à risques ou tous autres contrats, s'il y a lieu.

[652] La recherche ou l'exploration est constituée par des activités de prospection détaillée au moyen des méthodes de levés géologiques (sondages sismiques) qui constituent généralement le point de départ de l'exploration pétrolière. Si la recherche par ondes sismiques aboutit à des résultats prometteurs, elle sera suivie de forage de puits d'exploration pour s'assurer de la découverte d'hydrocarbures qu'il faudra alors évaluer pour en apprécier la quantité et sa viabilité commerciale. La recherche est enfermée généralement dans un délai de trois ans renouvelable deux fois pour des délais de deux ans. Mais en cas de recherche dans des zones marines profondes, la durée de l'exploration peut atteindre neuf ans (article 22 du code pétrolier de Côte d'Ivoire, article 28 du code pétrolier du Cameroun).

[653] En cas de découverte exploitable et commerciale, la compagnie pétrolière s'emploie à développer les infrastructures appropriées (plates-formes d'exploitation, installations de stockage) pour extraire le pétrole découvert.

[654] L'exploitation ou la production pétrolière est la phase la plus longue en général. Au cours de cette période dont la durée varie d'une législation à une autre (au Bénin, au Cameroun et en Côte d'Ivoire, la durée initiale de l'autorisation d'exploitation d'hydrocarbures est de 25 ans renouvelable une fois pour une durée de 10 ans. Au Congo la durée initiale de l'autorisation d'exploitation est de 25 ans renouvelable une fois pour une durée de 05 ans).

[655] Le transport permet d'assurer sur le territoire de l'État hôte, le déplacement du pétrole du lieu d'extraction aux points de chargement, de raffinage ou de grande consommation.

[656] Après la période de production, il est nécessaire de démanteler l'ensemble des structures en acier et en métal, de boucher les puits de forage et de remettre l'environnement dans son état initial. L'alternative la plus courante est que l'entreprise cède ses avoirs à l'État afin qu'il puisse ensuite poursuivre l'activité et y mettre fin lui-même à une date ultérieure. Ces procédés sont communément appelés «la mise hors service » ou «la fermeture ».

Bien que faisant partie des opérations pétrolières, les travaux de prospection ou de reconnaissance[657] ne constituent pas un objet de l'obligation née du contrat pétrolier.

En effet, la prospection pétrolière ne donne pas lieu à la conclusion d'un contrat entre l'État hôte et la compagnie pétrolière, mais fait plutôt l'objet d'une autorisation gouvernementale et précède, en général, la conclusion du contrat pétrolier.

c - L'exigence d'une cause licite

La question de la cause en général a soulevé d'interminables controverses doctrinales entre les partisans de la cause et les anti-causalistes[658]. À vrai dire, la notion de cause telle qu'abordée dans le code civil[659] désigne plutôt la cause de l'obligation. De ce point de vue, dans un contrat synallagmatique comme le contrat pétrolier, la cause de l'obligation de chacune des parties est la considération de l'engagement pris par le cocontractant. En d'autres termes, c'est l'exécution par une partie de son obligation qui justifie l'exécution par l'autre de la sienne. L'interdépendance entre les obligations réciproques assure alors l'équilibre du contrat.

Mais, la cause du contrat n'est pour autant pas ignorée d'autant que celle-ci est la raison, le mobile de l'engagement de chacune des parties[660]. Dans le cas du contrat pétrolier, ce mobile résiderait, pour l'État hôte, dans la recherche de ressources financières pour assurer des programmes de développement communautaire, alors que pour la société pétrolière internationale, la raison de son engagement contractuel reste la maximisation des profits qui pourraient résulter des investissements colossaux qu'elle a consentis.

Ainsi, tout comme la cause de l'obligation, la cause du contrat doit exister au moment de la formation du contrat[661].

---

[657] Elle désigne l'ensemble des activités préliminaires de détection d'indices d'existence d'hydrocarbures, notamment par l'utilisation de méthodes géologiques, géochimiques ou géophysiques, à l'exclusion des forages dépassant une profondeur de 300 mètres, sauf dispositions contraires de l'autorisation de reconnaissance.

[658] Pour les causalistes, la cause est différente selon les catégories des contrats tandis que les anti-causalistes dont Planiol considèrent la notion fausse et inutile.

[659] Article 1131 du code civil.

[660] Henri MAZEAUD, Léon MAZEAUD et Jean MAZEAUD, *Leçons de droit civil. Obligations. Théorie générale,* ouvrage précité, n° 268.

[661] L'article 1108 du code civil fait de la cause une condition de formation du contrat. De la sorte, si elle n'existe pas au moment de la formation du contrat, celui-ci serait affecté par la nullité.

La cause du contrat doit être également licite, c'est-à-dire non prohibée par la loi[662] ou contraire à l'ordre public[663]. Il a été ainsi jugé qu'*« est atteint de nullité et doit être annulé un contrat d'exploitation agricole qui repose sur une cause illicite, c'est-à-dire une cause prohibée par la loi, ou contraire à l'ordre public. »*[664] Il s'agissait en l'espèce d'un contrat de prêt agricole conclu entre un opérateur économique et des planteurs, lesquels devaient verser à celui-ci, à titre d'intérêts contractuels, la somme de 600.000 FCFA par semaine soit un taux d'intérêt égal à 6,24% par semaine et à 324,48 % par an, pour des intérêts contractuels annuels de 31.200.000 FCFA, soit un taux dix-huit fois supérieur au taux d'intérêt légal de 17,5% pratiqué par les établissements financiers ivoiriens habilités à faire des prêts. La Cour d'appel a annulé le contrat au motif qu'il reposait sur une cause illicite (en l'occurrence un prêt à usure sanctionné aussi bien en droit civil qu'en droit pénal) c'est-à-dire une cause prohibée par la loi ou contraire à l'ordre public.

La cause immorale du contrat conduit à la même finalité que la cause illicite, savoir la nullité du contrat en application des articles 6 et 1131 du code civil. Mais elle revêt un contenu différent de celui de la cause illicite. La cause immorale en effet, est celle qui est contraire aux bonnes mœurs qui, il faut en convenir, varient d'une société à une autre et aussi d'une époque à une autre. On y voit généralement la violation des règles imposées par la morale sociale et qui est de nature à obérer la validité du contrat.

L'analyse de la cause dans un contrat pétrolier comme condition de validité peut paraître superfétatoire, voire surabondante, lorsqu'en apparence, l'on pourrait s'accorder à admettre que la raison pour les pouvoirs publics de conclure un tel contrat est la recherche de ressources financières pour assurer le développement du pays.

Noble en apparence, un tel mobile peut se muer en une volonté inavouée d'enrichissement illicite au profit d'une caste sociale ou de pérennisation de régimes autocratiques en bradant les richesses naturelles avec la complicité de certaines multinationales[665].

---

[662] La loi est ici entendue lato sensu puisqu'elle englobe toutes les normes en vigueur au moment de la conclusion du contrat. Dans le cas du contrat pétrolier, la licéité de la cause s'apprécie au regard de la constitution, mais aussi des textes législatifs et règlementaires qui régissent le secteur de l'activité pétrolière amont.

[663] Bien que cette notion soit extensive, il faut l'entendre ici sous son aspect économique qui englobe la législation fiscale, douanière, la législation des changes et toutes autres dispositions de nature économique dont la violation constituerait une cause illicite du contrat.

[664] Cour d'Appel de Daloa, deuxième chambre civile et commerciale, 10 juillet 2002, n° 324, non publié. En droit français, pour une cause contraire à l'ordre public économique, voir par exemple, Cassation civile, 22 janvier 1975, JCP 1975, IV, 79 ; Cassation commerciale, 3 mai 1950, Dalloz, 1950, p.682.

[665] Xavier HAREL, *Afrique. Pillage à huis clos. Comment une poignée d'initiés siphonne le pétrole africain*, Paris, Fayard, 2006.

Nous estimons que le sort de tels contrats pétroliers motivés à l'origine par une cause illicite parce que contraire à l'ordre public devait être réglé, au plan civil, sur le terrain de la nullité[666], et au plan pénal, ils constitueraient un crime de pillage[667].

Le contrat pétrolier dont la formation est soumise aux conditions de validité présentées ci-devant englobe plusieurs types de contrats spécifiques pratiqués dans le domaine pétrolier.

2- La typologie des contrats pétroliers

Les relations contractuelles en matière pétrolière ont fortement évolué [668] depuis l'avènement de l'industrie pétrolière.

L'on est ainsi passé d'une relation quasi inégalitaire profitant à la compagnie pétrolière marquée par la technique contractuelle de la concession à un certain équilibre des relations entre l'État hôte et la compagnie pétrolière dont le contrat de partage de production en est une illustration topique. D'autres types de contrats pétroliers s'inscrivent dans cette évolution.

a- Le contrat de concession, symbole de la prédominance des compagnies pétrolières

Le contrat de concession a fait son apparition aux premières heures de l'industrie pétrolière et s'est même imposé de manière exclusive avec la quasi-mainmise du cartel des *« sept majors ou sept sœurs »* sur les ressources pétrolières[669].

Dans le contrat de concession pétrolière, l'État hôte transfère à titre exclusif au concessionnaire la propriété des ressources contenues dans le sous-sol et le droit de les exploiter. Il est défini comme *« un acte par lequel un État accorde à un tiers, pendant une certaine durée et sur une certaine superficie, le droit exclusif de rechercher des gisements d'hydrocarbures et, en cas de découverte, le droit exclusif d'extraire les produits et d'en disposer librement, sous réserve de remplir certaines obligations techniques, financières et économiques »*[670]. En contrepartie, l'État

---

[666] Articles 6 et 1131 du code civil précités.

[667] L'article 38 de la Constitution du Congo dispose que « tout acte, tout accord, toute convention, tout arrangement administratif ou tout autre fait, qui a pour conséquence directe de priver la nation de tout ou partie de ses ressources ou de ses richesses naturelles est considéré comme un crime de pillage imprescriptible et puni par la loi. »

[668] Jean-Pierre ANGELIER, « L'évolution des relations contractuelles dans le domaine pétrolier », *Liaison énergie africaine*, n° 11/2008, pp. 23-26.

[669] Cette période a commencé en Amérique du Nord, au début des années 1870 jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

[670] Jean DEVAUX-CHARBONNEL, *Droit minier des hydrocarbures*, Paris, Technip, 1987, p. 128.

concédant perçoit une redevance (*royalty)* et un impôt sur les bénéfices déclarés par le concessionnaire.

Ce type de contrat pétrolier est appliqué de manière préférentielle par les pays du nord[671] et crée une relation contractuelle marquée par la prédominance de la compagnie pétrolière. Cette prédominance se traduit par le contrôle presque entier des opérations pétrolières et la prise de toutes les décisions concernant l'exploration, le développement et la production du pétrole. Le rôle de l'État concédant se réduit alors à un simple recouvreur de royalties.

Les autres caractéristiques de la toute-puissance de la compagnie pétrolière dans le contrat de concession s'expriment en termes d'importance territoriale de la concession, de sa durée et de la modicité des paiements versés à l'État concédant.

Il n'est pas rare en effet de voir des concessions pétrolières qui portent sur la quasi-totalité du territoire de l'État hôte pour une durée très longue[672] dont les suites ont souvent donné lieu à des différends[673].

Pendant la première période de l'industrie pétrolière, la concession a permis une exploitation concurrentielle efficace en Amérique du Nord. Elle a aussi assuré au cartel des sept sœurs de contrôler avantageusement l'ensemble des autres régions du globe, au détriment des pays du sud[674].

Mais les mutations politiques et économiques de l'environnement international marqué par la Seconde Guerre mondiale[675] , le mouvement de la décolonisation frappant le monde et la prise de conscience par les États producteurs du rôle stratégique du pétrole dans l'économie mondiale ainsi que de l'apport considérable de l'activité pétrolière dans le Produit intérieur brut (PIB) de ces États, vont profondément modifier les rapports contractuels États-compagnies pétrolières.

Pour ces États, la souveraineté politique officiellement reconnue à toutes les nations est conditionnée par la souveraineté économique sans laquelle, l'indépendance des États producteurs vis-à-vis des grandes puissances se mue très vite en une

---

[671] Canada, États-Unis, Royaume-Uni, Norvège.

[672] En 1901, le Canadien William Knox d'Arcy a acquis une concession sur la quasi-totalité du territoire de la Perse, pour 60 ans ; en 1933, la California Standard obtient une concession sur le tiers du Royaume Saoudien, pour 60 ans ; au Koweït, en 1934, plusieurs compagnies pétrolières occidentales regroupées dans la Kuweit Oil Company reçoivent une concession couvrant l'ensemble de l'Émirat, pour 75 ans ; la Libyan American Oil Company, société américaine du Delaware, avait obtenu en 1955, pour une durée de 50 ans, trois concessions pétrolières 16, 17 et 20 sur le territoire libyen.

[673] Patrick RAMBAUD, « Un arbitrage pétrolier: la sentence Liamco », in Annuaire français de droit international, volume 26, 1980, pp. 274-292. ; Geneviève BASTID-BURDEAU, « Droit international et contrats d'États- la sentence Aminoil contre Koweït du 24 mars 1982 », in *Annuaire français de droit international*, volume 28, 1982, pp. 454-470.

[674] Jean-Pierre ANGELIER, « L'évolution des relations contractuelles dans le domaine pétrolier », *Liaison énergie africaine*, n° 11/2008, pp.23-26.

[675] À partir de 1945 jusqu'en 1970 et de cette date à 1986.

dépendance économique. C'est d'ailleurs ce qui a justifié pour une grande part, la série des nationalisations des concessions pétrolières, particulièrement en Iran[676] et en Libye.

Toutes ces considérations marquent le début d'un réaménagement des relations contractuelles en matière pétrolière, désormais orientées vers un certain équilibre entre les parties au contrat.

b- Vers un certain équilibre des relations contractuelles : l'avènement du contrat de partage de production

Sous l'angle de nouveaux rapports contractuels justifiés par l'entrée de nouvelles compagnies pétrolières qui offrent à leurs hôtes des conditions plus attrayantes que la concession, il est apparu, en Indonésie, en 1966, un type nouveau de contrat pétrolier désigné sous le vocable de contrat de partage de production *(production sharing agreement or production sharing contract).*

Pratiqué par la quasi-totalité des États du golfe de Guinée[677] et par plusieurs autres pays en développement[678], le contrat de partage de production a ceci de différent que la concession, d'assurer un certain équilibre entre l'État et la compagnie pétrolière[679]. Il s'impose aujourd'hui comme principale alternative à la concession.

---

[676] Dans son allocution, à l'occasion de la nationalisation de l'industrie pétrolière en Iran en 1951 et de la création de l'entreprise d'État (National Iran Oil Company), le Docteur Mohamad-é MOSSADEGH (1881-1967), Premier ministre iranien du Shah d'Iran (1951-1953) déclarait : « il était temps de mettre un terme à cette situation intolérable dans notre pays. Pour en venir à bout, il nous a fallu trouver des capitaux suffisants et les investir au profit de la population à l'élévation de son niveau de vie. Nous avons le choix entre deux possibilités pour nous procurer des capitaux : d'une part, un emprunt à l'étranger ; d'autre part, les recettes sur le pétrole. À l'aide de ces ressources provenant du pétrole, nous serions en mesure de couvrir toutes nos dépenses ; elles nous permettraient de vaincre la misère, la maladie et l'état d'arriération de notre peuple…Le jour où la tutelle anglaise ou d'une toute autre grande puissance sur nos ressources naturelles disparaitra, l'Iran aura atteint à la fois son indépendance économique et son indépendance politique. Car, l'indépendance économique est la garantie de l'indépendance politique de l'État. Il faut désormais comprendre que l'économie dans notre monde conditionne tout développement juridique, social, voire intellectuel », cité par Zia OLOUMI, « Les enjeux du contrat de production pétrolière offshore de TOTAL avec l'Iran (13 juillet 1995) (Contribution à une étude de droit pétrolier comme enjeu du développement au Moyen-Orient) », Université de Nice-Sophia Antipolis/ Institut de Droit, de la Paix et du Développement, 1997, p. 20.

[677] Tel est le cas en Côte d'Ivoire, au Cameroun, au Congo, au Ghana, au Bénin, au Togo, etc.

[678] Libye, Égypte, Inde, Syrie, Malaisie, Pérou, Bangladesh, Trinité-et-Tobago, Philippines, etc.

[679] L'État hôte, directement ou par l'entremise de sa compagnie pétrolière nationale, possède d'instruments de contrôle pour surveiller et vérifier la bonne application du contrat. Mais, la part revenant à l'État hôte dans le cadre du contrat de partage de production reste parfois minime. C'est le cas de la Côte d'Ivoire qui se retrouve avec environ 12% de la production. Ce qui est loin de la part de certains pays comme l'Angola (60% à 75 %) ou du Ghana (30% à 50 %).

Dans ce type de contrat pétrolier qui est une expression de la souveraineté des États hôtes sur leurs richesses naturelles, « l'État contracte les services d'une société pétrolière en vue d'effectuer pour son compte et de façon exclusive, à l'intérieur d'un périmètre défini, les activités de recherche, et les activités d'exploitation en cas de découverte d'un gisement d'hydrocarbures commercialement exploitable. Le titulaire assume, en outre, à ses propres risques, le financement de ces opérations. Les opérations pétrolières d'un contrat de partage de production, selon leur nature, font l'objet d'une autorisation exclusive soit d'exploration (et, en cas de découverte, d'évaluation), soit d'exploitation couvrant la production d'un gisement d'hydrocarbures commercialement exploitable »[680].

Il est à noter que dans le contrat de partage de production, le pétrole exploité n'est plus la propriété exclusive de la compagnie pétrolière comme en matière de concession. La production est partagée entre les parties au contrat dont une part appelée (*cost oil)* est attribuée à titre exclusif à l'opérateur pour récupérer ses coûts de production et l'autre part, couramment appelée (*profit oil)*, qui est le solde de la production totale après déduction du *cost oil,* est dévolue à l'État et au cocontractant selon les modalités fixées dans le contrat[681].

Le prélèvement du *cost oil* tient couramment compte de certains paramètres, à savoir la nature des hydrocarbures (liquides ou gazeux) et surtout de l'incidence de la profondeur d'eau des gisements en zone marine profonde[682].

c- Les autres types de contrats pétroliers

Les autres types de contrats pétroliers réalisent eux aussi une certaine emprise de l'État hôte sur la ressource naturelle, la compagnie pétrolière internationale n'étant pas titulaire des droits miniers.

---

[680] Article 5 du code pétrolier du Cameroun, article 15 du code pétrolier de la Côte d'Ivoire.

[681] Guy FAGE, « Les contrats pétroliers », *Le Droit maritime français*, n° 580,1998.

[682] Selon l'article 2 alinéa 2 du décret n° 96-733 du 19 septembre 1996 portant modalités générales d'application de la loi relative au code pétrolier, JORCI n° 19 du 8 mai 1997, p. 480, « la zone marine profonde s'entend de la partie de la zone économique exclusive et du plateau continental située à une profondeur d'eau égale ou supérieure à 200 mètres. » L'article 35 alinéa 3 du code pétrolier du Congo prévoit même la possibilité de porter le cost oil à 70% de la production annuelle provenant de l'ensemble des permis d'exploitation découlant d'un même permis de recherche lorsque les travaux d'exploration ou de développement sont exécutés en zones marines très profondes ou dans le bassin intérieur dit Bassin de la Cuvette congolaise.

Les plus pratiqués dans l'industrie pétrolière sont le contrat de services à risques[683] et le contrat d'association ou la joint-venture[684].

Le contrat de services à risques est le contrat dans lequel l'entreprise publique nationale paye une entreprise pétrolière étrangère pour une activité pétrolière précise, notamment l'opération d'exploration. Le titulaire accepte de prendre à sa charge le financement d'un programme d'exploration pour le compte de la société nationale et il ne sera remboursé et rémunéré qu'en cas de découverte.

En plus du recouvrement des coûts des opérations, le versement d'une rémunération lui est acquis en espèces[685] et éventuellement en pétrole.

Encore appelé coentreprise ou contrat d'association, le *joint-venture* (dans la terminologie anglaise) consiste à créer un consortium entre firmes étrangères et entreprise nationale[686] pour partager la gestion d'un projet pétrolier[687] (reconnaissance, évaluation, développement, exploration et exploitation du sous-sol).

Dans la pratique contractuelle, contrat de services à risques et *joint-venture*[688] restent d'une application très limitée par rapport aux contrats de partage de production et de concession. Ceux-ci, particulièrement présents dans l'industrie pétrolière, soulèvent des difficultés quant à leur nature juridique.

B- La nature juridique des contrats pétroliers

Existe-t-il une nature juridique spécifique du contrat pétrolier ? Dans l'affirmative, serait-il dans ce cas un contrat de droit public (contrat administratif en l'occurrence) ou

---

[683] Le code pétrolier du Cameroun ne prévoit pas le contrat de services à risque, se limitant aux seuls contrats de concession et de partage de production. L'article 13 de la loi pétrolière ivoirienne a prévu le contrat de services à risques. Mais dans la pratique, il n'est pas usité tout comme le contrat de concession, faisant ainsi du contrat de partage de production, le contrat type dans le domaine de l'activité pétrolière.

[684] Un exemple de joint-venture est fourni par l'exploitation du gisement pétrolier d'Ekofisk découvert en 1969 et situé dans la pointe sud-ouest du plateau continental de la Norvège, en mer du Nord. Pour l'exploitation de ce gisement, la société Philipps Petroleum Company Norway (PP CoN) (39,960%) se trouvait dans une joint-venture avec : Norsk Fina (30%), Norsk Agip (13,030%), Elf Norge (8,094%), Norsk Hydro (7,859%) et Total Marine Norge (4,071%).

[685] Article 15 alinéa 6 de la loi pétrolière ivoirienne.

[686] Les partenaires peuvent être à la fois issus des secteurs public et privé.

[687] Les entreprises associées partagent les bénéfices et supportent les pertes.

[688] En Côte d'Ivoire, l'exemple de la joint-venture est celui qui existe entre la société FOXTROT international LDC en charge de l'exploitation du bloc CI-27 qui un gisement gazier dont elle détient 24% des parts et les autres sociétés telles que la Société Nationale d'Opérations pétrolières de Côte d'Ivoire (PETROCI, 40%), SECI S.A (24%) et ÉNERGIE de Côte d'Ivoire (ÉNERGIE,12%).

de droit privé ? S'agit-il d'un contrat sui generis ou englobé dans un ensemble juridique général ?[689]

La question de la nature juridique du contrat pétrolier s'est posée au moment de l'apparition de la théorie des contrats d'État que certains auteurs rangent dans la catégorie de « contrats internationaux de développement »[690] ou « accord de développement économique »[691] ou encore « contrats d'investissements »[692] en ce sens que la personne privée étrangère obtient de l'État d'accueil, le droit d'explorer et d'exploiter les ressources naturelles se trouvant sur une partie de son territoire en lui versant en contrepartie, des redevances et une certaine fiscalité. Par ce mécanisme juridique, et eu égard à l'ampleur de l'objet d'un tel contrat, l'entreprise étrangère contribue de manière importante au développement économique et social du pays hôte, ce qui va plus au-delà d'une simple participation à une mission de service public.

Les auteurs de la doctrine s'accordent à reconnaître le contrat d'État[693] comme une « espèce contractuelle » à laquelle appartient le contrat pétrolier[694]. Il s'agit d'un contrat conclu par un État souverain[695] avec une personne privée étrangère (ou une

---

[689] Nous avons déjà indiqué que le contrat pétrolier s'inscrit dans les différentes « espèces » que l'on peut recenser au sein du « genre » constitué par la notion de contrat en général. Il constitue une espèce particulière des contrats spéciaux.

[690] Patrick RAMBAUD, « Un arbitrage pétrolier : la sentence Liamco », in *Annuaire français de droit international*, volume 26, 1980, p. 277.

[691] François RIGAUX, « Des dieux et des héros. Réflexions sur une sentence arbitrale », *Revue critique de droit international privé*, 1978, p. 457.

[692] Charles LEBEN, « La théorie du contrat d'État et l'évolution du droit international des investissements », *Recueil des Cours de l'Académie de droit international de La Haye*, volume 302, 2003, p. 241. Mais l'auteur envisage le contrat d'investissement comme critère du contrat d'État dans un sens restreint et non dans un sens large de la notion d'investissement.

[693] Il doit être compris *stricto sensu* par rapport aux autres contrats de l'État qui donnent lieu à l'application soit d'un régime de droit public soit d'un régime de droit privé.

[694] C'est à partir des sentences arbitrales rendues en matière de concessions pétrolières qu'a été développée la théorie de contrat d'Etat: *Lena Goldfields Company Ltd contre l'Union soviétique* (septembre 1930, in *Cornell Law Quarterly*, volume 36, 1950-I, p.31) ; *Petroleum Development Ltd contre Sheikh of Abu Dhabi* (août 1951, in *International Law Report*, 1951, pp. 144-161) ; *Petroleum Development (Qatar) contre Ruler of Qatar* (juin 1953, in *International Law Report*, 1951, pp. 161-164) ; *Aramco* (août 1958, in *Revue critique de droit international privé,* 1963, pp. 272-363) ; *British Petroleum contre gouvernement libyen* (10 octobre 1973, in *international Law Report*, volume 53, 1979, pp. 297-357), *Texaco et California Asiatic* (19 janvier 1977, in *Journal de droit international,* 1977, pp. 350.389), *Liamco* (12 avril 1977, *Revue de l'Arbitrage,* 1980, n° 1, pp. 134-191).

[695] L'État est pris ici comme un sujet de droit international et non comme État-Administration. C'est le professeur Pierre MAYER qui fait cette précision dont l'utilité permet de faire échapper le contrat à l'emprise des prérogatives de l'État dont il aurait pu s'en prévaloir dans son ordre juridique interne, voir l'article « la neutralisation du pouvoir normatif de l'État en matière de contrats d'État », J*ournal de droit international,* 1986.

filiale nationale d'une société étrangère) pour une période relativement longue portant sur des investissements en vue de l'exploitation des ressources naturelles.

À partir de cette définition, il peut se dégager des critères qui permettent de définir la nature juridique du contrat pétrolier.

Le premier de ces critères qui est d'ordre organique est celui de la présence de l'État ou de ses émanations[696] comme partie au contrat. De toute évidence, il faut exclure l'hypothèse d'un accord conclu entre deux ou plusieurs États qui lui, doit être perçu comme un traité international régi par le droit international public[697].

Le second critère qu'il convient d'analyser du point de vue du contenu du contrat s'articule autour de la présence de clauses spécifiques dans le contrat d'État. On remarque que la quasi-totalité des contrats pétroliers comporte deux clauses essentielles[698], à savoir la clause compromissoire ou clause d'arbitrage et une ou plusieurs clauses relatives au choix de la loi applicable[699]. Ces clauses ont pour finalité

---

[696]La jurisprudence arbitrale, spécialement celle émanant du CIRDI admet aujourd'hui l'imputation à l'Etat de certains agissements de ses entreprises nationales (Affaire *Emilio Agustin Maffezini contre Espagne* à propos de la société anonyme SODIGA, constituée par décret pour promouvoir le développement industriel de la région de la Galice. Décision sur la compétence, le 25 janvier 2000, ILM, 2001, ILR, volume 124, pp.1-61 ; Affaire *Salini et Italstrade contre Maroc* à propos de la société nationale des autoroutes du Maroc (ADM), *Journal de Droit international*, 2002, pp.196-209. Dans ces affaires, le tribunal arbitral s'est déclaré compétent pour connaître de l'action intentée contre les pays concernés alors que ce sont des sociétés nationales qui étaient mises en cause.

[697] Joe VERHOEVEN, « Traités ou contrats entre États? », *Journal de Droit international*, 1984, pp. 5-36. ; Gérard MARCOU, « La sentence arbitrale relative à la Convention d'utilisation du tunnel sous la Manche par la SNCF et British Rail », in *Annuaire français de droit international*, volume 43, 1997, pp. 810-842. L'assimilation du contrat entre un État et une personne privée étrangère, bien que se situant dans l'ordre juridique international et non exclusivement dans l'ordre juridique interne de l'État contractant, ne saurait être équipollente à un traité international. Voir en ce sens François RIGAUX, « Des dieux et des héros. Réflexions sur une sentence arbitrale », op. cit., p.444 citant Frederick Alexander MANN ; l'arbitre René-Jean DUPUY rejette cette assimilation dans la sentence Texaco-Calasiatic contre le gouvernement libyen du 19 janvier 1997 (n° 46) tout comme dans la sentence de l'ARAMCO contre Arabie-Saoudite du 23 août 1958 ; voir Suzanne BASTID, « Le Droit international public dans la sentence de l'Aramco », in *Annuaire français de droit international*, volume 7, 1961, p.307.

[698] Il s'agit de clauses que l'on rencontre dans la plupart des contrats pétroliers. Il n'est donc pas exclu que les parties contractantes envisagent d'autres clauses pour garantir l'équilibre et la stabilité du contrat ou pour répondre à une situation de force majeure (clause de force majeur) en cas de survenance d'événements imprévisibles, irrésistibles et indépendants de la volonté des parties (catastrophes naturelles de grande ampleur, pandémie mondiale comme le COVID-19, etc.).

[699] Dans les affaires des nationalisations des pétroles libyens, les concessions conclues par l'État libyen avec les sociétés pétrolières étrangères (*B.P, Texaco-Calasiatic et Liamco)*, comportaient toutes la même clause de droit applicable contenue dans l'article 28, paragraphe 7 ainsi libellé : « la présente concession sera régie par, et interprétée selon, les principes du droit libyen en ce qu'ils ont de commun avec les principes du droit international ; à défaut de principes communs, elle sera régie par, et interprétée selon, les principes généraux du droit, qui ont pu être appliqués par des juridictions internationales. » ; Charles LEBEN, « La théorie du contrat d'État et l'évolution du droit international des investissements », op.cit., p.230 ; Patrick RAMBAUD, « Un arbitrage pétrolier: la sentence Liamco », op. cit., p. 278 ; Joe VERHOEVEN, « Droit international des contrats et droit des gens *(à propos de la*

de protéger l'investisseur étranger contre les prérogatives de puissance publique dont pourrait se prévaloir l'État hôte.

La clause compromissoire[700] contenue dans les contrats pétroliers fait échapper le règlement des litiges entre l'État d'accueil et l'investisseur étranger à la compétence des tribunaux nationaux de l'État contractant pour le confier à des tribunaux arbitraux internationaux lorsque les parties y ont consenti[701], ce qui semble être une garantie d'impartialité dans le règlement des litiges relatifs aux investissements.

La clause de la loi applicable au contrat pétrolier est au choix des parties, en vertu du principe de l'autonomie de la volonté[702]. Il est de leur pouvoir de soustraire le contrat à l'ordre juridique de l'État contractant en prévoyant que le droit applicable au contrat est un droit national étranger (c'est une hypothèse assez rare en pratique) ou plus fréquemment, les principes communs au droit national et au droit international[703] ou les principes du droit international ou encore les principes généraux du droit[704].

Il est tout aussi de leur volonté de soumettre le contrat à la loi interne de l'État hôte, mais stabilisé à une certaine date, généralement à la date de signature ou d'entrée en vigueur du contrat.

La présence de ces clauses dans le contrat pétrolier a fait dire à certains auteurs[705] que le contrat d'Etat est un contrat « internationalisé »[706] ou un contrat de droit international.

---

sentence rendue le 19 janvier 1977 en l'affaire California Asiatic Oil Company et Texaco Overseas Oil Company c. État libyen) », *Revue belge de droit international*, 1978-1979, p. 210.

[700] Article 115-2 du code pétrolier du Cameroun ; article 85 alinéa 2 du code pétrolier ivoirien ; voir, pour un exemple de cette clause, les articles 27.3 à 27.12 du modèle type de contrat de partage de production du Cameroun et l'article 20.2 du contrat de partage de production conclu le 23 novembre 1995 entre la République du Congo et les sociétés Agip Recherches Congo et Elf Congo.

[701] Article 25 de la Convention pour le Règlement des Différends relatifs aux Investissements entre États et Ressortissants d'autres États, conclue à Washington, le 18 mars 1965.

[702] Voir nos développements ci-dessous à propos de la détermination du droit applicable au contentieux, pp. 46 et s.

[703] Article 28, paragraphe 7 des concessions libyennes précité.

[704] La référence aux principes généraux du droit renvoie aux principes généraux du droit reconnus par les nations civilisées (article 38, paragraphe 1, lettre *c)* du Statut de la Cour Internationale de Justice).

[705] Gérard COHEN-JONATHAN, « L'arbitrage Texaco-Calasiatic contre gouvernement libyen : décision au fond du 19 janvier 1977 », in *Annuaire français de droit international*, volume 23, 1977, pp. 459-466. Telle est aussi l'opinion de l'arbitre dans la même l'affaire.

[706] Prosper WEIL, « Droit international et contrat d'État », *Pedone*, Mélanges offerts à P. Reuter, 1981, pp. 578-579.

D'une façon générale, il est rare que l'Etat-Administration[707] contractant avec une personne privée nationale se dépouille de ses prérogatives pour se hisser au niveau du droit international.

La perte d'une partie de ses prérogatives n'est possible que lorsque l'État se trouve en relation contractuelle avec une entreprise privée étrangère puisque le contrat n'est plus exclusivement soumis au droit interne de l'État, mais se trouve hissé dans l'ordre juridique international où l'État est tenu d'assumer ses obligations. Ainsi, *« international en raison du caractère étranger de l'entreprise par rapport à l'État, le contrat* (se trouve) *internationalisé par la présence de deux éléments subjectifs résultant de la volonté des parties* (à savoir la clause d'arbitrage et celle du droit applicable qui renvoie aux principes généraux du droit) *et par un élément objectif lié à la qualité d'accord de développement économique attribué au contrat pétrolier*. »[708]

Pour conserver une apparente égalité des parties dans le rapport contractuel et renforcer l'équilibre du contrat contre les « aléas législatifs »[709], on assiste à l'apparition assez fréquente de clauses additives que sont les clauses de stabilisation et d'intangibilité[710]. En insérant une clause de stabilisation dans le contrat pétrolier, le

---

[707] Au sens strict, c'est un « *appareil bureaucratique de fonctionnaires avec à sa tête le gouvernement* ». Voir Hans KELSEN, Théorie pure du droit, 2e édition, traduction de Ch. EISENNMANN, Paris, Dalloz, 1962, pp. 354 et 368.

[708] François RIGAUX, « Des dieux et des héros. Réflexions sur une sentence arbitrale », op. cit., pp. 443-444.

[709] L'expression qui est employée par plusieurs auteurs (Charles LEBEN, Leben, « La théorie du contrat d'État et l'évolution du droit international des investissements », *Recueil des Cours de l'Académie de droit international de La Haye*, volume 302, 2003, p. 240 ; Cohen-Jonathan, « L'arbitrage Texaco-Calasiatic contre gouvernement libyen: décision au fond du 19 janvier 1977 », in *Annuaire français de droit international*, volume 23, 1977, p. 466.) renvoie à la possibilité pour l'État hôte d'user de son pouvoir normatif (constitutionnel, législatif ou réglementaire) pour modifier ou même remettre en cause le contrat.

[710] Prosper WEIL, « Les clauses de stabilisation ou d'intangibilité insérées dans les accords de développement économique », *Pedone*, Mélanges offerts à Charles Rousseau, 1974, 301-28. On retrouve pareilles clauses dans l'article 16 des concessions pétrolières libyennes ainsi libellées : « Le Gouvernement de Libye prendra toutes les dispositions nécessaires pour garantir à la société la jouissance de tous les droits qui lui sont conférés par la présente concession. Les droits contractuels expressément créés par la présente concession ne pourront être modifiés si ne c'est par accord mutuel des parties. Tant qu'elle demeurera en vigueur, la présente concession sera interprétée en conformité de la loi sur les pétroles et des règlements en vigueur à la date de la signature de l'accord adoptant l'amendement par lequel le présent paragraphe 2 a été incorporé dans le contrat de concession. Toute modification ou abrogation desdits règlements sera sans effet sur les droits contractuels de la société sans son consentement. » L'article 36.2 du contrat type de partage de production d'hydrocarbure de la Côte d'Ivoire (1993, 2014) stipule qu' « au cas où des lois et règlements ultérieurs apporteraient des modifications aux dispositions des lois et règlements en vigueur au moment de la signature du présent contrat et où ces modifications entraîneraient une altération substantielle de la situation économique respective des parties telle qu'elle résulte des dispositions actuelles dudit contrat, les parties rechercheront de bonne foi un accord en vue de modifier ces dernières de manière à rétablir l'équilibre économique du contrat tel qu'il a été prévu lors de la signature de ce dernier. » L'article 29.1 et 2 du contrat type de partage de production du Cameroun fournit un exemple de clause de stabilisation : « En cas de changement dans les dispositions du Titre VI du code pétrolier, ou plus généralement de toutes dispositions de la législation pétrolière ainsi que les dispositions des textes auxquels le code pétrolier

but pour l'investisseur étranger est de sauvegarder, durant la période contractuelle, la stabilité de l'accord contre les modifications dans la législation de l'État d'accueil ou même des mesures gouvernementales qui aboutiraient à une dénonciation ou résiliation du contrat[711].

La clause d'intangibilité, quant à elle, a pour finalité d'empêcher une modification unilatérale du contrat à la seule initiative de la partie étatique, ce qui constituerait une entorse à la règle *pacta sunt servanda* qui fait partie des principes généraux du droit.

La présence de ces clauses surtout celles de stabilisation du droit (on parle aussi de clause de gel) et d'intangibilité est un critère déterminant qui permet de rejeter la nature administrative au contrat pétrolier.

Au premier abord, la théorie de contrat administratif, version française, n'est certainement pas un principe général du droit, et ne peut être admise comme telle. En effet, alors qu'en matière de contrat d'État, il est recherché un certain équilibre, voire une certaine égalité entre les parties contractantes, le contrat administratif, dans sa conception française, crée un rapport inégalitaire où l'État contractant, se trouve en position de force par rapport au cocontractant privé.

Aussi, la présence de clauses de stabilisation ou d'intangibilité serait-elle en contradiction avec cette philosophie qui veut que l'État-Administration, poursuivant une mission de service public dispose de prérogatives qui assurent l'accomplissement de cette mission.

Pour autant, la clause d'intangibilité qui est certes un élément qui permet de dénier au contrat pétrolier la nature de contrat administratif doit recevoir une lecture plus nuancée. Dans le contrat pétrolier, l'État d'accueil vise la satisfaction d'un intérêt général et, sauf s'il y a renoncé expressément, il a la possibilité de modifier les

---

fait référence pour l'application dudit Titre VI, ou de la loi annuelle de finances qui interviendrait après la date d'entrée en vigueur et qui affecterait de façon significative l'équilibre économique du présent contrat au détriment du CONTRACTANT, le CONTRACTANT pourra adresser au ministre chargé des Hydrocarbures, dans les deux (2) mois à compter de la notification écrite faite au CONTRACTANT de la mesure législative ou réglementaire concernée, une requête écrite faisant état de ce que le changement législatif ou réglementaire en question affecterait de façon significative et au détriment du CONTRACTANT, l'équilibre économique qui lui est garanti conformément à l'article 9.2.2.1 du présent contrat. Ladite requête fera état également des motifs du CONTRACTANT.

En application de l'alinéa précédent, est considérée comme une modification « significative », toute mesure ayant pour effet de diminuer les profits économiques du CONTRACTANT résultant du présent Contrat. » Sur la technique juridique des clauses de stabilisation et d'intangibilité, voir Thierry LAURIOL et Emilie RAYNAUD, *le droit pétrolier et minier en Afrique*, collection Droits africains, LGDJ, 2016, pp. 347-363.

[711] L'exemple des nationalisations des pétroles libyens en 1973 et 1974 avec l'arrivée au pouvoir du colonel Kadhafi qui a renversé le roi Idriss le 1er septembre 1969, en fournit une illustration.

obligations du cocontractant, sans toutefois porter atteinte aux clauses essentielles (privilège d'exclusivité, équilibre financier) du contrat[712].

La présence de clauses exorbitantes du droit commun ou la soumission du contrat à un régime exorbitant de droit commun[713] est caractéristique du contrat administratif qui, selon André MAURIN *« est un accord de volonté ayant pour objet le service public ou comportant un régime exorbitant du droit commun dont la finalité est la satisfaction d'intérêts publics. »* [714]

Ainsi, à l'analyse de la jurisprudence arbitrale qui s'est forgée à partir des différends nés en matière de concessions pétrolières et de la doctrine qui s'en est intéressée, il est aujourd'hui admis de reconnaître au contrat pétrolier la nature de contrat d'État internationalisé du fait de la présence de la clause du droit applicable, de la clause d'arbitrage et de la nature d'accord de développement d'un tel contrat. La nature ainsi reconnue aux contrats pétroliers constitue un indice de référence dans le règlement du contentieux qui en découle.

C - Le contentieux des contrats pétroliers : une question politico-juridique

Il est traditionnellement soutenu et admis que les accords entre États[715] (traités en l'occurrence) sont régis par le droit international public tandis que les accords entre particuliers de nationalité différente sont soumis au droit international privé (constitué notamment de l'ensemble des règles juridiques étatiques) en ayant recours à la technique de la théorie des conflits des lois[716] qui règle la question du droit applicable à de tels accords.

---

[712] Gérard COHEN-JONATHAN, « L'arbitrage Texaco-Calasiatic contre gouvernement libyen : décision au fond du 19 janvier 1977 », article préc., p.471.

[713] René DEGNI-SEGUI, *Droit administratif général*, Abidjan, CRES, 2e édition, 1996, pp. 292-295 ; Conseil d'État, 31 juillet 1912, Société des granites porphyroïdes des Vosges, in Grands Arrêts de Jurisprudence administrative, p. 29. Les clauses exorbitantes du droit commun sont des stipulations inhabituelles dans le cadre des lois civiles ou commerciales. Tribunal des Conflits, 9 janvier 1973, société d'exploitation électrique de la rivière du Sant, in Actualité juridique de droit administratif, 1973, p. 358. « Le régime exorbitant peut s'entendre de celui consistant en un cadre juridique fixé par les lois et règlements et comportant pour les parties au contrat des droits et des obligations qui sont étrangers aux relations entre particuliers » selon le professeur René DEGNI-SEGUI.

[714] André MAURIN, *Droit administratif*, 3e édition, Paris, Dalloz, 2001, p. 67, cité par Nadim DAGHER, « Contrats d'État et internationalisation de la loi applicable », Mémoire de Master de Droit international et européen des affaires, Institut de droit des affaires internationales et Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2009/2010, p. 8.

[715] Ceux-ci sont pris comme sujets de droit international public.

[716] Yvon LOUSSOUARN et Pierre BOUREL, *Droit international privé*, Paris, Dalloz, 1978), pp.79-545 ; Pierre MAYER, *Droit international privé*, Université Nouvelle, Paris, Montchrestien, 1977, pp. 61-212.

Il en va autrement des rapports contractuels entre un État et une personne privée étrangère[717] qui investit dans le domaine des ressources naturelles (mine, pétrole) de cet État. À l'occasion de ces rapports, il n'est pas rare de voir naître des différends résultant du manquement par l'une des parties, à ses obligations contenues dans les clauses contractuelles[718].

Avant de présenter la solution largement retenue en droit positif, la dimension politique du contentieux mérite d'être notée.

1 - La dimension politique du contentieux

En soulignant la forte proportion de l'influence du politique dans le domaine pétrolier, monsieur Henri SIMONET, Commissaire européen à l'énergie, faisait cette déclaration en 1973 : *« Le pétrole, c'est la politique à 90%. »*[719] L'intrusion du politique dans la sphère pétrolière[720] ne saurait être regardée comme un phénomène inhabituel d'autant plus que les ressources naturelles ont toujours été une matière où l'État entend fortement exprimer sa souveraineté territoriale. Ce qui nous fait dire que le droit pétrolier peut être perçu comme l'habillage juridique d'un aspect des relations politiques internationales.

La dimension politique s'observe ainsi dans la phase des négociations de contrats entre États d'accueil et compagnies pétrolières étrangères. Celles-ci, bien que se présentant comme les partenaires de l'État hôte et ses cocontractants, sont toujours soutenues par leur pays d'origine, et les chances de succès de signature d'un contrat pétrolier sont très souvent tributaires des bonnes relations politiques et économiques existant entre les deux États. C'est une situation qui est particulièrement perceptible dans les pays du golfe de Guinée dont la quasi-totalité a été, à un moment donné de leur histoire, sous domination coloniale de l'occident et continue d'entretenir des relations politiques et économiques avec l'ancien colonisateur.

---

[717] L'opinion générale admet que ces deux sujets relèvent, au moins, de deux ordres juridiques différents (l'État est sujet de l'ordre juridique international tandis que la société étrangère appartient à l'ordre juridique interne de l'État dont elle est la nationale).

[718] Avec le déclin des concessions pétrolières nées des mutations politiques internationales au début des années 1970, on a assisté à des nationalisations de certaines concessions pétrolières (l'exemple des nationalisations libyennes en est une illustration éloquente: voir à cet effet l'abondance doctrine y afférente : Patrick RAMBAUD, « Un arbitrage pétrolier: la sentence Liamco »; in *Annuaire français de droit international*, volume 26, 1980, pp. 274-292; Patrick RAMBAUD, « Les suites d'un différend pétrolier: l'affaire Liamco devant le juge français », in *Annuaire français de droit international*, volume 25, 1979, pp. 820-834.

[719] Cité par Samuel FURFARI, « Survol de l'histoire pétrolière », cours de géopolitique de l'énergie, Université Libre de Bruxelles.

[720] C'est *« un domaine où la politique joue un si grand rôle »*, disait monsieur Georges FISCHER dans « L'Organisation des pays producteurs de pétrole », in *Annuaire français de droit* international, volume 7, 1961, p. 172.

Même en cas de conflits, il a été souvent préconisé, avant tout recours juridictionnel international, des solutions politiques ou seulement même diplomatiques[721].

Toutefois, la solution diplomatique a souvent montré ses limites qui s'expliquent par le fait que l'utilisation de ce mode de règlement suppose au préalable l'épuisement des voies de recours internes et une telle solution concerne directement deux États (l'État d'accueil et l'État d'origine de la société), alors que le litige ne vise que l'État hôte et la compagnie étrangère.

L'accroissement des accords de développement économique au début du XXe siècle a assurément engendré des conflits entre les États hôtes et les investisseurs étrangers aussi bien dans le domaine financier que dans la sphère des ressources naturelles. La poursuite d'intérêts contradictoires[722], la supposée position privilégiée de l'État d'accueil se croyant investi de pouvoirs de domination le conduisant parfois à remettre en cause les clauses du contrat, l'interprétation ou l'exécution même du contrat sont autant de facteurs générateurs de conflits dont la solution ne manque guère de poser certaines difficultés d'ordre juridique.

2 - Le règlement juridictionnel du contentieux né des contrats pétroliers

La résolution de ces différends sur le terrain juridictionnel soulève en pratique plusieurs difficultés dont les principales sont de trois types : la détermination de la juridiction compétente, le droit applicable et l'efficacité de la décision juridictionnelle.

a - La détermination de la juridiction compétente

Dans le cadre du règlement des différends relatifs aux investissements internationaux, il s'est développé un droit procédural et substantiel qui tire sa source aussi bien du droit national que du droit international[723].

Mise à part la protection diplomatique dont nous avons déjà relevé les limites et insuffisances, ainsi que la procédure de conciliation[724] importante, mais peu usitée en

---

[721] La protection diplomatique est parfois invoquée pour assurer la défense internationale des investisseurs (monsieur Michel VIRALLY, « *la juridiction internationale* » au colloque de Lyon de la Société française de droit international, Paris, Pedone, 1987, p. 82, faisait remarquer que la protection diplomatique des investisseurs avait fourni la plus grande partie du contentieux au XIX siècle.)

[722] Alors que l'État d'accueil poursuit des intérêts publics, à savoir le développement économique et social, la partie privée recherche la maximisation des profits qu'il pourrait tirer de son investissement.

[723] Les deux sources du droit servent au règlement de litiges nés des contrats d'État, catégorie à laquelle appartiennent les contrats pétroliers.

[724] La conciliation est un mode alternatif de règlement des conflits (MARC) auquel les parties peuvent recourir pour taire leurs différends. Elle est apparue après la première guerre mondiale dans l'Acte général pour le règlement pacifique des différends internationaux du 26 septembre 1928 dont l'article 15-1 dispose que « la commission de conciliation aura pour tâche d'élucider les questions en litige, de recueillir à cette fin toutes les informations […], et de s'efforcer de concilier les parties. Elle pourra, après examen de l'affaire, exposer aux parties, les termes de l'arrangement qui leur paraît convenable et leur impartir un délai pour se prononcer. » La conciliation a pour objet de faire examiner un différend par un

pratique[725], le mode de règlement des litiges nés des relations contractuelles entre États et sociétés privées étrangères est défini dans les législations pétrolières des États[726] et dans les contrats pétroliers.

La pratique donne de constater que la plupart des États du golfe de Guinée, à l'instar de la quasi-totalité des autres États du monde, conviennent avec les investisseurs étrangers, de soumettre leurs désaccords d'ordre juridique[727] à l'arbitrage international relevant de la compétence du Centre International pour le Règlement des Différends relatifs aux Investissements (C.I.R.D.I)[728] dont *« l'objet est d'offrir des moyens de*

---

organe préconstitué ou accepté par les parties, qui fera à celles-ci des propositions en vue d'un règlement amiable. Le but de la procédure de conciliation consiste donc à rapprocher les parties pour les amener à trouver une solution au différend qui les oppose ; Jacques EL-HAKIM, « Les modes alternatifs de règlement des conflits dans le droit des contrats », in *Revue internationale de droit comparé*, volume 49, n° 2, avril-juin 1997, p. 349 ; Charles JARROSSON, « Les modes alternatifs de règlement des conflits. Présentation générale », in *Revue internationale de droit comparé*, volume 49, n° 2, avril-juin 1997, p. 331.

[725] Aïssatou DIOP « Les spécificités de l'arbitrage CIRDI », Saly, Sénégal, 1er mars 2014, p. 7, [en ligne sur www.worldbank.org/icsid], article consulté le 8 juillet 2015.

[726] L'article 115.2) du code pétrolier du Cameroun dispose que « sous réserve des dispositions réglementaires en vigueur relatives à la résolution des différends de nature technique, le contrat pétrolier peut comporter une clause prévoyant une procédure de conciliation et d'arbitrage en vue du règlement de tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application dudit contrat, qui pourrait survenir entre l'État et le titulaire. » Une stipulation analogue se retrouve dans l'alinéa 2 de l'article 85 du code pétrolier ivoirien ainsi que l'article 64 de la loi n° 99-003 du 18 février 1999 portant code des hydrocarbures de la République togolaise.

[727] La compétence du Centre s'étend aux différends d'ordre juridique à l'exception de ceux de nature technique. Le différend juridique peut s'entendre du litige né de l'interprétation ou de l'application du contrat pétrolier et qui est rapport direct avec un investissement (article 25 & 1 de la Convention CIRDI). Ainsi, le différend doit concerner soit l'existence ou l'étendue d'un droit ou d'une obligation juridique, soit la nature ou l'étendue des réparations dues pour rupture d'une obligation juridique. Nous estimons que, faute de lien direct entre les questions fiscales qui relèvent de la législation nationale et l'investissement, le tribunal arbitral doit décliner sa compétence *ratione materiae* lorsqu'il est saisi d'une question de cette nature. C'est d'ailleurs ce qui a prévalu dans l'affaire *Amco contre l'Indonésie*, à propos de la sentence rendue le 10 mai 1988 par le tribunal arbitral saisi après annulation partielle d'une première décision, voir en ce sens, Patrick RAMBAUD, « La compétence du tribunal C.I.R.D.I saisi après une décision d'annulation », in *Annuaire français de droit international*, volume 34, 1988, pp.213-214. Le différend de nature technique est celui qui résulte par exemple du désaccord entre les titulaires de contrats pétroliers sur la construction ou l'utilisation en commun des installations destinées aux opérations pétrolières, ou du désaccord entre l'État d'accueil et le titulaire sur la fixation du prix du marché international des hydrocarbures. Selon l'article 119-1 du décret n° 2000/465 du 30 juin 2000 portant application du code pétrolier, un tel différend est soumis à résolution d'expert international, conformément au Règlement d'Expertise technique de la Chambre de Commerce internationale.

[728] Le C.I.R.D.I a été créé sous l'égide de la Banque Mondiale, à l'initiative des administrateurs de la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement (BIRD créée 1944, elle est la principale organisation du Groupe de la Banque Mondiale) par la Convention de Washington du 18 mars 1965 pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre États et ressortissants d'autres États. Son siège est celui de la BIRD. La Convention BIRD a été ratifiée par le Cameroun le 3 janvier 1976 et entrée en vigueur pour lui le 2 février de la même année ; la Côte d'Ivoire l'a ratifiée le 16 février

conciliation et d'arbitrage pour régler les différends relatifs aux investissements opposant des États contractants à des ressortissants d'autres États contractants. »[729]

La compétence dévolue au CIRDI émane du consentement écrit des parties de lui soumettre leur litige[730]. Cette dévolution résulte généralement de la clause d'arbitrage insérée dans le contrat pétrolier[731], ou d'une disposition d'un traité bilatéral ou multilatéral d'investissement prévoyant la soumission au Centre des différends auxquels il pourrait éventuellement donner lieu, ou d'un compromis concernant un différend déjà né. Ainsi, il est unanimement admis par la jurisprudence et la doctrine que la signature par l'État d'une convention d'arbitrage emporte renonciation implicite à l'immunité de juridiction que cet État pouvait invoquer devant la juridiction arbitrale[732]. Cette renonciation à l'immunité de juridiction vaudrait pour toutes les procédures connexes à la procédure arbitrale principale voire « *aux procédures étatiques qui lui sont liées »* [733] et même devant le juge interne de l'exequatur[734].

Le consentement des parties et la nature du litige ne peuvent cependant à eux seuls suffire pour justifier la compétence du Centre. Encore faut-il que les parties litigantes soient un État contractant de la Convention[735] et un ressortissant d'un autre État contractant[736].

1966 et est entrée en vigueur le 14 octobre 1966. Au 31 décembre 2013, les États membres du CIRDI étaient au nombre de 149.

[729] Article 1.2 de la Convention.

[730] Article 25-1 de la Convention.

[731] Voir articles 32 du contrat de partage de production type de la Côte d'Ivoire, 15 du contrat de partage de production type du Cameroun, 19 du contrat de partage de production du 21 avril 1994 entre le Congo et les sociétés Hydro-Congo et Elf-Congo.

[732] Emmanuel GAILLARD, « Convention d'arbitrage et immunités de juridiction et d'exécution des États et des organisations internationales », *ASA Bulletin* 18, n° 3, 2000, pp. 471-481.

[733] République arabe d'Égypte c. SPP, Journal de droit international (Cour d'appel de Paris, 1984). ; Patrick RAMBAUD, « L'affaire "des Pyramides" (arrêt du 12 juillet 1984 de la Cour d'appel de Paris) », in *Annuaire français de droit international* , volume 31, 1985, pp. 508-520.

[734] Journal de Droit International (Cour de Cassation, 1re Chambre civile 1986).

[735] Une collectivité publique ou un organisme dépendant d'un État contractant peut être considéré comme partie au litige.

[736] Il est ainsi exclu de la compétence du Centre de façon absolue les litiges nés entre deux États. Au sujet du « ressortissant d'un autre État contractant », la distinction est faite entre les personnes physiques et les personnes morales. Une personne physique possédant la nationalité de l'État partie au différend ne sera pas admise à être partie aux procédures établies sous les auspices du Centre, même si elle possède en même temps la nationalité d'un autre. Cette exclusion est absolue et ne peut être écartée même si l'État Partie au différend y consent. En revanche, une personne morale ayant la nationalité de l'État partie au différend peut être partie aux procédures du Centre si l'État en question accepte de la considérer comme ressortissante d'un autre État contractant en raison du contrôle exercé sur elle par des intérêts étrangers. Il en est ainsi des filiales de multinationales étrangères qui détiennent une grande part du capital social dans la filiale et sur laquelle elles exercent un contrôle.

La soumission du litige à la compétence du CIRDI n'implique pas pour les parties, l'obligation de faire tenir l'arbitrage au siège du Centre. Il est ainsi prévu la possibilité pour les parties qui en conviennent, que la procédure d'arbitrage se tienne au siège de la Cour permanente d'Arbitrage ou de toute autre institution appropriée publique ou privée[737], avec laquelle le Centre aura conclu des arrangements à cet effet[738]. Il en est ainsi dans les contrats types de partage de production de la Côte d'Ivoire (1993) et du Cameroun où les parties contractantes acceptent que le lieu d'arbitrage sera Paris (France). D'autres contrats types[739] optent pour l'arbitrage de la Chambre de Commerce Internationale avec comme lieu d'arbitrage Genève (Suisse). Dans ce cas, l'arbitrage échappe à la compétence du C.I.R.D.I.

Très souvent, la compétence du tribunal arbitral est l'objet de contestation de la part de la défenderesse. Elle invoque en pratique l'annulation de la clause compromissoire subséquente à l'annulation du contrat principal[740], la nature non juridique du différend, le caractère interne du différend opposant les parties[741], l'existence dans les contrats d'une clause autre qu'une clause CIRDI[742] ou encore la question des sociétés étrangères au sens de la Convention. Dans toutes ces hypothèses, le tribunal étant juge de sa compétence, il lui appartient de surseoir à l'examen au fond et de rendre une sentence préliminaire sur sa compétence[743].

---

[737] Par exemple la Chambre de Commerce internationale (C.C.I) ou la Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial international (C.N.U.D.C.I).

[738] Article 63 de la Convention. Les contrats de partage de production conclus respectivement le 21 avril 1994 entre le Congo et les sociétés Hydro-Congo et Elf-Congo et le 23 novembre 1995 entre le Congo et les sociétés Agip-Recherches et Elf-Congo indiquent que le siège de l'arbitrage sera Paris (France).

[739] Les contrats de partage de production types de la Côte d'Ivoire de 2014 optent pour l'arbitrage C.C.I (article 32).

[740] Ce moyen se heurte à l'autonomie de la clause compromissoire largement admise en doctrine et en jurisprudence.

[741] C'était la thèse défendue par l'Indonésie dans l'affaire *Amco* qui estimait qu'une procédure juridictionnelle interne avait été engagée à propos de la résiliation du bail liant *PT Amco* à une société indonésienne privée, *PT Wisma,* propriétaire du terrain sur lequel avait été construit l'hôtel occupé plus tard par l'armée indonésienne.

[742] Dans l'affaire *Klöckner contre* Cameroun, en plus du protocole d'accord conclu le 4 décembre 1971 qui définissait les responsabilités respectives des parties, il avait été signé un contrat de livraison de l'usine d'engrais, le 4 mars 1972, une convention d'établissement le 23 juin 1973 et un contrat de *management* le 7 avril 1977 lequel prévoyait une « clause C.C.I ».

[743] Affaire *Amco contre Indonésie.*

b - La recherche du droit applicable au contentieux

La question du droit applicable aux contentieux nés des contrats d'État (catégorie de contrats à laquelle appartiennent les contrats pétroliers) n'a guère été résolue de façon définitive et tranchée.

Au cours de la première moitié du 20e siècle, elle a semblé recevoir, auprès de la jurisprudence, une réponse quasi constante. Ainsi, en 1929, avec le célèbre *dictum* par lequel la Cour Permanente de Justice Internationale (CPJI) avait déclaré, à propos de l'affaire de divers emprunts serbes émis en France, que *« tout contrat qui n'est pas un contrat entre des États en tant que sujets de droit international a son fondement dans une loi nationale. La question de savoir quelle est cette loi fait l'objet de la partie du droit qu'aujourd'hui on désigne le plus souvent sous le nom de droit international privé ou de théorie du conflit des lois. »*[744] Au cours de la même année, dans une affaire similaire concernant les emprunts brésiliens, la CPJI va rééditer la même solution en énonçant qu'« *un État souverain (…) ne peut être présumé avoir soumis la substance de sa dette et la validité des engagements pris par lui à ce sujet à une loi autre que sa loi propre. »*[745]

Une année auparavant, dans un arrêt du 5 janvier 1928, la Cour d'appel de Paris déclarait que « toute personne privée qui traite avec un État souverain se soumet par le seul fait qu'elle traite avec lui aux lois de cet État. »[746]

On voit dans ces décisions un rattachement automatique du contrat d'État à un droit national censé s'appliquer au contrat et servir de fondement à la résolution du contentieux. Certains auteurs ou gouvernements défendeurs devant les juridictions internationales s'appuient sur cette formule, à première vue péremptoire, pour soutenir le rattachement automatique du contrat pétrolier à un droit national[747].

La solution envisagée à cette époque[748] a cependant beaucoup évolué avec l'apparition de la théorie de « délocalisation » du contrat d'État et surtout avec l'adoption de la Convention BIRD du 18 mars 1965.

---

[744] CPJI, série A n° 20, 1929, arrêt n° 14, p. 41. Plusieurs fois cité, voir à cet effet Pierre LALIVE, « Réflexions sur l'État et ses contrats internationaux », *Institut Universitaire de Hautes Études internationales*, Conférences, n° 12, 1976, p. 14. ; François RIGAUX, « Des dieux et des héros. Réflexions sur une sentence arbitrale », article préc., p. 446 ; Gérard COHEN-JONATHAN, « L'arbitrage Texaco-Calasiatic contre gouvernement libyen : décision au fond du 19 janvier 1977 », article préc., p.455.

[745] CPJI, série A n° 21, 1929, arrêt n° 15, p.121.

[746] Cité par Pierre LALIVE, « Réflexions sur l'État et ses contrats internationaux », op. cit., p.15.

[747] Georges VEDEL, « Le problème de l'arbitrage entre gouvernements ou personnes de droit public et personnes de droit privé », *Revue de l'Arbitrage*, n° 2, 1961, p. 116. Telle était la ligne de défense de l'Iran dans l'affaire de l'Anglo-Iranian Oil company, C.I.J, *Mémoires et plaidoiries,* p. 286 et s.

[748] Il convient de noter que la jurisprudence de la CPJI consacrée dans les affaires des emprunts serbes et brésiliens n'était guère constante. Ainsi, contrairement à la CPJI, la Cour de Cassation française, dans un arrêt du 19 février 1929 (Dalloz Périodique, 1929, 1. 73) avait soutenu que lorsque l'État contracte avec, et dans les mêmes conditions qu'un simple particulier, c'est-à-dire sur le terrain du droit

Soutenue par plusieurs auteurs de la doctrine[749], la « délocalisation » du contrat d'État a pour finalité de rompre tout rattachement automatique du contrat à la seule loi nationale de l'État contractant et de le faire passer dans l'ordre juridique international où l'équilibre des relations contractuelles paraît mieux assuré. Il s'agit en d'autres termes, selon le Professeur François RIGAUX, de *« soustraire le contrat à l'application effective d'aucun système de droit étatique. »*

Nous estimons toutefois que ces propos méritent d'être nuancés d'autant plus que la délocalisation n'entraîne pas l'exclusion totale de la loi étatique, mais une primauté du droit international dans l'encadrement du contrat d'État lorsque celui-ci est en contradiction avec le droit interne.

La délocalisation ne signifie nullement transfert du lieu d'exécution du contrat en dehors du cadre géographique qui lui sert d'assise[750], mais plutôt le rattachement juridique du contrat au droit international, tout au moins en grande partie, puisque le droit étatique continue de s'appliquer à certains aspects du contrat[751].

On aboutirait alors à une sorte de coexistence de deux ensembles de normes juridiques, savoir le droit interne de l'État hôte et le droit international. Et dans cette coexistence, le droit international[752] ou plus exactement les principes du droit international occupent une place prépondérante puisqu'il s'affichera tantôt comme la

---

« privé », il ne saurait se prévaloir d'un régime spécial aussi bien sur le plan du droit applicable que sur celui de l'immunité de juridiction.

[749] Pierre LALIVE, « Réflexions sur l'État et ses contrats internationaux », op.cit., p.18 ; François RIGAUX, « Des dieux et des héros. Réflexions sur une sentence arbitrale », article préc., p. 446; Gérard COHEN-JONATHAN, « L'arbitrage Texaco-Calasiatic contre gouvernement libyen: décision au fond du 19 janvier 1977 », article préc., p. 455.

[750] Par exemple dans le cas du contrat pétrolier, l'exécution (toutes les opérations d'exploration et d'exploitation) a lieu sur le territoire de l'État hôte.

[751] Les questions fiscales, de change, de droit du travail et le droit pénal.

[752] « Le terme de « droit international » doit ici être interprété au sens de l'article 38 (1) du Statut de la Cour Internationale de Justice, compte tenu cependant du fait que cet article est destiné à s'appliquer à des différends interétatiques », voir le rapport des administrateurs de la BIRD, par.40. Ledit article dispose que « la Cour dont la mission est de régler conformément au droit international les différends qui lui sont soumis, applique : a) Les conventions internationales, soit générales, soit spéciales, établissant des règles expressément reconnues par les États en litige ; b) la coutume internationale comme preuve d'une partie générale acceptée comme étant le droit ; c) les principes généraux de droit reconnus par les nations civilisées ; d) sous réserve de la disposition de l'article 39, les décisions judiciaires et la doctrine des publicistes les plus qualifiés des différentes nations, comme moyen auxiliaire de détermination des règles de droit. »

seule norme applicable au litige[753], tantôt comme une norme se combinant avec le droit de l'État contractant[754] si telle est la volonté des parties contractantes[755].

Dans de nombreux contrats pétroliers cependant, les clauses *d'electio juris* renvoient au droit de l'État contractant comme la seule norme applicable au contrat ainsi qu'au litige qui en résulterait[756]. Dans cette hypothèse, il est judicieux de se poser la question de savoir si, en pareil cas, l'on a affaire à de simples contrats de droit interne.

Le professeur Charles LEBEN, dans son cours sur « la théorie du contrat d'Etat et l'évolution du droit international des investissements » dispensé en 2003 à l'Académie de droit international de La Haye[757] a proposé une réponse à cette question. Ainsi, selon cet auteur, le renvoi des différends à la compétence du CIRDI autorise le tribunal arbitral à effectuer explicitement ou implicitement, un contrôle du droit national choisi par les parties contractantes, par rapport au droit international. Si ce contrôle ne révèle

---

[753] Nous estimons que cette hypothèse est assez rare en pratique puisque l'État hôte privilégie plutôt son droit interne. Mais elle se rencontre dans des cas où la compétence du CIRDI découle des dispositions insérées dans des traités bilatéraux ou multilatéraux de protection et de promotion des investissements (TBI/TMI).

[754] On rencontre cette option dans des contrats pétroliers. C'est le cas au Cameroun (article 27.5 du contrat de partage de production type) : « Tout tribunal arbitral constitué conformément au présent Contrat appliquera le droit camerounais tel que complété, le cas échéant, par les principes de droit international », au Ghana dans un contrat de partage de production de 1988 : « this agreement shall by governed and construed in accordance with the laws of Republic of Ghana consistent with such rules of international law as be applicable including rules and principles as have been applied by international tribunals », au Nigeria (1993) : « The conctruction, validity and performance of this Agreement and any disputes arising therefrom shall be determined in accordance with the laws of the Republic of Nigeria and such rules of international law as may be applicable », au Congo : l'article 15 de l'accord pétrolier de 1974 avec AGIP renvoyait à « la loi congolaise, complétée le cas échéant par tout principe de droit international », voir la sentence CIRDI du 30 novembre 1979, AGIP S.P.A contre gouvernement de la République populaire du Congo (aff. ARB/77/1, Revue critique de droit international privé, 1982, p.98, par.43) ou de l'article 28 paragraphe 7 de la clause de droit applicable contenue dans les concessions pétrolières libyennes déjà citée.

[755] Le principe de l'autonomie de la volonté se trouve en première ligne dans le choix de la loi applicable. C'est un principe reconnu dans la quasi-totalité des systèmes juridiques et constitue un principe général de droit reconnu par les nations civilisées.

[756] Depuis les années 1990, les contrats de partage de production conclus entre le Congo et les sociétés pétrolières sont régis par le droit de cet État (on peut citer à titre d'exemple les contrats de partage de production du 22 juillet 1995, du 23 novembre 1995, du 16 mai 1997 où il est indiqué que « le contrat sera régi par le droit congolais. ») Il en est de même en Côte d'Ivoire où selon la formule consacrée, « les lois et règlements en vigueur de la République de Côte d'Ivoire seront applicables à tout moment au contracteur, au présent contrat et aux opérations qui en sont l'objet. »

[757] Charles LEBEN, « La théorie du contrat d'État et l'évolution du droit international des investissements », op. cit., pp. 282-288.

aucune contrariété, alors le droit national sera appliqué[758]. Dans le cas contraire, le tribunal arbitral devra faire prévaloir le droit international sur le droit interne.

Cette approche nous semble s'accorder avec la logique internationaliste de la Convention CIRDI à laquelle la plupart des États conviennent avec les investisseurs de soumettre leurs différends juridiques. D'autre part, de façon générale, *« les arbitres considèrent que du fait que le droit interne d'un État intègre les règles de droit international, tout particulièrement les règles conventionnelles, il n'y a pas de contradiction pour un tribunal arbitral à appliquer le droit international alors même que c'est le droit de l'État qui est le droit applicable. »*[759]

Les principes du droit international joueraient alors un double rôle, soit complémentaire (en cas de lacune du droit de l'État d'accueil), soit correctif au cas où le droit étatique ne serait pas en tous points conforme à ces principes[760].

La détermination du droit applicable au contentieux procède avant tout de la volonté des parties qui ont le libre choix de se déterminer d'un commun accord soit en faveur du droit international, soit du droit interne de l'État contractant ou d'un ensemble de sources comprenant le droit étatique, le droit international et parfois les usages professionnels ou les décisions des tribunaux internationaux. Ce « dépeçage » du contrat basé sur le principe de l'autonomie de la volonté permet de résoudre presque aisément la question du droit applicable.

Mais en pratique, les choses n'apparaissent pas aussi évidentes, bien que les parties aient prévu une clause d'*electio juris.* En effet, le caractère complexe de certaines clauses de droit applicable ne manque guère de soulever des difficultés d'interprétation. Tel fut le cas des sentences libyennes rendues au sujet des nationalisations des concessions pétrolières par le gouvernement de la Libye[761].

---

[758] Dans l'affaire *Letco c. Libéria* (ARB/83/2 sentence du 24 octobre 1984), l'arbitre fait savoir que « la loi de l'État contractant est reconnue comme étant fondamentale sur son propre territoire, mais n'en est pas moins soumise au contrôle du droit international. »

[759] Charles LEBEN, « La théorie du contrat d'État et l'évolution du droit international des investissements », op. cit., par.170.

[760] Affaire *Klöckner c. Cameroun, (*ARB/81/2 décision d'annulation du 3 mai 1985), in *Journal de Droit international*, 1987, p.167 ; Patrick RAMBAUD, « L'annulation des sentences Klöckner et Amco », in *Annuaire français de droit international*, volume 32, 1986, p.264.

[761] Les sentences *British Petroleum contre gouvernement libyen* (10 octobre 1973), *Texaco et California Asiatic contre gouvernement libyen* (19 janvier 1977), *Liamco contre gouvernement libyen* (12 avril 1977) précitées.

Alors que les trois contrats de concession pétrolière comportaient la même clause de droit applicable[762], trois arbitres [763] saisis dans les trois affaires ont rendu trois sentences différentes[764].

Ainsi, dans la sentence British Petroleum contre gouvernement libyen (10 octobre 1973), l'arbitre a-t-il retenu que « le système de droit applicable est celui que la clause prévoit expressément, c'est-à-dire en l'absence de principes communs au droit libyen et au droit international, les principes généraux de droit, y compris les dispositions de ces principes qui peuvent être appliquées par des tribunaux arbitraux. »[765]

Dans la sentence Liamco contre gouvernement libyen (12 avril 1977), interprétant la clause d'electio juris, l'arbitre soutient que « la loi propre du contrat…est…tout d'abord la loi libyenne, dans la mesure où elle compatible avec le droit international, et, subsidiairement, les principes généraux de droit, le droit libyen incluant à cet égard la législation libyenne, le droit islamique, la coutume, le droit naturel et l'équité. » [766]

Pour sa part, dans la sentence Texaco et California Asiatic contre gouvernement libyen, l'arbitre note que « la valeur juridique et donc la force obligatoire des contrats de concession litigieux ne peuvent être appréciés qu'en fonction de la loi qui leur est applicable, car il est évident que, si- à titre d'hypothèse- ces contrats devaient être régis par le droit libyen, il en résulterait que leur force obligatoire pourrait a priori être affectée par des mesures législatives et réglementaires relevant de l'ordre juridique national libyen… »[767]

---

[762] L'article 28, paragraphe 7 des contrats.

[763] La sentence *British Petroleum contre gouvernement libyen* a été rendue par l'arbitre suédois Gunnar LAGERGREEN *;* la sentence *Texaco et California Asiatic contre gouvernement libyen* a été rendue par l'arbitre français René-Jean DUPUY ; la sentence *Liamco contre gouvernement libyen* a, quant à elle, été rendue par l'arbitre libanais Sobhi MAHMASSANI.

[764] Brigitte STERN, « Trois arbitrages, un même problème, trois solutions », op. cit., pp. 3-43. Non seulement l'interprétation que chacun des arbitres fait de la clause de droit applicable est différente, mais aussi la solution retenue eu égard à la licéité de la nationalisation (les arbitres Gunnar LAGERGREEN et René-Jean DUPUY déclarent illicite la nationalisation des concessions pétrolières tandis que l'arbitre Sobhi MAHMASSANI la déclare licite) et à ses suites varie. Tout porte alors à croire que les sentences sont marquées de la personnalité et de l'appartenance géographique des arbitres.

[765] Charles LEBEN « La théorie du contrat d'État et l'évolution du droit international des investissements », op. cit., p. 231.

[766] Charles LEBEN, « La théorie du contrat d'État et l'évolution du droit international des investissements », op. cit., p. 231.

[767] Charles LEBEN, « La théorie du contrat d'État et l'évolution du droit international des investissements », op. cit., p. 230.

Lorsque les parties n'ont pu s'accorder sur le droit applicable au contrat[768], une solution est fournie par l'article 42 §1 (deuxième phrase) de la Convention CIRDI qui prévoit que *« le tribunal applique le droit de l'État contractant partie au différend - y compris les règles relatives aux conflits de lois - ainsi que les principes de droit international en la matière. »* Cette disposition supplétive renvoie en réalité à la combinaison de plusieurs sources de droit[769] que le tribunal arbitral devra rechercher en fonction des circonstances du différend juridique.

La détermination du droit applicable apparait parfois comme l'un des pans du contentieux né des contrats pétroliers dont la résolution par la voie juridictionnelle aboutit nécessairement à une décision. L'efficacité de celle-ci ne manque pas de poser aussi des difficultés dans sa phase d'exécution.

c - L'efficacité de la décision juridictionnelle

La finalité logique et souhaitable de toute sentence arbitrale est de voir celle-ci connaître une issue heureuse quant à son exécution par la partie qui succombe. L'enracinement du contrat pétrolier, en tant que contrat d'État, dans l'ordre juridique international peut être une garantie de cette exécution d'autant plus que dans cet ordre supranational, l'État contractant se trouve face à des engagements internationaux librement contractés, étant entendu que *« rien ne s'oppose à ce qu'un État, dans l'exercice de sa souveraineté, se lie inexorablement par des clauses d'une concession et attribue à un concessionnaire des droits irrétractables. Ces droits ont le caractère de droits acquis… »* [770]

La maxime « *pacta sunt servanda* » (la force obligatoire des contrats) reconnue aussi bien en droit interne qu'en droit international se manifeste aussi à l'égard de la

[768] Pareille hypothèse est assez rare en pratique, les parties prenant toujours le soin de s'entendre sur le droit applicable. Tel est le cas des contrats pétroliers examinés en Côte d'Ivoire, au Cameroun, au Congo et dans la totalité des États.

[769] On y rencontre souvent le droit de l'État contractant et les principes du droit international, en ajoutant parfois les principes de droit international tels qu'appliqués par les tribunaux internationaux ou les principes généraux de doit reconnus par les nations civilisées, ou les traités bilatéraux ou multilatéraux de protection et de promotion des investissements, ou encore les principes généralement acceptés dans l'industrie pétrolière.

[770] Sentence arbitrale *Arabie-Saoudite contre Aramco* rendue à Genève, le 23 août 1958, in *Revue critique de droit international privé*, 1963, p. 272.

sentence arbitrale qui doit être considérée comme obligatoire[771] et faire, en principe, l'objet d'une exécution spontanée par l'État[772].

À l'opposé des autres systèmes d'arbitrage[773], celui du CIRDI a la particularité de produire des sentences qui ne sont pas soumises au contrôle du juge national puisque le système CIRDI organise ses propres procédures de contrôle telles que décrites par l'article 52 de la Convention de Washington. À cet effet, l'article 54 § 2 de la Convention prévoit que la sentence doit faire l'objet d'une reconnaissance en vue de son exécution forcée sur le territoire d'un État contractant, ce qui exclut toute procédure en exequatur de la sentence avant qu'elle ne soit rendue exécutoire[774].

Contrairement à l'exequatur qui est la force exécutoire octroyée par l'autorité judiciaire d'un État à une décision rendue à l'étranger avant d'entreprendre son exécution sur le territoire dudit État et soumise soit à la procédure de droit commun[775], soit à la procédure de référé[776], la reconnaissance consiste à présenter la copie de la sentence

---

[771] Article 54.1 (première phrase) de la Convention de Washington : « Chaque État contractant reconnait toute sentence rendue dans le cadre de la présente convention comme obligatoire et assure l'exécution sur son territoire des obligations pécuniaires que la sentence impose comme s'il s'agissait d'un jugement définitif d'un tribunal fonctionnant sur le territoire dudit État. »

[772] Bruno Jean POULAIN, « L'arbitrage transnational et le droit français des immunités de l'État étranger », in *Droit international des investissements et de l'arbitrage transnational*, Paris, Pedone, 2015, p. 967.

[773] Par exemple l'arbitrage de la Chambre de Commerce internationale de Paris, celui de la Stockholm Chamber of Commerce. Pour ces sentences, l'exequatur de la sentence arbitrale est nécessaire avant toute exécution. Ce fut le cas de la sentence *Liamco* qui a été revêtue de l'exéquatur du vice-président du Tribunal de grande instance de Paris avant que les procédures d'exécution forcée ne soient entamées entre les mains de diverses sociétés commerciales et industrielles françaises sur les biens et avoirs de l'État libyen ; voir en ce sens, Patrick RAMBAUD, « Les suites d'un différend pétrolier: l'affaire Liamco devant le juge français », in *Annuaire français de droit international* , volume 25, 1979, pp. 822-823.

[774] Dans l'arbitrage OHADA par exemple, l'exequatur de la sentence rendue en vertu du Règlement d'arbitrage de la Cour Commune de Justice et d'Arbitrage (CCJA) est de la compétence exclusive de cette Cour, pour autant que la sentence doive être exécutée sur le territoire de l'un des États Parties. En dehors de l'espace OHADA, l'exequatur est soumis à la législation de l'État concerné, voir l'article 30 du Règlement d'arbitrage et aussi, Jacqueline LOHOUES-OBLE, « L'apparition d'un droit international des affaires en Afrique », in *Revue internationale de droit comparé*, volume 51, n° 3, juillet-septembre 1999, pp. 582 & s.

[775] Article 346 du code de procédure civile, commerciale et administrative de Côte d'Ivoire.

[776] Dans ce cas, ce sera par exemple en vertu d'un accord de coopération judiciaire entre l'État investisseur et l'État du lieu d'exécution de la sentence (voir en ce sens, l'article 38 de l'accord de coopération en matière de justice entre la République française et la République de Côte d'Ivoire du 24 avril 1961, JORCI n° 46 du 21 août 1961, p. 116). Pour une illustration, voir Cour suprême, Chambre judiciaire de Côte d'Ivoire, arrêt n° 501 du 13 juin 2002, affaire n° 98-283 CIV du 24 juillet 1998.

certifiée conforme par le secrétaire général du CIRDI au tribunal compétent de l'État contractant[777] ou à toute autorité que ledit État aura désignée à cet effet.

L'exécution spontanée de la sentence arbitrale est souvent perçue comme idéaliste plutôt que réaliste, car, à la pratique, il a été observé que l'État défendeur cherchera à opposer un refus à son exécution[778]. Dans certains cas, l'impossibilité d'exécuter la condamnation prononcée par les arbitres[779] peut s'avérer insurmontable.

En cas de défaut de spontanéité de l'État défendeur, le demandeur peut recourir à l'exécution forcée pour obtenir paiement en pratiquant des saisies sur les biens et avoirs de l'État situés dans des États tiers[780].

---

[777] Il s'agira en l'occurrence du tribunal du lieu où l'exécution doit être poursuivie.

[778] Dans les affaires de nationalisation des pétroles libyens, le gouvernement libyen a refusé d'exécuter les sentences arbitrales (précisément l'affaire *Liamco*) ; voir Patrick RAMBAUD, « Un arbitrage pétrolier: la sentence Liamco », article préc., p. 292.

[779] Par exemple la *restitutio in integrum* peut s'avérer impossible. Cette sanction avait été prononcée par l'arbitre dans l'affaire *Texaco-Calasiatic c. gouvernement libyen* (sentence au fond du 19 janvier 1977).

[780] Nous estimons que le manque de spontanéité de l'État condamné présume de l'échec d'une exécution forcée sur le territoire même de cet État. Le créancier bénéficiaire de la sentence arbitrale n'a d'autre alternative que de s'orienter vers des États tiers où l'État défendeur détiendrait des biens et avoirs pour y pratiquer des saisies. C'est le cas pour la plupart des sentences arbitrales contre les États d'accueil. On rappelle l'affaire *British Petroleum contre gouvernement Libyen* où la société pétrolière poursuivit au Brésil, en Italie, en Grèce, au Texas et en Pennsylvanie les acquéreurs du pétrole libyen dont elle se considérait toujours comme légitime propriétaire, et plus de l'affaire *Liamco contre gouvernement Libyen.* Ce litige connut des suites judiciaires en Suède, en Suisse et plus spécialement en France où vingt-neuf saisies-arrêts furent pratiquées après l'obtention de l'exequatur de la sentence, sur les biens et avoirs de l'État libyen et dix-neuf sociétés et organismes de droit libyen présentés comme ses émanations. Sur l'affaire *Liamco*, voir Patrick RAMBAUD, « Les suites d'un différend pétrolier: l'affaire Liamco devant le juge français », in *Annuaire français de droit international*, volume 25, 1979, pp. 822-823. Bruno Jean POULAIN, dans son article précité, nous décrit l'épisode rocambolesque de l'affaire Compagnie *Noga contre la Fédérarion de Russie* dans laquelle la société *Noga* de droit suisse a tenté en vain de saisir les biens et avoirs de différentes entités apparentées à l'État russe : ceux de la Banque centrale de Russie, de la Banque de commerce extérieur de Russie, de l'Agence spatiale russe Roscosmos, du Centre de recherches spatiales Tsskb-Progress, de l'Agence d'information Ria Novosti, de l'ambassade de la Fédération de Russie et de la Délégation permanente de la Fédération de Russie près de l'UNESCO. La compagnie *Noga* avait également tenté de saisir en 2000 le navire-école Sedov alors amarré dans le port de Brest, ainsi que des aéronefs militaires de type Mig et Sukhoi lors du salon international du Bourget de 2001. Enfin, elle a essayé de saisir des toiles de Monet, Cézanne et Manet que le musée Pouchkine de Moscou avait mises à la disposition d'une exposition organisée par la Fondation Pierre Gianadda à Martigny en Suisse. Face à ce « harcèlement », la Fédération de Russie avait même obtenu, devant la Cour d'appel de paris, le 21 juin 2011, la condamnation de la compagnie *Noga* à réparer le préjudice résultant de la campagne de discrédit conduite à son encontre.

Ultime mesure judiciaire dont dispose le créancier, l'exécution forcée de la sentence peut cependant se heurter à un écueil juridique, celui de l'immunité d'exécution[781] qui est souvent invoquée par l'État d'accueil pour se soustraire à l'exécution forcée.

L'immunité d'exécution ne peut être redoutée par le créancier poursuivant que si elle est favorablement accueillie par les autorités judiciaires de l'État sur le territoire duquel les saisies sont entreprises. Elle met alors en péril l'exécution de la sentence qui est vouée à ne pouvoir jamais connaître un dénouement sur le terrain judiciaire[782].

Dans le système CIRDI la question de l'immunité d'exécution n'a pas été réglée de façon tranchée, la Convention se bornant à renvoyer au droit national de l'État sur le territoire duquel l'investisseur entend poursuivre l'exécution forcée. A cet effet, l'article 55 de la Convention prescrit qu'*« aucune des dispositions de l'article 54 ne peut être interprétée comme faisant exception au droit en vigueur dans un État contractant concernant l'immunité d'exécution dudit État ou d'un État étranger. »* Cette disposition laisse entendre que dans le système CIRDI, le droit de l'immunité d'exécution reste un domaine où se manifeste la compétence réservée des États[783].

Or en la matière, l'attachement des États et de la jurisprudence au principe de l'immunité d'exécution absolue dont bénéficient les États est encore très marqué, et ceci, en vertu de la souveraineté nationale qui se traduit par la règle de courtoisie internationale qui consiste à ne rien faire qui soit susceptible d'entraver le fonctionnement des services publics de l'État, ou nuire à cette réciprocité de traitement que les États s'accordent entre eux.

Cependant, le caractère absolu de l'immunité d'exécution, naguère défendu par la plupart des États et par la jurisprudence, laisse de plus en plus place à une immunité relative qui s'appuie sur la distinction entre les biens strictement destinés aux activités de puissance publique (*acta jure imperii)*[784] pour lesquels, il est unanimement accordé

---

[781] L'immunité d'exécution est un privilège qui protège les bénéficiaires d'une immunité de juridiction contre toute exécution forcée, au nom du respect de la souveraineté étatique. Cette immunité n'exclut cependant pas l'exequatur qui n'est pas, en lui-même, un acte d'exécution, mais une simple mesure préalable à l'exécution forcée, voir Serge GUINCHARD et Thierry DEBARD, « Lexique des termes juridiques », Paris, Dalloz, 2014, p.488. La Cour de cassation française avait justifié l'immunité d'exécution par « l'indépendance réciproque des États qui est un des principes les plus universellement reconnus du droit des gens. », C. Cass, 22 janvier 1849, DP, 1849.1. p. 5.

[782] Parfois, le différend peut être soldé par un règlement amiable comme ce fut le cas dans l'affaire *Texaco-Calasiatic* où le gouvernement libyen acceptait quelques mois après le prononcé de la sentence, de livrer, à titre compensatoire, aux deux compagnies, des fournitures de pétrole brut d'une valeur totale de 152 millions de dollars, étalées sur une période de 15 mois.

[783] Bruno Jean POULAIN, « L'arbitrage transnational et le droit français des immunités de l'État étranger », op. cit., p. 969.

[784] L'article 21 de la Convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens du 2 décembre 2004 (elle n'est pas encore entrée en vigueur faute de ratifications requises) liste les biens concernés par l'immunité d'exécution bien que l'intitulé de la Convention vise les immunités juridictionnelles, il faut convenir que la Convention concerne aussi bien l'immunité de juridiction que l'immunité d'exécution, voir Gerhard HAFNER et Léonor LANGE, « La Convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles », in *Annuaire français de droit international*, volume 50, 2004, p. 52. Il s'agit des biens, y compris les comptes bancaires, utilisés ou destinés à être utilisés

une immunité absolue et les biens de gestion (*acta jure gestioni)* qui eux, du fait qu'ils sont considérés comme des actes privés entrant dans le champ commercial, et l'État étant dans ce cas présenté comme un commerçant, ne bénéficient pas d'une telle immunité.

Cette distinction tenant à la matière[785] ne paraît pas si simple à mettre en œuvre, car comme le fait savoir le professeur Emmanuel GAILLARD, *« la plupart de ces biens sont isolés dans des structures bénéficiant d'une personnalité morale séparée, même si celle-ci est intégralement détenue par l'État. »*[786] Il est ainsi fait allusion aux émanations de l'État[787] dont le statut a tendance à se confondre avec cet État. La question s'était déjà posée à leur sujet, de savoir « si les personnes morales créées par l'État étranger et agissant sur son ordre et pour son compte constituent des émanations de ce même État étranger et si les biens qu'elles détiennent peuvent répondre des dettes de celui-ci » [788].

On pourrait soutenir que la réponse à cette interrogation « dépend [moins] de la nature juridique des divers organismes visés que de la réalité du lien de dépendance les unissant à l'État »[789], c'est-à-dire des entités juridiques bénéficiant d'une personnalité morale, mais qui agissent sur l'ordre et pour le compte de l'État. Ainsi, dans l'affaire Société Nationale des Pétroles du Congo contre Société Walker international holdings, la Cour de Cassation française a estimé, dans son arrêt du 6 février 2007, que « dès lors que la SNPC n'était pas dans une indépendance fonctionnelle suffisante pour bénéficier d'une autonomie de droit et de fait à l'égard de l'État et que son patrimoine se confondait avec celui de l'État, elle devait être considérée comme une émanation

---

dans l'exercice des fonctions de la mission diplomatique de l'État ou de ses postes consulaires, de ses missions spéciales, de ses missions auprès des organisations internationales, ou de ses délégations dans les organes des organisations internationales ou aux conférences internationales ; des biens de caractère militaire ou des biens utilisés ou destinés à être utilisés dans l'exercice de fonctions militaires; des biens faisant partie du patrimoine culturel de l'État ou de ses archives qui ne sont pas mis ou destinés à être mis en vente ; des biens faisant partie d'une exposition d'objets d'intérêt scientifique, culturel ou historique qui ne sont pas mis ou destinés à être mis en vente.

[785] Pierre MAYER et Vincent HEUZE, *Droit international privé*, 9e éd., Domat/ Droit privé, Paris, Montchrestien, 2007, p. 233.

[786] Texte de la conférence donnée à la Cour de cassation, le 13 mars 2007 sur « la jurisprudence de la Cour de cassation en matière d'arbitrage international », p. 17.

[787] On parle aussi de « démembrements » ou d' « entités » pour désigner ces organismes, voir Patrick RAMBAUD, « Les suites d'un différend pétrolier: l'affaire Liamco devant le juge français », in *Annuaire français de droit international*, volume 25, 1979, note 36. C'est le cas des sociétés pétrolières nationales (la PETROCI en Côte d'Ivoire, la Société Nationale des Hydrocarbures (SNH) au Cameroun, la Société Nationale des Pétroles du Congo, la Sonatrach en Algérie, la Nigerian National Petroleum Company au Nigéria, etc.)

[788] Patrick RAMBAUD, « Les suites d'un différend pétrolier : l'affaire Liamco devant le juge français », op. cit., p. 828.

[789] Patrick RAMBAUD, « Les suites d'un différend pétrolier : l'affaire Liamco devant le juge français », op. cit., p. 829.

de la République du Congo. »[790] La conséquence que l'on en tire est que, une telle société doit répondre des dettes de l'État.

Le second mécanisme juridique qui permet de neutraliser l'immunité d'exécution se trouve dans la volonté de l'État bénéficiaire d'y renoncer. La renonciation à l'immunité ne pose pas de problème dans son principe puisqu'il est admis qu'étant un privilège accordé aux États, l'immunité d'exécution tout comme celle de juridiction peut faire l'objet de renonciation de la part de son titulaire. Pour autant, il est apparu des divergences dans l'appréciation de la forme que doit revêtir la renonciation. Peut-elle résulter implicitement de la signature par l'État d'une clause compromissoire ou alors, doit-elle être expressément stipulée par l'État bénéficiaire ?

Traditionnellement, la jurisprudence dominante estimait que « l'on ne peut admettre que la stipulation d'une clause compromissoire implique, par elle-même, une renonciation à l'immunité d'exécution, laquelle ne peut résulter que d'actes manifestant sans équivoque la volonté de renoncer. »[791]

Cette conception de la renonciation fut combattue par certaines juridictions françaises qui optèrent plutôt pour une renonciation implicite résultant de la seule souscription par l'État d'une clause compromissoire. C'est ce qu'illustre l'arrêt de la Cour d'appel de Rouen du 20 juin 1996[792] et plus encore l'arrêt de la première chambre civile de la Cour de cassation dans l'affaire *Creighton contre Qatar*[793]*.* Dans cette affaire, la Cour décida qu'une convention d'arbitrage précisant, par référence à un règlement d'arbitrage, que la sentence à intervenir serait exécutoire et qu'elle serait exécutée sans délai, valait renonciation à l'immunité de juridiction et d'exécution de l'État.

Cette approche de la renonciation à l'immunité d'exécution ne semble pas refléter la philosophie d'un tel privilège qui a pour objectif de soustraire les biens de l'État affectés à l'exercice de sa souveraineté, de toute mesure d'exécution forcée. L'abandon de ce privilège doit résulter d'actes manifestant la volonté non équivoque d'y renoncer. Tel est le cas par exemple lorsqu'un État contractant avec une personne privée étrangère s'engage à renoncer à *« tout droit d'immunité relativement à l'application de la sentence arbitrale rendue à son encontre en relation avec le présent contrat »* et à ne se prévaloir *« d'aucune immunité de poursuite judiciaire, d'exécution forcée, de saisie ou d'autres procédures judiciaires en rapport avec des obligations au titre de ce contrat. »* [794]

---

[790] Société Nationale des Pétroles du Congo contre Société Walker international holdings, inédit (Cour de cassation, 1re chambre civile 2007).

[791] Cour d'Appel de Paris, 21 avril 1982, affaire *Eurodif*, in *Journal de droit international*, 1983, p.145.

[792] Affaire *Bec Frères contre Office des Céréales de Tunisie*, in *Revue de l'arbitrage*, 1997, n° 2, p. 263.

[793] Cour cass. 1re civ. 6 juillet 2000, in *Journal de droit international*, 2000, n° 4, p.1054.

[794] Cette clause avait été souscrite par la Fédération de Russie dans les contrats de prêt conclus avec la *société Noga.* De façon contestable, la Cour d'appel de Paris estima que cette formule ne manifestait pas la volonté non équivoque de renoncer à l'immunité d'exécution, voir Cour d'appel de Paris, 10 août 2000, bulletin ASA, 2000, p. 610.

Il est tout aussi possible de rapprocher cette clause de celle contenue dans des contrats pétroliers conclus entre certains États africains et des compagnies pétrolières[795].

Au regard des développements qui précèdent, l'efficacité de la sentence arbitrale dépend en partie de la bonne foi du plaideur qui a succombé. Encore que celui-ci, le plus souvent l'État hôte, pour qui la sentence est défavorable, ne manquera pas d'user de voies de recours pour obtenir la suspension éventuelle de l'exécution voire même son annulation.

d - Les voies de recours contre la sentence arbitrale CIRDI

L'article 53 §1 (première phrase) de la Convention de Washington fixe la règle selon laquelle « la sentence est obligatoire à l'égard des parties et ne peut être l'objet d'aucun appel ou autres recours, à l'exception de ceux prévus à la présente convention. » Le principe du rejet de l'appel, et autres recours (en l'occurrence l'opposition et le pourvoi en cassation) peut se traduire par la volonté des rédacteurs de la Convention de soustraire la sentence à des recours qui aboutiraient à un réexamen de la décision, ce qui ne semble pas cadrer avec l'esprit du système d'arbitrage dont le but est d'aboutir à un règlement rapide du différend et d'offrir aux parties des garanties d'impartialité[796]. Les recours envisagés par la Convention sont l'interprétation, la révision ou l'annulation[797] auxquelles il convient d'ajouter la rectification[798].

Le système CIRDI organise sa propre procédure et exclut de ce fait toute intervention de l'État dans le contrôle de la sentence arbitrale[799] qui ne peut se faire que dans le cadre des recours extraordinaires prévus. Dans les développements qui vont suivre, nous proposons d'aborder le recours en annulation et en rectification de la sentence

---

[795] L'article 20.2 du contrat de partage de production du 23 mai 1997 entre le Congo et la société Agip Recherches Congo relatif au permis de mer très profonde Nord stipule que « (…) La sentence arbitrale sera définitive et sera exécutoire par tout tribunal compétent » ; l'article 15.9 du contrat type de partage de production du Cameroun prescrit que « la sentence des arbitres est définitive et irrévocable. Elle lie les Parties et est exécutoire, conformément à l'article 54 de la Convention CIRDI » ; l'article 32.2 alinéa 2 des contrats types de partage de production de la Côte d'Ivoire d'octobre 2013 et de 2014 va dans le même sens en indiquant que « la sentence du tribunal arbitral aura un caractère définitif ; elle s'imposera aux Parties et sera immédiatement exécutoire. »

[796] Patrick RAMBAUD, « L'annulation des sentences Klöckner et Amco », in *Annuaire français de droit international*, volume 32, 1986, p. 274.

[797] Article 53 § 2 de la Convention.

[798] Article 49 § 2 de la Convention.

[799] On notera que dans d'autres systèmes arbitraux, le contrôle de la sentence relève de la compétence de l'État sur le territoire duquel, elle doit être exécutée. Tel est le cas de l'arbitrage C.C.I.

arbitrale, l'interprétation et la révision ayant été déjà présentées dans le cadre des mécanismes juridictionnels de règlement des conflits frontaliers maritimes[800].

La Convention CIRDI, tout comme la plupart des textes internationaux instituant un système d'arbitrage, confère aux parties des moyens leur permettant de faire valoir des irrégularités observées dans la procédure ayant abouti au prononcé de la sentence ou ayant affecté celle-ci. C'est le sens des recours extraordinaires prévus par la Convention.

Dans cette optique, l'article 49 § 2 dispose que « sur requête d'une des parties, à présenter dans les 45 jours de la sentence, le tribunal peut, après notification à l'autre partie, […] corriger toute erreur matérielle contenue dans la sentence. » La rectification a ainsi pour but de purger la sentence de toute erreur matérielle analogue à celle qui résulte d'une erreur de plume ou d'une erreur de calcul ou de chiffre, mais sans pour autant modifier la substance de la décision. La rectification, à l'opposé de la demande en annulation, relève de la compétence du tribunal arbitral qui a statué. C'est une solution de bon sens d'autant plus que l'erreur à rectifier ne peut être mieux connue que par les arbitres qui ont rendu la sentence. C'est la raison pour laquelle la Convention prévoit un délai de 45 jours (ce délai assez court permet d'éviter la difficulté qui peut se présenter à réunir les arbitres qui ont siégé) à compter de la date du prononcé de la sentence pour permettre de constituer facilement le tribunal arbitral.

La question peut se poser de savoir si, en cas de découverte d'une erreur matérielle, le tribunal arbitral peut, d'office, procéder à la rectification.

En droit interne[801], la réponse est affirmative pour les jugements rendus par les juridictions étatiques. En matière d'arbitrage interne, la même solution était envisagée par le législateur ivoirien qui prescrivait que *« l'arbitre a, […], le pouvoir d'interpréter la sentence, de réparer les erreurs et omissions matérielles qui l'affectent et de la compléter lorsqu'il a omis de statuer sur un chef de demande. Les articles 184 et 185 du code de procédure civile, commerciale et administrative sont applicables. »*[802]

Dans le cadre du droit communautaire OHADA, la CCJA s'est, à plusieurs reprises, prononcée en faveur de la rectification de certains arrêts comportant des erreurs matérielles commises dans le dispositif[803] ou dans le nom du conseil d'une des

---

[800] Voir nos développements sur la question des voies de recours, pp. 102-107.

[801] Voir par exemple les articles 462 alinéa 2 du code de procédure civil français et 185 du code de procédure civile, commerciale et administrative ivoirien.

[802] Article 33 alinéa 2 de la loi n° 93-671 du 9 août 1993 relative à l'arbitrage, JORCI n° 37 du 16 septembre 1993, p. 675. Mais avec l'entrée en vigueur de l'Acte uniforme OHADA du 11 mars 1999 relatif au droit de l'arbitrage, ce texte n'est plus applicable par l'effet de l'article 10 du Traité OHADA.

[803] Arrêt n° 15/2003 du 1er juillet 2003, (affaire *société CI-TELECOM devenue Orange Côte d'Ivoire contre société* PUBLISTAR), non publié.

parties[804] ou encore dans le numéro et la date d'un arrêt[805] . Mais à l'examen de ces décisions, il apparait que la CCJA a été saisie par requête émanant d'une des parties et en outre, les décisions rectifiées ne sont pas des sentences, mais plutôt des arrêts rendus par des juridictions nationales. La Cour affirme, sans pour autant fournir le fondement d'un tel principe, « qu'il est de principe que les erreurs et omissions matérielles qui affectent une décision, même passée en force de chose jugée, peuvent toujours être réparées par la juridiction qui l'a rendue. *»* Il semble que cette motivation trouve son fondement dans l'article 22 de l'Acte uniforme du 11 mars 1999 relatif au droit d'arbitrage qui autorise l'arbitre à réparer les erreurs et omissions matérielles qui affectent la sentence, mais sur saisine au moins, de l'une des parties.

Dans le cadre de l'arbitrage CIRDI, la réponse à la question précédente ne paraît pas être en faveur de l'affirmative puisque les termes de l'article 49 § 2 de la Convention ne permettent pas au tribunal arbitral, de procéder d'office à la rectification. Cette approche de la Convention ne contribue pas à consolider la sentence qui, bien que comportant certaines irrégularités matérielles, pourrait demeurer avec ses « impuretés ».

La solution qui nous semble envisageable c'est qu'à l'occasion d'un recours (notamment l'interprétation ou la révision), le tribunal arbitral peut, d'office, rectifier une erreur matérielle. Ce fut le cas dans l'affaire de la Mer d'Iroise où, saisi d'une demande en interprétation, le tribunal arbitral a estimé qu'*« il semble être généralement admis qu'un tribunal est habilité à rectifier une telle divergence lorsqu'il apparait nécessaire, dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice, de corriger une erreur matérielle qui est évidente à la lecture de la décision. »* En d'autres termes, tout tribunal ayant constaté l'existence d'une erreur matérielle dans sa décision, et qui n'est d'ailleurs contestée par aucune des parties, possède un *« pouvoir inhérent »* [806] de la rectifier. Une telle solution n'aurait aucune conséquence sur la substance de la sentence, ce qui n'est pas le cas pour le recours en annulation.

Ce recours utilisé pour la première fois dans les affaires *Klöckner contre Cameroun* et *Amco contre Indonésie*[807] trouve son fondement dans l'article 52 de la Convention

---

[804] Arrêt n° 25 du 16 novembre 2006, (affaire *Monsieur LELL Emmanuel Société Camerounaise de Transformation dite SOCATRAF c/ Caisse Commune d'Épargne et d'Investissement, dite CCEI-Bank S.A. devenue Afriland First Bank S.A*), non publié.

[805] Arrêt n° 28 du 16 novembre 2006, (affaire *madame A contre Société ivoirienne de Promotion de Supermarchés dite PROSUMA*), non publié.

[806] Élisabeth ZOLLER, « Observations sur la révision et l'interprétation des sentences arbitrales », in *Annuaire français de droit international*, volume 24, 1978, p. 344. ; Élisabeth ZOLLER, « Note sur la sentence interprétative du 14 mars 1978 rendue dans l'affaire de délimitation du Plateau continental entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord », in *Annuaire français de droit international*, volume 23, 1977, pp. 1298-1299.

[807] Voir les articles de Patrick RAMBAUD, « La compétence du tribunal C.I.R.D.I saisi après une décision d'annulation », in *Annuaire français de droit international*, volume 34, 1988, pp. 209-215; RAMBAUD Patrick, « L'annulation des sentences *Klöckner* et *Amco* », in *Annuaire français de droit international*, volume 32, 1986, pp. 259-274.

CIRDI qui fixe, entre autres, les conditions personnelles[808], de forme de la demande en annulation[809], les motifs de l'annulation[810] et les délais de la demande en annulation[811].

Le recours en annulation[812] est examiné par un comité *ad hoc* composé de trois membres. La désignation de ces membres est soumise à des conditions très strictes[813] qui ont pour finalité d'assurer à l'instance en annulation de l'efficacité et de l'objectivité.

---

[808] La demande en annulation appartient à chacune des parties au litige soumis devant le tribunal arbitral.

[809] La demande en annulation se fait par écrit adressée au secrétaire général du CIRDI.

[810] Les cas d'ouverture à une demande d'annulation sont limitativement énumérés au paragraphe 1 de l'article 52. Ce sont : le vice dans la constitution du tribunal arbitral ; l'excès de pouvoir manifeste du tribunal (il est visé ici l'excès de pouvoir pour incompétence du tribunal ou pour violation du droit applicable au différend comme ce fut le cas dans l'affaire *Amco*) ; la corruption d'un membre du tribunal (par exemple en cas de collusion ou d'ententes similaires entre un arbitre et la partie qui l'a désigné, voir en ce sens, Frédéric EISEMANN, « La double sanction prévue par la Convention de la BIRD en cas de collusion ou d'ententes similaires entre un arbitre et la partie qui l'a désigné », in *Annuaire français de droit international*, volume 23, 1977, pp. 436-451, à propos de la nomination d'un arbitre comme « outsider director » au conseil d'administration de la société *Occidental Petroleum Corporation*, un des demandeurs dans l'affaire *Holidays Inns S.A contre Maroc*) ; l'inobservation grave d'une règle fondamentale de procédure (par exemple les règles garantissant l'impartialité du tribunal ou le caractère contradictoire de l'instruction de l'affaire) et le défaut de motifs.

[811] La demande en annulation doit être formée dans les 120 jours de la date de la sentence pour les autres causes d'annulation. Mais en cas de demande pour corruption, la requête doit intervenir dans les 120 jours à compter de la découverte de la corruption et, dans tous les cas dans les trois ans suivant la date de la sentence.

[812] Certains auteurs estiment que l'annulation n'étant pas un mode de révision de la sentence, elle doit être envisagée comme une action indépendante de l'instance arbitrale et non comme une voie de recours. C'est la position de David MARTEL, voir en ce sens, « La nullité de la sentence arbitrale: lecture croisée franco-espagnole », in *Revue internationale de droit comparé,* volume 60, n° 2, 2008, p. 487. Cette position n'emporte pas notre approbation. Même si l'on peut considérer la demande de nullité comme une action autonome, celle-ci tire sa cause de l'existence de la sentence arbitrale et ne saurait être envisagée comme une action véritablement indépendante. Son but n'est pas d'examiner une affaire nouvelle, mais plutôt d'analyser la sentence au regard des motifs d'annulation prévus par les textes. De ce fait, elle constitue une véritable voie de recours.

[813] Aux termes de l'article 52 § 3 : « Au reçu de la demande [en annulation], le président nomme immédiatement parmi les personnes dont les noms figurent sur la liste des arbitres, un comité *ad hoc* de trois membres. Aucun membre dudit comité ne peut être choisi parmi les membres du tribunal ayant rendu la sentence, ni posséder la même nationalité qu'un des membres dudit tribunal ni celle de l'État Partie au différend ou de l'État dont le ressortissant est partie au différend, ni avoir été désigné pour figurer sur la liste des arbitres par l'un desdits États, ni avoir rempli les fonctions de conciliateur dans la même affaire ».

La sentence peut être annulée partiellement[814] ou totalement pour l'un des motifs susvisés. Dans ce cas, le différend est soumis à un nouveau tribunal qui ne peut être lié que par la décision du comité et non par la sentence qui avait été rendue par le premier tribunal. Selon le professeur Patrick RAMBAUD, *« en cas d'annulation totale,* [le nouveau tribunal arbitral] *doit avoir un pouvoir souverain d'appréciation pour régler le différend. Ce pouvoir ne saurait être entravé ni par la sentence annulée, celle-ci ayant par définition complètement disparu, ni par la décision du comité dont le caractère obligatoire se cantonne au dispositif d'annulation. En cas d'annulation partielle, n'échapperont à sa compétence que les points expressément validés par le comité. En d'autres termes, la res judicata s'imposant à lui doit être seulement le dispositif d'annulation. »* [815]

Autant dire avec raison que l'autorité de la chose jugée attachée au dispositif de la décision d'annulation du comité s'impose au second tribunal qui devra rejuger ce qui a été annulé et prendre acte de ce qui a été confirmé.

Les sociétés pétrolières se situent en première ligne dans la réalisation du projet pétrolier eu égard au rôle qu'elles jouent dans sa conception, son financement et sa réalisation. À côté de celles-ci, l'on se garde souvent, à tort, de présenter un acteur qui participe également à l'exécution du projet pétrolier. Il s'agit des installations pétrolières.

Section 2 - Le statut juridique des installations pétrolières et du personnel salarié

Les installations pétrolières sont conçues pour assurer l'exploration et l'exploitation du pétrole et pour en faciliter le stockage et le transport[816]. Le projet pétrolier se caractérise par son gigantisme et nécessite pour sa réalisation des moyens humains, financiers et technologiques énormes.

Pour sa mise en œuvre, le projet implique la construction d'engins d'exploration et lorsque cette phase aboutit à une découverte d'hydrocarbures commercialement rentable, des engins de production sont alors conçus pour assurer l'exploitation.

Le pétrole brut extrait des gisements en mer est transporté du lieu de production soit en direction des terminaux de stockage pour être raffiné par la suite, soit transporté

[814] Affaires *Klöckner* et *Amco.*

[815]Patrick RAMBAUD, « La compétence du tribunal C.I.R.D.I saisi après une décision d'annulation », in *Annuaire français de droit international*, volume 34, 1988 p.215.

vers des pays d'exportation[817]. Le transport du pétrole brut est assuré par des navires pétroliers ou par des oléoducs[818].

Du point de vue juridique, l'intérêt de l'étude d'une plate-forme pétrolière s'appréhende au niveau du statut juridique de ces engins de mer (paragraphe 1). Le fonctionnement quotidien des plates-formes qui se modernisent au fil des avancées technologiques est assuré par un personnel de compétence variée qui participe matériellement à l'exercice de l'activité pétrolière offshore. Les gens de mer constituent un type particulier de travailleurs dont le statut juridique mérite d'être précisé (paragraphe 2).

Paragraphe 1- Le statut juridique des plates-formes pétrolières

Deux préoccupations d'ordre juridique peuvent apparaître lorsque l'on aborde la question du statut des plates-formes pétrolières. Il s'agit de leur nature juridique et de la problématique de leur fin de vie qui soulève la question de leur démantèlement.

A - La nature juridique des plates-formes pétrolières

La plate-forme est une unité marine fixe ou flottante[819] qui sert à l'exploration, à l'exploitation et au stockage du pétrole.

Historiquement, la première plate-forme a été construite dans le golfe du Mexique au large des côtes du Texas, à une très faible profondeur, puis en mer Caspienne au large de Bakou. C'est à la suite du premier choc pétrolier en 1973 que les États

---

[817] Le pétrole brut ivoirien est exporté vers divers pays du globe. Voir, Institut National de la Statistique, « Annuaire statistique du Commerce extérieur de la Côte d'Ivoire 2013 », Abidjan, ministère du Plan et du Développement/ Département des Statistiques et Synthèses économiques, juillet 2014, p. 17.

[818] Le transport du pétrole brut ou raffiné par des navires crée un lien contractuel dont les règles de formation, d'exécution, de garantie des risques et celles relatives au contentieux qui peut en découler relèvent du droit maritime. Cette discipline du droit a certes des rapports avec le droit pétrolier, ne serait-ce que par la spécificité de l'objet du contrat (le transport du pétrole) et par les conséquences qu'un tel transport peut engendrer sur l'environnement en cas d'accident, mais ne sera pas abordée dans le cadre de cette étude. De même le transport du pétrole par oléoduc n'a, selon nous, un véritable intérêt juridique qu'au regard des atteintes écologiques qu'il peut provoquer. Pour les développements relatifs à la pollution marine résultant des accidents de pétroliers et des oléoducs, voir, pp. 217-237 de la présente thèse.

[819] Les plates-formes fixes sont utilisées en mer peu profonde (inférieure à 300 m). Elles s'appuient sur le fond et peuvent donc être reliées de façon rigide aux têtes de puits et aux pipelines (ex : jacket-deck (le jacket est la partie immergée et le deck est la partie supérieure de la plate-forme), plate-forme gravitaire, compliant tower). Par exemple la plate-forme MARLIN installée au large de Jacqueville et mise en production en juillet 2015 par la société FOXTROT est une plate-forme fixe. Les plates-formes flottantes ou mobiles sont essentiellement utilisées pour l'exploitation de champs pétroliers situés dans les grands fonds marins (supérieurs à 300 m). Lorsqu'elle est flottante, les installations de tête de puits lui sont reliées par des conduites flexibles (ex : FSO : Floating Storage and Offloading, FPSO : Floating Production Storage and Offloading, FPU : Floating Production Unit, TLP : Tension Leg Platforms, SPAR : Single Point Anchor Reservoir). Voir, THOMAS Pierre-Armand, « Les Plates-formes offshore », Arts et Métiers, Technip, 21 mai 2007.

européens ont pris l'initiative de remédier à leur dépendance énergétique vis-à-vis du Moyen-Orient. Le Royaume-Uni et la Norvège se sont donc lancés dans le développement technique de forage et de production offshore en construisant des plates-formes en mer du Nord[820].

La détermination de la nature juridique de la plate-forme pétrolière est un exercice juridique qui consiste à intégrer cet engin dans la classification instituée par l'article 516 du code civil français applicable en Côte d'Ivoire[821]. Cette classification qui fait la distinction entre biens meubles et biens immeubles[822] conduit à savoir si la plate-forme pétrolière intègre l'une des deux catégories.

Une qualification existante qui ferait de cet engin un bien meuble ou immeuble ne paraît pas établie d'avance.

Dans une première approche, l'article 531 du code civil[823] autorise à assimiler la plate-forme pétrolière au navire lorsqu'elle n'est pas attachée de façon rigide au sol. Tel est le cas des plates-formes flottantes ou semi-submersibles et des plates-formes mobiles qui sont physiquement reliées au fond de la mer par le train de tige en période de forage et susceptibles de déplacement d'un site à un autre.

Quant aux plates-formes fixes utilisées en mer peu profonde qui reposant sur le fond de la mer et reliées de façon rigide, elles peuvent être assimilées à des biens immeubles et ne peuvent être considérées comme des navires[824].

La multiplicité de plates-formes pétrolière n'autorise pas à trancher de façon absolue leur nature juridique qui reste modulable, voire difficile à déterminer[825].

Cette construction qui allie technologie et ingénierie crée un enchevêtrement de règles juridiques et une succession de rapports juridiques[826]. Son fonctionnement reste

---

[820] Le nombre de plates-formes pétrolières est estimé à plus de 15.000 à travers le monde. On les trouve en mer du Nord, dans le golfe du Mexique, dans le golfe de Guinée, dans le golfe Persique, en mer Méditerranée (principalement au large des côtes d'Afrique du Nord), etc.

[821] Le code des biens et des obligations (Côte d'Ivoire) dispose en son article 516 que « tous les biens sont meubles ou immeubles ».

[822] Pour une explication de ces notions, Philippe MALINVAUD, *Introduction à l'étude du droit. Cadre juridique des relations économiques*, Septième, Paris, Litec, 1995, pp. 145-150.

[823] L'article 531 du code des biens et des obligations : « les bateaux, bacs, navires, moulins et bains sur bateaux, et généralement toutes usines non fixées par des piliers, et ne faisant point partie de la maison, sont meubles… ».

[824] Le terme « navire » s'applique aux bâtiments de mer qui regroupent trois caractéristiques : le caractère flottant, l'affectation habituelle aux périls de la mer et la nature mobilière.

[825] Patrick CHAUMETTE, De la restauration sur les plates-formes d'exploitation en mer, *Annuaire de Droit maritime et océanique*, XXVII (27), Université de Nantes, 2010, p. 430.

[826] La plate-forme est conçue par une personne morale qui la loue à une compagnie pétrolière bénéficiaire d'une autorisation d'exploitation. Celle-ci fera appel à des sous-traitants pour des tâches particulières (entretien, avitaillement, transport de matériels, emploi de travailleurs).

soumis à des règles de sécurité maritime[827] et d'hygiène et sa mise en place nécessite l'autorisation préalable des autorités compétentes.

Conçues pour être affectées à l'exploitation des gisements, les plates-formes pétrolières ne peuvent indéfiniment rester en fonction. Il se pose alors la question de leur démantèlement.

B - La fin de vie : le démantèlement des plates-formes pétrolières

Une plate-forme pétrolière peut arriver au terme de son exploitation dans l'hypothèse où le gisement est épuisé[828], les contrats ont pris fin ou ont été dénoncés par l'une des parties ou encore lorsque la technique d'exploration et d'exploitation ne correspond plus au gisement. La question se pose de savoir le sort de ces installations désaffectées par le personnel ou devenues obsolètes.

D'apparence purement technique[829], le sujet du démantèlement des installations pétrolières a fait l'objet de règlementation internationale avant que les États ne l'intègrent dans leur législation nationale.

En droit international, l'obligation de démantèlement complet des installations abandonnées avait été insérée dans la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur le plateau continental[830] avant d'être reprise par la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer[831].

---

[827] Voir les articles 9, 10,11 et 12 de la loi n° 61-349 du 9 novembre 1961 relative à l'institution d'un code de la marine marchande, JORCI n° 62 du 22 novembre 1961, p.1531 ; la Côte d'Ivoire a ratifié la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation dite Convention SUA et ses deux Protocoles (le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental adopté à Rome le 10 mars 1988 et le Protocole adopté à Londres le 14 octobre 2005), voir Décision n° 13-PR, Décision n°14-PR et Décision n° 15-PR du 6 décembre 2011, JORCI n° 06 du 9 février 2012, p. 69.

[828] La durée de vie d'une plate-forme pétrolière varie entre 25 et 35 ans.

[829] Arnaud REGLAT-BOIREAU, « La désaffectation des installations en mer », in *Annuaire français de droit international*, volume 28, 1982, pp. 873-884,

[830] L'article 5.5 de la Convention de Genève de 1958 sur le plateau continental prévoit que « Toutes les installations abandonnées ou ne servant plus doivent être complètement enlevées. »

[831] Lors de la XI[e] session de la III[e] Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer qui s'est déroulée à New York du 8 mars au 30 avril 1982, la question du démantèlement complet déjà inscrite dans la Convention de Genève de 1958 a refait surface. Le Royaume-Uni était opposé à un démontage complet tandis que la France et certains pays dont la Côte d'Ivoire (la délégation ivoirienne préconisait les intérêts des pêcheurs) opposèrent un refus ferme au démantèlement partiel prôné par les Britanniques. Finalement la Conférence a retenu une formulation mitigée qui semble aller dans le sens d'un démantèlement complet en entrevoyant la possibilité de maintenir des éléments d'une installation. Le texte de l'article 60.3 de la Convention de Montego Bay est ainsi libellé : « Les installations ou ouvrages abandonnés ou désaffectés doivent être enlevés afin d'assurer la sécurité de la navigation, compte tenu des normes internationales généralement acceptées établies en la matière par l'organisation internationale compétente. Il est procédé à leur enlèvement en tenant dûment compte aussi de la pêche, de la protection du milieu marin et des droits et obligations des autres États. Une publicité adéquate est

En droit interne, le démantèlement des installations pétrolières est prévu par les législations nationales[832]. L'exemple du Congo fournit une illustration complète en la matière. La loi n° 4-98 du 28 août 1998 fixant les obligations des sociétés pétrolières en matière de démantèlement des installations de production des hydrocarbures et de réhabilitation des sites prévoit une double exigence à la charge de ces sociétés : démanteler les installations d'exploration ou de production à la fin des opérations pétrolières et réhabiliter les sites de production. La loi impose à cet effet, l'établissement d'un plan de démantèlement pour chaque gisement en production ou pour chaque opération d'exploration et la constitution d'un fonds de garantie devant servir au démantèlement[833].

Construite pour être affectée aux opérations d'exploration, d'exploitation ou de stockage du pétrole, la plate-forme pétrolière nécessite, pour son fonctionnement, du personnel qualifié appelé à accomplir diverses tâches au quotidien. Ces travailleurs sont soumis à des conditions souvent extrêmes. Il convient de préciser leur statut juridique.

Paragraphe 2- Le statut juridique du personnel travaillant sur les plates-formes pétrolières

L'exploitation d'une plate-forme pétrolière engendre plusieurs rapports contractuels directs ou sous la bannière de contrats de sous-traitance[834]. La multiplicité des rapports, la nature de la plate-forme et la diversité des personnels y travaillant rendent difficile la détermination du droit applicable aux relations de travail (A). L'exécution du contrat dans des conditions souvent extrêmes fait naître des obligations spécifiques à la charge de l'employeur (B).

---

donnée à la position, aux dimensions et à la profondeur des éléments restants d'une installation ou d'un ouvrage qui n'a pas été complètement enlevé. »

832 En Côte d'Ivoire, l'ordonnance n° 2012-369 du 18 avril 2012 modifiant la loi n° 96-669 du 29 août portant code pétrolier (JORCI n° 27 du 5 juillet 2012, p.626) prévoit les opérations d'abandon des gisements pétroliers et de restauration des sites ; voir également l'article 63 de la loi n° 2006-18 du 17 octobre 2006 portant code pétrolier en République du Bénin. En Côte d'Ivoire, on dénombre quatre puits pétroliers qui ont été abandonnés (voir carte des blocs pétroliers de la PETROCI, janvier 2014). L'article 2 de la nouvelle loi sénégalaise n° 2019-03 du 1er février 2019 portant code pétrolier abrogeant et remplaçant la loi n° 98-05 du 8 janvier 1998 prévoit l'abandon comme les « *activités de bouchage et de scellement des puits, de démantèlement des installations, de nettoyage des substances dangereuses, ainsi que de réhabilitation et de dépollution, de décontamination des sites, conformément à la législation nationale et aux normes et pratiques internationales de l'industrie pétrolière*. »

833 L'article 37 nouveau de l'ordonnance du 18 avril 2012 prévoit également la constitution d'une provision d'abandon.

834 Une société d'ingénierie construit la plate-forme qui la met à la disposition de la compagnie pétrolière. Des contrats d'avitaillement, de surveillance, de maintenance, de restauration, des contrats avec des techniciens spécialisés et des personnels d'exécution sont conclus avec le titulaire du contrat pétrolier.

A- Le droit applicable aux relations de travail

Les plates-formes pétrolières constituent des installations ou ouvrages dont la construction dans les eaux territoriales, la zone économique exclusive ou le plateau continental est autorisée par l'État côtier. À ce titre, le fonctionnement d'une plate-forme pétrolière installée dans l'un de ces espaces maritimes reste soumis à la législation de cet État[835] qui est seul habilité à en autoriser et réglementer la construction, l'exploitation et l'utilisation.

Le travail accompli par le personnel salarié exerçant sur les plates-formes pétrolières reste alors soumis à la législation du travail de l'État côtier. En Côte d'Ivoire, les dispositions applicables aux relations de travail comprennent le code du travail[836] et les textes réglementaires pris pour son application ainsi que la convention collective interprofessionnelle[837] . Ces textes régissent les rapports entre l'employeur et les travailleurs, qu'il s'agisse de travailleurs nationaux ou de travailleurs expatriés. Les contentieux qui pourraient naître à l'occasion du contrat de travail relèvent de la compétence juridictionnelle de l'État côtier[838].

La présence de marins[839] parmi le personnel salarié n'étant pas exclue, il faut excepter leur situation juridique qui diffère de celle des autres travailleurs. À cet égard, la législation qui leur est applicable est essentiellement issue du code de la marine marchande et des conventions internationales générales ratifiées par la Côte d'Ivoire en matière de travail[840].

---

[835] Les articles 60.1, 80 et 81 de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer fondent cette affirmation au nom des droits souverains que l'État côtier exerce sur ces espaces.

[836] Loi n° 2015-532 du 20 juillet 2015 portant code du travail (JORCI n° 74 du 14 septembre 2015, p. 1197) qui a abrogé la loi n° 95-15 du 12 janvier 1995 (JORCI n° 08 du 23 février 1995, p. 153).

[837] La convention collective interprofessionnelle de la République de Côte d'Ivoire du 19 juillet 1977 entrée en vigueur le 1er janvier 1978.

[838] Pour une illustration, voir Cour d'appel d'Abidjan, arrêt n° 476 du 29 juin 2000.

[839] L'exploitant de la plate-forme peut engager des marins (encore appelés gens de mer) pour la manœuvrer. Aux termes de l'article 53 de la loi n° 61-349 du 9 novembre 1961 relative à l'institution d'un code de la marine marchande (JORCI n° 62 du 22 novembre 1961, p. 1531), le marin est toute personne quel que soit son sexe, embarqué à bord d'un navire de mer pour y exercer une activité rémunératrice.

[840] Il faut souligner que la Côte d'Ivoire n'a pas encore ratifié plusieurs conventions de l'Organisation internationale du Travail dans le domaine du travail des gens de mer dont la plus importante est la Convention du Travail maritime de Genève (Convention MLC) du 20 février 2006, entrée en vigueur le 20 août 2013.

B- L'exécution du contrat de travail

En raison de son caractère synallagmatique, le contrat de travail fait peser sur chacune des parties contractantes des obligations réciproques qui doivent être exécutées de bonne foi.

Dans leur politique de lutte contre le chômage, la plupart des États du golfe de Guinée encouragent l'embauche des nationaux par les titulaires de contrats pétroliers et leurs sous-traitants et leur formation dans toutes les qualifications[841]. Mais en pratique, on observe une certaine tolérance dans l'application de la priorité d'embauche du personnel ivoirien eu égard à la complexité des tâches techniques courantes dans les opérations pétrolières qui sont le plus souvent attribuées aux expatriés[842].

Il pèse également sur l'employeur titulaire du contrat pétrolier, des obligations en matière d'hygiène, de sécurité et de sûreté[843] dans le cadre de l'exécution du contrat. Les exigences de sécurité et de sûreté du personnel et des installations pétrolières sont satisfaites par la présence constante des agents de la direction générale des affaires maritimes sur les plates-formes d'exploitation.

La vocation première du droit des hydrocarbures est de réglementer l'activité pétrolière dans tous ses aspects. L'amont de cette activité comprend les opérations de reconnaissance, de recherche, d'exploitation et de transport. À chacune de ces opérations, correspond un régime juridique spécifique constitué de normes internationales et nationales.

Dans cette première partie, notre analyse a consisté à définir ce régime juridique en démontrant le rapport d'interdépendance qui existe entre le droit international et le droit national. S'il est vrai que dans ce rapport, l'on peut s'autoriser à admettre que la norme internationale se trouve en position d'influence par rapport à la norme nationale, il ne serait pas non plus hasardeux d'affirmer que le droit national est le complément nécessaire du droit international dans la règlementation de l'activité pétrolière.

Ce lien d'interdépendance se rencontre également lorsque l'on envisage les conséquences dommageables de l'activité pétrolière sur l'environnement marin et côtier.

---

841 Article 53 nouveau de l'ordonnance du 18 avril 2012 précitée.

842 L'embauche des expatriés est constatée par un contrat de travail ou une mettre d'embauche soumis au visa de la direction de l'Agence d'Études et de la Promotion de l'Emploi (AGEPE) dissoute par décret n° 2015-452 du 24 juin 2015 (JORCI n° 71 du 3 septembre 2015, p. 1166) et remplacée par l'Agence nationale pour l'insertion et l'emploi des jeunes dénommée Agence Emploi Jeunes (créée par l'ordonnance n° 2015-228 du 8 avril 2015, JORCI n° 51 du 25 juin 2015, p. 870). L'employeur qui emploie des expatriés doit reverser à l'État des redevances à titre compensatoire.

843 C'est l'ordonnance n° 2012-369 du 18 avril 2012 précitée (article 18 nouveau-o) qui a introduit ces obligations dans le code pétrolier ivoirien. Elles tiennent compte de la sécurité du personnel et des installations pétrolières contre les auteurs d'attaques de tout genre.

PARTIE II- LA PRISE EN COMPTE PAR LE DROIT DES CONSÉQUENCES DOMMAGEABLES DE L'ACTIVITÉ PÉTROLIÈRE SUR L'ENVIRONNEMENT MARIN ET CÔTIER

Les deux dimensions de l'activité pétrolière encore timidement inscrites dans les codes et les contrats pétroliers ont trait à la transparence des flux financiers résultant de cette activité et à l'impact que celle-ci provoque sur l'environnement marin.

S'il est vrai que le suivi des revenus générés par l'activité pétrolière reste une préoccupation dans les pays du Sud en particulier où l'argent du pétrole incite à la corruption et aux malversations[844], la question de la protection de l'environnement apparaît comme un sujet relégué au second plan dans les politiques de développement des États[845]. Or il est totalement incontestable que l'activité pétrolière offshore constitue une source évidente de pollution de l'environnement marin et côtier (Titre I). Le constat est perceptible partout dans le monde où sont menées des opérations pétrolières[846] et plus particulièrement dans le golfe de Guinée[847]. Il apparaît alors impérieux d'inclure dans les politiques nationales, la protection de l'environnement comme un impératif. Cet impératif concerne l'ensemble des États de cet espace géographique qu'est le golfe de Guinée, mais plus encore la Côte d'Ivoire qui a entrepris une réforme de son code pétrolier pour tenir compte de la question de la protection de l'environnement et de la promotion du développement durable[848] (Titre II).

---

[844] Xavier HAREL, *Afrique. Pillage à huis clos. Comment une poignée d'initiés siphonne le pétrole africain*, Paris, Fayard, 2006 ; Jean-Pierre ANGELIER, « L'évolution des relations contractuelles dans le domaine pétrolier », *Liaison énergie francophonie*, n° 11/2008, 17 novembre 2008, p. 26.

[845] Par exemple en Côte d'Ivoire, la dimension environnementale de l'activité pétrolière n'a été inscrite au titre des obligations du titulaire du contrat pétrolier qu'en 2012 dans l'ordonnance n° 2012-369 du 18 avril 2012 (JORCI n° 27 du 5 juillet 2012, p. 626) modifiant la loi n° 96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier.

[846] Le 20 avril 2010, la plate-forme pétrolière « Deepwater Horizon » située dans le golfe du Mexique a pris feu en laissant s'écouler dans l'environnement marin plus de 87 millions de barils de pétrole. Cet accident est considéré comme la pire catastrophe écologique de l'histoire des États-Unis d'Amérique.

[847] Le Delta du Niger en est une illustration évidente. Il y a eu en Côte d'Ivoire l'épisode du déversement de 5075 m^3 de pétrole brut au large de Jacqueville par la société Canadian Naturals Resources International (CNR) dans la nuit du 27 au 28 mars 2006.

[848] L'article 82 nouveau de l'ordonnance n° 2012-369 du 18 avril 2012 modifiant la loi n° 96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier.

Titre 1 - Les atteintes à l'environnement marin résultant de l'activité pétrolière offshore

L'activité pétrolière dans la quasi-totalité des États du golfe de Guinée est exercée en offshore. En Côte d'Ivoire, l'exploration et l'exploitation d'hydrocarbures s'effectuent presque exclusivement en mer, les tentatives d'exploration onshore s'étant révélées infructueuses au début du XX^{e} siècle[849]. La concentration de toutes les opérations pétrolières[850] dans cet espace est potentiellement source de pollution pour l'environnement marin (Chapitre I). Les conséquences écologiques résultant de l'activité pétrolière sont multiples. Elles touchent aussi bien les États côtiers que les personnes physiques ou morales qui peuvent en être directement ou indirectement affectés. L'activité pétrolière impacte également l'habitat des espèces fauniques marines[851]. Sous cet angle, le droit international organise le régime de la réparation des dommages causés à l'environnement marin du fait des hydrocarbures (Chapitre II).

[849] La Société française de Pétrole avait découvert des indices d'hydrocarbures dans la zone d'Eboinda en 1904.

[850] Les opérations d'exploration, d'exploitation et de transport du pétrole brut se font en mer.

[851]La réactualisation des études d'impact environnemental et social des plateformes PL FOCTROT et PL MARLIN réalisée par la société FOXTROT International sur son bloc CI-27 au large de Jacqueville a permis de relever par exemple, qu'au cours des opérations d'installation des plateformes et d'exploitation, le déversement de pétrole pendant la production peut avoir un impact sur les mammifères marins (les baleines se déplacent dans les eaux à proximité de la zone d'étude), les tortues, les lamantins et les dauphins qui se nourrissent et se rassemblent près de la côte, à l'extérieur du bloc CI-27 (voir FOXTROT INTERNATIONAL et NEXON CONSULTING, « Réactualisation des Études d'Impact environnemental et social (EIES) des plateformes PF FOXTROT et PF MARLIN de FOXTROT International sur le Bloc CI-27 offshore au large des côtes de Jacqueville », Étude d'Impact environnemental et social (Côte d'Ivoire, avril 2013), pp. 14-15.

Chapitre 1 - Les sources de la pollution pélagique

La pollution marine est principalement causée par l'activité humaine exercée en mer ou en terre (dans ce cas l'affection des zones marines prend sa source de l'activité menée en terre). Dans le cadre de l'activité pétrolière, elle peut résulter des opérations d'exploration ou d'exploitation (section 1). Une fois le pétrole extrait des gisements, son transport vers des points de stockage peut occasionner la pollution (section 2). Enfin, les rejets volontaires d'hydrocarbures provenant de l'activité normale des navires peuvent constituer une part de pollution marine (section 3).

Section 1- La pollution résultant des activités d'exploration et d'exploitation pétrolières offshore

Le pétrole est une ressource naturelle qui ne devient une source d'énergie utilisable que si elle est extraite en quantité importante pour servir les besoins énergétiques des populations, des industries, du transport, etc. Aussi bien dans la phase d'exploration ou recherche que dans la phase d'exploitation ou production, la science et la technique sont d'un apport indéniable[852], surtout que l'activité pétrolière offshore impose aux compagnies pétrolières de forer de plus en plus profond[853] et parfois dans des conditions très rudes.

Les techniques de recherche de gisements pétroliers en mer dont notamment la sismique et le forage, la construction de plates-formes d'extraction et souvent certaines méthodes de récupération du pétrole brut (par exemple le système de torchage ou de brûlage de gaz qui consiste à séparer le pétrole brut des gaz associés à son extraction et à les brûler dans des torchères pour assurer la continuité de l'exploitation du pétrole[854]) ne manquent pas de faire naître des risques

---

[852] Thierry PILENKO, « La production des hydrocarbures en offshore profond », *Annales des Mines-Responsabilité et environnement* 2011/4, n° 64, pp.17-23.

[853] Par exemple, la Société Nationale des Opérations pétrolières de la Côte d'Ivoire (PETROCI) a mené une campagne sismique 2D réalisée avec PGS dans le bassin Ultra Deep ivoirien dans le cadre de son projet Ultra Deep Offshore (Ultra-profond). En Guyane des forages exploratoires, à des profondeurs de 2000 à 3000 mètres sont en cours dans le cadre du permis Guyane maritime ; DRISCH Jeremy, « l'exploitation pétrolière offshore : enjeux maritime », ISEMAR, Note de synthèse n° 125, mai 2010, p.1.

[854] NIGERIA : Le torchage du gaz, une pratique préjudiciable aux communautés du Delta, un article publié sur le site d'IRIN (Integrated Regional Information Networks), http:// www.irinnews.org/fr/report/97015, consulté, le 9 octobre 2013. Expliquant le torchage, M. Roland VIALLY, géologue à l'IFP Énergies Nouvelles, indique qu'« *il s'agit du gaz qui remonte en même temps que le pétrole et que, faute d'infrastructure pour l'exploiter et le transformer en énergie, les compagnies pétrolières brûlent dans des torchères.»* Voir « Le torchage **:** une tâche dans le paysage nocturne et énergétique américain », article publié dans la revue Focus, le 12 mars 2013. Qu'il s'agisse du Nigéria ou partout ailleurs dans le monde (Russie, États-Unis), la technique du torchage constitue un désastre écologique qui impacte négativement la vie des communautés riveraines, et une perte économique énorme. Certains analystes estiment que depuis une vingtaine d'années la quantité de gaz ainsi "partie en fumée" oscille autour de 150 milliards de m3. Et si on l'ajoute à ces gaz torchés, les gaz directement largués dans l'atmosphère sans être brûlés (pour des raisons de sécurité) ou ceux liés à des fuites dans les réseaux de distribution, les volumes d'énergie gaspillée sont doublés [ERCB, 2009 ; Johnson and

environnementaux à l'occasion des opérations d'exploration et d'exploitation pétrolières[855]. La pollution résultant des activités pétrolières est même présentée comme la plus spectaculaire des pollutions marines[856].

Elle est soit opérationnelle lorsqu'elle est inhérente aux activités normales d'exploration et d'exploitation : pertes de pétrole, de gaz, d'eaux saumâtres, de boues de forage et de lubrifiants en quantités contrôlables, soit accidentelles, quand il s'agit d'explosion ou d'éruption (Blow out) des puits provoquant le déversement en mer de quantités d'hydrocarbures incontrôlables[857]. Les accidents de ce type se sont déjà produits et ont été à l'origine de la pollution de l'environnement marin[858].

Coderre, 2011]. Au total, on estime à 8 % la quantité d'énergie primaire gazière non valorisée. Encore au Nigéria, les populations du delta du Niger dont la plupart vivent de la pêcherie se plaignent des marées noires à répétition provenant de l'exploitation de gisements de pétrole par le géant pétrolier SHELL, voir l'article de Jeune Afrique « pollution : les pêcheurs nigérians et SHELL, un remake de David contre Goliath » de Mathieu OLIVIER, publié le 8 octobre 2012.

Dans un communiqué de presse datant du jeudi 19 mars 2015, l'ONG Amnesty International France avance le chiffre alarmant de 550 fuites de pétrole durant l'année 2014, en provenance des gisements pétroliers exploités par les sociétés SHELL et ENI, selon une analyse menée par Amnesty International sur les statistiques les plus récentes fournies par ces entreprises. Et ce n'est pas le ministre congolais des hydrocarbures, Jean-Baptiste Taty LOUTARD qui dira le contraire lorsqu'il affirme sans réserve *« qu'en dépit des flux financiers importants que génère l'activité pétrolière, son expansion a un impact, non seulement sur la nature, mais aussi sur les populations proches des sites d'exploitation de pétrole »*, cité dans l'article de Esther Pabou MBAKI, « le Congo désarmé face à la pollution pétrolière », publié in *VertigO, la revue électronique en sciences de l'environnement* [en ligne], Regards/Terrain, mis en ligne, le 1er mai 2003, consulté le 17 septembre 2013, URL : http :// vertigo.revue.org/4856, DOI :10.4000/vertigo.4856.

[855] Sébastien MABILE, « Recherche et exploitation d'hydrocarbures en mer : vers un tournant normatif », *Droit de l'Environnement*, n° 212, mai 2013, pp. 177-179.

[856] Alida Nabobuè ASSEMBONI épouse OGUNJIMI, « Le droit de l'environnement marin et côtier en Afrique occidentale, cas de cinq pays francophones » Doctorat en droit, Université de Limoges Faculté de Droit et des Sciences économiques et Université de Lomé Faculté de Droit, 2006, p.16.

[857] Tullio TREVES, « La pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins en Droit international », in *Annuaire français de droit international*, volume 24, 1978, p. 828.

[858] C'est le cas de l'éruption du 22 au 30 avril 1977 du puits 14 de la plate-forme Bravo située sur le gisement d'Ekofisk dans la pointe sud-ouest du plateau continental norvégien, en mer du Nord laissant s'échapper 32.200 tonnes de pétrole brut; l'éruption de la plate-forme Ixtoc 1, le 3 juin 1979, exploitée par la société Perforaciones Marinas del Golfo pour le compte de la société nationale Petroleos Mexicanos (Pemex), dans le golfe du Mexique, en baie de Campêche, à 80 km au large de la ville de Carmen, entrainant le déversement de 500.000 à 1.500.000 tonnes de pétrole ; des fuites pétrolières de la plate-forme Deepwater Horizon en avril 2010 dans le Golfe du Mexique, exploitée par la compagnie BP. En cinq mois, quelque 4,9 millions de barils correspondant à 780 millions de litres de brut se sont échappés, faisant de cet événement la pire catastrophe de l'histoire de l'industrie pétrolière ; au Nigéria, en décembre 2011, une importante fuite de 40.000 barils de pétrole en provenance du gisement en eaux profondes de Bonga exploité par la société SHELL entraîne la pollution de l'océan Atlantique. En Côte d'Ivoire, dans la nuit du 27 au 28 mars 2006, la société Canadian Natural Resources International a déversé au large de Jacqueville 5075 m^3 de pétrole au cours de l'exploitation du champ pétrolier « ESPOIR », situé à trois cents kilomètres des côtes ivoiriennes.

La relative importance quantitative de cette forme de pollution par rapport aux autres sources de pollution[859], ne doit pas faire oublier que, quel que soit le pourcentage relativement faible des pollutions dues à l'exploration et à l'exploitation du pétrole en mer, l'effet cumulatif et synergique des différentes pollutions ajoutées et combinées entre elles, est susceptible d'impacter négativement l'environnement.

La communauté internationale a essayé d'apporter des réponses juridiques au problème soit par le mécanisme de prévention de la pollution émanant des activités d'exploration et d'exploitation (paragraphe 1), soit par l'organisation de la lutte en cas de situation critique (paragraphe 2).

Paragraphe 1- Les règles juridiques de prévention de la pollution inhérente aux activités d'exploration et d'exploitation pétrolières

L'affirmation par le droit international contemporain du droit souverain qu'ont *« les États d'exploiter leurs propres ressources naturelles »*[860] ne doit pas faire perdre de vue l'obligation pour *« les États de prendre toutes les mesures possibles pour empêcher la pollution des mers par des substances qui risquent de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques et à la vie des organismes marins, de porter atteinte aux agréments naturels ou de nuire à d'autres utilisations légitimes de la mer »*[861].

Cette approche de la prévention de la pollution résultant des activités d'exploration et d'exploitation pétrolières s'observe à travers des règles générales (A) et des règles spécifiques (B).

A - Des règles générales de prévention de la pollution dérivant de l'exploration et de l'exploitation pétrolières

Aucune convention internationale n'est exclusivement consacrée pour l'instant à la prévention de la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation pétrolières offshore[862] .

---

[859] Sur la proportion des différentes sources de pollutions, Alexandre KISS et Jean-Pierre BEURIER soulignent que les pollutions océaniques ou pélagiques provenant des bâtiments de mer et des engins flottants ou fixes représentent 5%, les pollutions atmosphériques provenant des retombées en mer de pollutions en suspension dans l'air représentent quant à elles, 15% tandis que les pollutions telluriques provenant de terre par cours d'eau, de ravinements ou d'écoulements par émissaires atteignent 80%, Droit international de l'environnement, 3e édition, Pedone, 2004, pp.173-174 ; Emmanuel DU PONTAVICE, « Conventions intergouvernementales et accords privés internationaux sur la pollution provenant des plates-formes en mer », in *Revue juridique de l'Environnement*, n° 3-4, 1976. Travaux du premier Congrès de la SFDE (Strasbourg, les 6, 7 et 8 mai 1975) pp. 15-42, spéc. p.15.

[860] Article 2 § 1 de la convention de Genève du 29 avril 1958 sur le plateau continental ; Principe 21 de la Déclaration de Stockholm du 16 juin 1972 ; Principe 2 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement du 14 juin 1992.

[861] Principe 7 de la Déclaration de Stockholm.

[862] Brigitte STERN, « A propos de l'accident d'Ekofisk- Problèmes posés par la pollution provoquée par les installations de production pétrolière off-shore » in *Annuaire français de droit international*, volume

La Russie avait demandé, en vain, lors du sommet du G20 qui s'est tenu à Séoul en novembre 2010, l'élaboration, à court terme, d'une Convention universelle relativement à la question des activités pétrolières offshore. Une Convention internationale sur la responsabilité pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol avait même été adoptée le 1er mai 1977. Mais signée par seulement six (6) pays, elle n'est jamais entrée en vigueur.

L'échec de la volonté d'universalisme pour consacrer la prévention de la pollution émanant des activités pétrolières offshore dans une Convention internationale unique est néanmoins atténué par l'adoption d'instruments juridiques internationaux, régionaux ou bilatéraux variés, mais caractérisés par leur extrême généralité[863].

L'idée qui préside à l'élaboration de ces textes conventionnels est d'instaurer un certain nombre d'obligations de prévention, d'élaboration de textes et de coopération à la charge des États signataires et plus particulièrement de l'État côtier[864] en matière de lutte contre toutes les formes de pollution.

La première de ces conventions est le traité bilatéral conclu le 22 février 1942 entre le Venezuela et le Royaume-Uni sur les espaces sous-marins du golfe de Paria qui dispose en son article 7 que *« chacune des parties contractantes prendra toutes les mesures possibles pour éviter que l'exploitation de tout espace sous-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… »*[865]

La Convention internationale sur le plateau continental de portée universelle adoptée le 24 avril 1958 lors de la première Conférence des Nations-Unies sur le droit de la mer de Genève a emboîté le pas à l'accord susvisé en prescrivant en son article 5 paragraphe 7 que *« l'État riverain est tenu de prendre dans les zones de sécurité toutes les mesures propres à protéger les ressources biologiques de la mer contre les agents nuisibles*. *»*

Les zones de sécurité qui peuvent s'étendre à une distance de 500 mètres autour des installations ou autres dispositifs qui ont été aménagés ont pour but d'assurer le fonctionnement normal de ces installations nécessaires à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles du plateau continental.

L'article 24 de la Convention internationale sur la haute mer adoptée le même jour que la Convention précédente fixe également des règles générales de prévention de la

---

24, 1978, p. 774 ; Alexandre-Charles KISS, « Récents traités régionaux concernant la pollution de la mer », in *Annuaire français de droit international*, volume 22, 1976, pp. 720-742.

[863] Alexandre-Charles KISS, « Récents traités régionaux concernant la pollution de la mer », in *Annuaire français de droit international*, volume 22, 2009, p.720.

[864] Tullio TREVES, article précité, pp. 832-841.

[865] S.D.N, Recueil des Traités, volume 205, p.122.

pollution. Ainsi, tout État est-il *« tenu d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires ou les pipelines, ou résultant de l'exploitation et de l'exploration du sol et du sous-sol sous-marins, en tenant compte des dispositions conventionnelles existant en la matière. »*

Après la Conférence des Nations Unies sur l'environnement qui a été sanctionnée par la Déclaration de Stockholm en juin 1972, le vaste mouvement normatif entrepris par les États dans le cadre du programme des mers régionales a débouché sur l'élaboration de plusieurs conventions-cadres. La plupart de ces Conventions[866] adoptent des dispositions relatives à la prévention de la pollution par hydrocarbures résultant des activités d'exploration et d'exploitation pétrolières.

L'article 10 de la Convention d'Helsinki du 22 mars 1974 sur la protection de l'environnement marin dans la région de la mer Baltique[867] dont la grande originalité est d'être le premier instrument complet, prévoyant toutes les formes de pollution marine[868] prescrit que *« chaque Partie contractante prend toutes mesures propres à prévenir la pollution de l'environnement marin de la région de la mer Baltique causée par la prospection et l'exploitation de ses fonds marins et de leur sous-sol ou par toutes activités connexes s'y rapportant. Elle veille également à ce que l'équipement nécessaire soit à portée de la main permettant de procéder immédiatement à une réduction de la pollution dans la zone concernée. »*

Prenant en compte les caractéristiques hydrographiques et écologiques spéciales de la zone de la mer Méditerranée et de sa vulnérabilité particulière à la pollution, les États longeant les côtes de la Méditerranée ont adopté, le16 février 1976, la Convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution[869]. L'article 7 de la convention souligne que *« les Parties contractantes prennent toutes mesures appropriées pour prévenir, réduire, combattre et dans toute*

---

[866] Elles sont au nombre de 12 : la Convention d'Helsinki du 22 mars 1974 sur la protection de l'environnement marin dans la région de la mer Baltique ; la Convention de Barcelone du 16 février 1976 pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution ; la Convention de Koweït du 29 avril 1978 pour la coopération en vue de la protection du milieu marin contre la pollution (golfe Persique) ; la Convention d'Abidjan du 23 mars 1981 relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région d'Afrique de l'Ouest et du Centre ; la Convention de Lima du 12 novembre 1981 concernant la protection de l'environnement marin du Pacifique du Sud-est ; la Convention de Djedda du 14 février 1982 relative à la conservation de l'environnement de la mer Rouge ; la Convention de Cartagena de Indias du 24 mars 1983 relative à la protection et au développement de l'environnement marin de la région des Caraïbes ; la Convention de Nairobi du 21 juin 1985 relative à la protection et au développement de la gestion de l'environnement marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Est ; la Convention de Nouméa du 25 novembre 1986 pour la protection de l'environnement dans la région du Pacifique Sud ; la Convention de Paipa du 21 septembre 1989 pour la protection de l'environnement dans la région de l'Asie du Sud, la Convention de Bucarest du 21 avril 1992 relative à la protection de la mer Noire contre la pollution et la Convention d'Antigua du 18 février 2002.

[867] Nations-Unies, Recueil des Traités, volume 1507, I-25986. La Convention est entrée en vigueur le 3 mai 1980.

[868] Alexandre-Charles KISS, article précité, p.727.

[869] La Convention est entrée en vigueur le 12 février 1978.

la mesure du possible éliminer la pollution de la zone de la mer Méditerranée résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol. »

Pour sa part, la Convention de Koweït du 24 avril 1978 pour la coopération en vue de la protection du milieu marin contre la pollution[870] prescrit en son article 7 que *« les Parties contractantes prennent toutes mesures appropriées pour prévenir, réduire et combattre la pollution de la zone maritime résultant de l'exploration et de l'exploitation du fond de la mer territoriale et de son sous-sol, y compris la prévention des accidents et la lutte contre la pollution en cas de situation critique pouvant causer des dommages à l'environnement marin. »*

La Convention d'Abidjan du 23 mars 1981[871] consacrée à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre prévoit en son article 8 que *« les Parties contractantes prennent toutes les mesures appropriées pour prévenir, réduire, combattre et maîtriser la pollution résultant directement ou indirectement d'activités d'exploration ou d'exploitation du fond de la mer et de son sous-sol entreprises dans le cadre de leur juridiction, ainsi que d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages relevant de leur juridiction. »*

La Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982[872] (CNUDM) qui a une portée universelle prescrit en son article 194 § 3. c) que « les mesures prises en application de la présente partie doivent viser toutes les sources de pollution du milieu marin. Elles comprennent notamment les mesures tendant à limiter autant que possible : la pollution provenant des installations ou engins utilisés pour l'exploration ou l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol, en particulier les mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer et à réglementer la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation de ces installations ou engins et la composition du personnel qui y est affecté. »

Toutes ces conventions qui ne sont pas self-executing sont fondées sur le principe fondamental qui est que les parties contractantes devront prendre, individuellement ou d'un commun accord, les mesures législatives, administratives ou toute autre mesure appropriée afin de prévenir et de diminuer la pollution, et de protéger le milieu marin.

On peut toutefois s'étonner qu'aucune d'elles n'envisage les conditions de réalisation des forages en mer. Or, il est certain que la fragilité de l'écosystème marin reste fortement exposée aux techniques de forages exploratoires et de récupération

---

[870] Nations-Unies, Recueil des Traités, volume 1140, I-17898. La Convention est entrée en vigueur le 1er juillet 1979.

[871] La Convention d'Abidjan est entrée en vigueur le 5 mai 1984.

[872] Recueil des Traités des Nations-Unies, vol.1834, I-31363. La CNUDM est entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

d'hydrocarbures qui sont susceptibles de provoquer la destruction de mammifères marins et le dérèglement de l'habitat d'espèces animales.

Il n'est cependant pas inutile de relever que l'industrie pétrolière tient compte des conditions de construction, d'implantation des installations ainsi que de la sécurité de travail.[873]

B - Des règles particulières de prévention de la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation pétrolières

À la différence des règles générales contenues dans des conventions qui abordent la question de la protection de l'environnement contre toutes les sources de pollutions y compris celles dérivant d'activités d'exploration et d'exploitation des fonds marins, les règles particulières de prévention se trouvent dans des conventions dont l'objet principal est consacré à la pollution causée par d'autres sources.

Il en est ainsi de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention dite MARPOL, Londres 2 novembre 1973 et son protocole du 17 février 1978) qui a remplacé la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (Convention OILPOL du 12 mai 1954 amendée en 1962, en 1969 et en 1971) à l'égard des Parties à MARPOL 73/78[874]. La Convention MARPOL 73/78 qui apparaît comme le traité international le plus ambitieux qui ait jamais été adopté sous l'égide de l'OMI au sujet de la pollution des mers exclut cependant expressément de son champ d'application, la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol[875], alors même que la Convention définit le navire au sens large en retenant que *« le " Navire " désigne un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes. »*[876] Toutefois, ce qui semble être une lacune de la Convention MARPOL 73/78 a été comblé par l'Annexe I (Règle 21) qui fixe les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures[877].

Selon la Règle 21 relative aux dispositions spéciales applicables aux plates-formes de forage et autres plates-formes, « Les plates-formes de forage fixes ou flottantes lorsqu'elles explorent, exploitent ou traitent au large les ressources minérales du fond

---

[873] Emmanuel DU PONTAVICE, article précité, pp. 16-18 ; Pierre-Armand THOMAS, « les plates-formes offshore », Arts et Métiers, Technip, 21 mai 2007.

[874] Article 9 de la Convention MARPOL 73/78.

[875] Article 2 § 3, b) ii) : le «" Rejet" ne couvre pas : les déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans. »

[876] Article 2 § 4 de la convention MARPOL 73/78.

[877] L'Annexe I de la convention MARPOL 73/78 qui concerne les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures est entrée en vigueur le 2 octobre 1983.

des mers et des océans et les autres plates-formes se conforment aux dispositions de la présente Annexe qui sont applicables aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, autres que les pétroliers, sous réserve : a) qu'elles soient équipées, dans toute la mesure du possible, des installations requises par les règles 16 et 17 de la présente Annexe; b) qu'elles consignent, sous une forme agréée par l'Autorité, toutes les opérations entrainant des rejets d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures; et c) qu'il soit interdit, sous réserve des dispositions de la règle 11 de la présente Annexe, de rejeter à la mer des hydrocarbures, ou mélanges d'hydrocarbures, à moins que la teneur en hydrocarbures des rejets non dilués ne dépasse pas 15 parts par million. »

Pour le professeur Emmanuel DU PONTAVICE, « la Convention s'applique aux plates-formes lorsque celles-ci sont des navires, c'est-à-dire lorsqu'elles effectuent une navigation. Elle ne s'applique pas aux plates-formes en opération. »[878] À l'analyse de cette interprétation, la Convention MARPOL 73/78 ne s'appliquerait donc pas aux plates-formes d'exploration et d'exploitation des fonds marins.

Mais cette position ne nous parait guère refléter le sens de la Règle 21 de l'Annexe I qui fait partie intégrante de la Convention[879]. Comme indiqué plus haut, la Règle 21 prévoit que les plates-formes seront soumises aux mêmes conditions que les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, autres que les pétroliers. Les plates-formes visées sont les plates-formes de forage fixes ou flottantes et non seulement les navires au sens strict. Ces plates-formes peuvent servir aussi bien à l'exploration qu'à l'exploitation des fonds marins.

C'est d'ailleurs ce que soutient à juste titre, le professeur Tullio TREVES en indiquant qu'« à l'exclusion des décharges directement liées aux opérations de forage et à celles qui entrent dans la définition d'immersion de la Convention de 1972- les décharges provenant de plates-formes utilisées pour l'exploration et l'exploitation du fond marin, y compris « tous échappements, pertes, fuites, rejets, déversements, pompages, émissions ou vidanges », tombent sous le coup de la Convention. »[880]

En englobant les plates-formes ou autres ouvrages placés en mer et leur équipement dans la définition de navire[881], le protocole de la Convention de Barcelone sur la Méditerranée[882] considère l'immersion (tout rejet délibéré dans la mer de déchets et

---

[878] Emmanuel DU PONTAVICE, article précité, p 23.

[879] Selon l'article 1er § 2 de la Convention MARPOL 73/78, « Sauf disposition expresse contraire, toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à ses Protocoles et aux Annexes. »

[880] Tullio TREVES, article précité, pp.837-838.

[881] Article 3 § 1 du protocole du 16 février 1976 de la Convention de Barcelone.

[882] Le protocole relatif à la prévention et à l'élimination de la pollution de la Méditerranée par des opérations d'immersion effectuées par les navires et les aéronefs ou d'incinération en mer. Le protocole est entré en vigueur le 12 février 1978. Le Protocole originel a été modifié par des amendements adoptés le 10 juin 1995 par la Conférence de plénipotentiaires sur la Convention pour la protection de

autres matières à partir de navires et aéronefs)[883] comme une source de pollution marine provenant des activités d'exploration et d'exploitation pétrolières.

En organisant la prévention de la pollution dérivant des activités d'exploration et d'exploitation d'hydrocarbures en mer, le droit de l'environnement (ce concept comprend aussi bien les traités internationaux sur l'environnement, les Conventions régionales ou bilatérales que le droit national de l'environnement[884]) a certainement pris la mesure des effets que ces activités peuvent produire sur l'environnement[885]. Il s'agit en fait d'une prise en compte de l'ensemble des sources de la pollution qui affectent l'environnement par la prévention, mais aussi par l'organisation de la lutte en cas de situation critique.

Paragraphe 2- L'organisation de la lutte en cas de survenance de la pollution

La lutte contre la survenance de la pollution s'organise dans le cadre juridique global de lutte contre toutes formes de pollution de l'environnement marin par hydrocarbures ou autres substances nocives, principalement organisée par les Conventions relatives aux mers régionales.

L'idée maitresse qui caractérise les actions à entreprendre en cas de situation critique est celle de la « coopération active »[886] des parties impliquées dans la lutte.

Afin de bien organiser la coopération (B), il convient de préciser le contenu de la notion de « situation critique » ou d'« évènement de pollution» (A).

A- La notion de situation critique

Aux termes de l'article 1er (b) du protocole de la Convention de Barcelone relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires, et en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée du 25 janvier 2002[887], *« l'évènement de pollution signifie un fait ou un ensemble de faits ayant la*

---

la mer Méditerranée contre la pollution et ses Protocoles, tenue à Barcelone les 9 et 10 juin 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.6/7). Mais le protocole modifié n'est pas encore entré en vigueur.

[883] Article 3 § 3. (a) du protocole.

[884] Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, 6e édition, Droit public/ Science politique, Paris, Dalloz, 2011 ; Alexandre KISS et Jean-Pierre BEURIER, *Droit international de l'environnement*, 3e édition, Études internationales 3, Paris, A.Pedone, 2004.

[885] Il a été indiqué que les pollutions océaniques ou pélagiques provenant des bâtiments de mer et des engins flottants ou fixes représentent une proportion moindre que les autres sources de pollution.

[886] L'article 3 de l'Accord de Bonn du 9 juin 1969 concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer du Nord par les hydrocarbures, entré en vigueur le 9 août 1969 (voir décret français n° 69-981 du 24 octobre 1969 portant publication dudit Accord, JORF du 29 octobre 1969) et révisé le 13 septembre 1983 précise que « la protection contre la pollution appelle la coopération active des Parties contractantes. » ; Alexandre KISS et Jean-Pierre BEURIER, op. cit. pp. 209-215.

[887] Le protocole signé à Malte est entré en vigueur le 17 mars 2004. Il a remplacé le protocole de 1976 relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les

même origine dont résulte ou peut résulter un rejet d'hydrocarbures et/ou de substances nocives et potentiellement dangereuses et qui présente ou peut présenter une menace pour le milieu marin ou pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou plusieurs États et qui requiert une action urgente ou d'autres mesures de lutte immédiates. »

L'article 4 § 2 du protocole de la Convention d'Abidjan du 23 mars 1981 relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique définit l'expression de « situation critique pour le milieu marin » comme *« tout incident, évènement ou situation quelle qu'en soit la cause, ayant pour conséquence une pollution importante ou une menace imminente de pollution importante du milieu marin et des zones côtières par des hydrocarbures ou d'autres substances nuisibles, et en particulier les collisions, échouements et autres incidents survenant à des navires, y compris les navires-citernes, les éruptions sur les sites de production pétrolière et la présence d'hydrocarbures ou d'autres substances nuisibles due à des défaillances d'installations industrielles. »*

Les deux concepts ci-dessus définis se rejoignent en ceci qu'ils traitent d'un même phénomène, celui de l'évènement de mer dont la survenance est susceptible d'avoir des conséquences dommageables pour le milieu marin. Cependant, à la différence du protocole de Barcelone, le protocole d'Abidjan envisage la source de la pollution pélagique d'une façon plus large. Il y intègre les rejets volontaires ou accidentels d'hydrocarbures ou d'autres substances nuisibles provenant de navires ou d'activités pétrolières offshores.

B- L'organisation de la lutte proprement dite

Les composantes de la coopération active se résument à l'obligation d'information qui incombe à la Partie qui a connaissance d'un accident ou de la présence de nappes d'hydrocarbures, susceptible de constituer une menace grave pour les côtes ou les intérêts connexes d'une ou de plusieurs autres parties, elle doit les informer sans délai par l'intermédiaire de son autorité compétente[888] . L'information implique également l'obligation pour chaque État de communiquer aux autres les renseignements sur l'organisation ou l'autorité nationale chargée de la lutte contre la pollution, à agir au nom de l'État au sujet des mesures d'assistance mutuelle et de coopération entre les Parties.

Dans le cadre du protocole de Barcelone du 25 janvier 2002, les États contractants ont institué le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) qui constitue un organe de liaison entre les Parties dans le traitement des informations relatives à la coopération régionale dans la lutte contre la pollution.

---

hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (article 25 du protocole de 2002).

[888] Article 5 § 1 de l'Accord de Bonn du 9 juin 1969, article 12 § 2 de la Convention d'Abidjan.

En plus de l'obligation d'information, il pèse sur les États celle de faire les évaluations nécessaires concernant la nature et l'importance de l'accident, ou le cas échéant, le type et la quantité approximative des hydrocarbures qui flottent sur la mer ainsi que la direction et la vitesse du mouvement des nappes d'hydrocarbures.

Il est également prévu dans la totalité des Conventions bâties sur le modèle de l'Accord de Bonn, la possibilité pour une partie ne disposant pas de matériels ou de ressources humaines suffisantes, de solliciter l'assistance des autres Parties contractantes pour face à une situation critique pour le milieu marin[889]. La demande d'assistance est faite en priorité aux États dont les côtes ou les intérêts connexes sont menacés par la pollution, avec l'espoir que ceux-ci fassent tout leur possible pour fournir l'assistance sollicitée.

Toute intervention doit se faire de façon coordonnée entre les États intervenants et faire l'objet d'un rapport destiné à l'organisation qui assure les fonctions de secrétariat[890] et aux autres États Parties pour apprécier l'efficacité des mesures prises.

L'exploration et l'exploitation restent au centre de l'activité pétrolière. Elles conditionnent ainsi le déclenchement des autres activités parmi lesquelles le transport d'hydrocarbures occupe une place prépondérante. Mais celui-ci reste un facteur de pollution pour l'environnement.

Section 2- La pollution marine générée à l'occasion du transport d'hydrocarbures

Le transport du pétrole brut, après son extraction, est l'une des phases importantes de l'activité pétrolière offshore. Il est assuré soit par les navires pétroliers dits « tankers » depuis la plate-forme d'exploitation jusqu'à un terminal de stockage pour être ensuite acheminé vers une raffinerie ou en direction d'un pays d'exportation, soit par des pipelines qui sont des conduites par lesquelles pétrole et gaz circulent sous pression.[891]

Le transport du pétrole raffiné (essence, kérosène, fuel lourd, gasoil, etc.) s'effectue aussi au moyen de tanker pour le ravitaillement des zones de consommation.

Le transport international entre États exportateurs et États importateurs de pétrole est assuré essentiellement par trois types de navires pétroliers : les tankers de faible ou moyenne contenance pour le transport sur courtes distances (Algérie-Europe par exemple) pour des relations de feedering (l'activité de transport sur de courtes distances effectuées par un navire de petit tonnage qui assure le pré et le post transports de conteneurs vers des ports où n'escale pas le navire-mère de ligne

[889] Voir une possibilité de demande d'assistance dans l'article 8 du protocole d'Abidjan.

[890] Dans le cadre de la Convention d'Abidjan, le PNUE est chargé de ses fonctions (article 16).

[891] Le pipeline peut servir à la fois au transport du pétrole ou du gaz. Il peut aussi avoir des conduites destinées au transport du pétrole (oléoduc) ou au transport du gaz naturel (gazoduc) ou des pipelines assignés au transport de produits dérivés comme l'essence et l'éthylène. Elle est entrée en vigueur le 16 novembre 1994, Recueil des Traités des Nations-Unies, vol.1834, I-31363.

régulière.)[892] La capacité de ce type de navire oscille entre 80.000 et 150.000 tonnes.[893]Au-delà, le transport est assuré par des supertankers qui sont de deux types (Very Large Crude Carrier VLCC entre 150.000 et 300.000 tonnes) et pour de très longues distances, il a été spécialement construit les navires les plus imposants de l'histoire de la marine marchande : les supertankers (Ultra Large Crude Carrier ULCC dont la capacité de charge varie entre 300.000 et 550.000 tonnes[894].

L'importance des navires et des pipelines dans le transport du pétrole brut extrait et raffiné est indéniable. Pour autant, le transport du pétrole par les navires ou par pipelines constitue une source réelle de pollution pour l'environnement marin et côtier (paragraphe 1).

D'autre part, il convient de relever qu'à l'occasion du transport du pétrole, des attaques de tankers ou des oléoducs par des pirates ou auteurs d'infractions tels que le vol, le siphonnage d'hydrocarbures peuvent tout aussi engendrer des atteintes à l'environnement marin suite au déversement du pétrole au moment du transbordement de la cargaison ou du perçage des oléoducs. Aussi, le phénomène de la piraterie qui a pris de l'ampleur dans le golfe de Guinée depuis des années, et qui constitue une menace majeure pour la sécurité de cet espace maritime, commande-t-il qu'on lui consacre quelques développements (paragraphe 2).

Paragraphe 1- La pollution marine résultant des accidents de pétroliers et des oléoducs

La pollution marine est une conséquence réelle du transport maritime[895]. Elle peut avoir une origine accidentelle (A) ou résulter de la mise en service de pipelines. Quelle que soit la cause de la pollution, la prise de mesures de protection du milieu marin affecté s'avère une nécessité (B).

A- La pollution marine accidentelle, une conséquence réelle du transport du pétrole par les navires

Avec le développement industriel et l'exploitation du pétrole dans la quasi-totalité des continents, la seconde moitié du XXe siècle et le début du XXIe siècle ont été marqués par des accidents de pétroliers caractérisés par une amplitude sans précédent et des conséquences écologiques démesurées. En passant en revue certains de ces accidents tant en Afrique subsaharienne que dans le reste du monde, l'on comprend

---

[892]En ligne sur http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/feeder-navire.html#tmS86yGozgdwV30W.99, consulté le 7 août 2016.

[893] Il s'agit du poids du navire et de sa cargaison.

[894] Ces différentes catégories de navire sont spécifiées par Stéphane DUBOIS, *les hydrocarbures dans le monde. État des lieux et perspectives*, Transversale, Ellipses, 2007, p. 94.

la réponse de la communauté internationale pour encadrer juridiquement ces phénomènes afin d'assurer une meilleure protection de l'environnement.

1- Un état synoptique des accidents majeurs de pétroliers et leurs conséquences écologiques

Bordée par l'océan atlantique-sud à l'Ouest, par l'océan indien à l'Est et par la mer méditerranée au Nord, l'Afrique est un continent insulaire qui constitue une route maritime où transitent divers produits (pétrole, nourriture, produits manufacturés, etc.) en direction de l'Europe, de l'Amérique du Sud, de l'Amérique du Nord et de l'Asie. Cet atout économique et stratégique n'épargne cependant pas les côtes africaines d'accidents de pétroliers. Dans l'ordre chronologique, l'on peut mentionner les accidents suivants :

Le 17 décembre 1975 : le pétrolier *Mobil Refiner* déverse 45 tonnes de fuel au large des côtes camerounaises à Douala.

Le 1er janvier 1977 : accident du pétrolier *Arzen* sur la côte béninoise.

Le 16 avril 1977 : échouement du navire *Universe Defiance* au large du Sénégal.

Le 26 octobre 1977 : échouement à 4 milles nautiques de Fouche Island du navire au large du Nigéria.

Le 17 juillet 1979 : le *Costhathina* échoue à 1,25 mille marin au large des côtes sénégalaises.

Le 21 juin 1979 : accident à 20 milles nautiques au large de Douala, du navire *Petro Bouscat*.

Le 16 août 1979 : échouement du pétrolier *Ionnis Angeli Cousis* au large des côtes sénégalaises.

Le 3 mars 1980 : le navire *Mycène* échoue au large de la Côte d'Ivoire[896].

Le 6 août 1983 : alors qu'il se trouvait à environ 80 kilomètres au large de Table Bay (Afrique du Sud), le pétrolier *Castillo Bellver* battant pavillon espagnol, transportant 250.000 tonnes de pétrole brut léger, prend feu après une explosion et se brise en deux, provoquant le déversement de 150.000 à 160.000 tonnes de sa cargaison. On remarquera que le lieu de l'accident est une zone écologiquement et économiquement sensible en raison de la richesse de la faune et de la flore qui s'y trouvent. En plus, c'est une zone qui abrite plus une importante quantité d'oiseaux de mer, où plus de 50% des prises de homards et de poissons sud-africains se font. Néanmoins, les conditions météorologiques favorables à la lutte antipollution et l'épandage de 230 m^3

[896] Ces accidents sont rappelés par Jean-Pelé FOMETE-TAMAFO dans sa thèse de doctorat de 3e cycle, le droit international de l'environnement marin en Afrique de l'Ouest et du Centre, Yaoundé, IRIC, 1990, pp. 50-51.

de dispersant dilué et 4 m^3 de dispersant concentré au niveau du front de la nappe, ont permis de maintenir la nappe d'hydrocarbures à 32 kilomètres des côtes[897].

Le 28 mai 1991 : le navire pétrolier *ABT Summer* battant pavillon libérien affrété par la société The National Iranian Tanker Co. ayant pour armateur Arabian Bulk Trading Ltd of al Khobar, appartenant à la société Somatra Ltd, transportant 260.000 tonnes de pétrole brut lourd iranien explose à 1287 kilomètres au large de l'Angola et déverse entre 44.000 et 57.000 tonnes de sa cargaison. L'accident s'étant produit loin des côtes, les impacts environnementaux ont été faibles[898].

Le 16 février 2008 : un déversement accidentel d'hydrocarbures se produit sur une bouée de chargement de la plate-forme pétrolière *Dalia* située à 70 milles nautiques (environ 130 km) au large des côtes de l'Angola. L'accident s'est produit au cours d'une opération de transfert de pétrole brut vers un pétrolier. Le *Dalia* est une unité flottante de production, de stockage et de déchargement (FPSO : Floating Production Storage and Offloading). Sa capacité de production atteint 240.000 barils de pétrole par jour. Le plan d'intervention qui avait été mis en œuvre par l'application de dispersant chimique a permis d'éloigner la nappe à environ 200 kilomètres des côtes[899].

Dans le reste du monde, les accidents de pétroliers se comptent par milliers et se caractérisent principalement par une forte concentration dans les eaux maritimes de l'Europe de l'Ouest et du Nord, des côtes américaines et de l'Asie du Sud-est. Une explication peut être fournie par la longue histoire maritime de ces États qui disposent de la plus grande partie de la flotte maritime mondiale et par le flux considérable de pétrole en direction de l'Europe et de l'Amérique du Nord[900] qui se présentent comme des zones de grande consommation pétrolière[901].

Parmi les accidents de navires pétroliers qui ont particulièrement marqué l'histoire du transport d'hydrocarbures en mer, par l'ampleur des dégâts causés à l'environnement, nous retiendrons dans l'ordre chronologique : le *Torrey Canyon*, l'*Amoco Cadiz*, l'*Exxon Valdez*, l'*Erika* et le *Prestige*.

Le 18 mars 1967, le navire pétrolier arborant le pavillon libérien, le *Torrey Canyon*, armé par une filiale américaine de l'Union Oil Company of California, transportant 121.000 tonnes de pétrole brut, s'échoue en haute mer sur les écueils des Seven Stones entre les îles Sorlingues et la côte britannique, entrainant le déversement de toute sa cargaison. Malgré la mobilisation d'importants moyens de lutte disponibles, plusieurs nappes d'hydrocarbures dérivent en Manche et touchent les côtes

---

[897] Hooke NORMAN, 1997, Maritime Casualties 1963-1996, second edition, LLP limited, Londres.

[898] Golob's Oil Pollution Bulletin, 7 june 1991, Liberian tanker explodes in Atlantic off Angola; Hooke Norman, 1997, Maritime Casualties 1963-1996, second edition, LLP limited, Londres.

[899] FPSO Dalia, en ligne, www.cedre.fr, consulté le 1er août 2016.

[900] Michel MARCHAND, « Les pollutions marines accidentelles. Au-delà du pétrole brut, les produits chimiques et autres déversements en mer », IFREMER, Centre de Nantes, p.2.

[901] Stéphane DUBOIS, op. cit., pp.69 et 338 ; Jean-Pierre Favennec et Philippe Copinshi, « Les nouveaux enjeux pétroliers en Afrique », *Politique africaine*, n° 89, mars 2003, p. 129.

britanniques et françaises. L'aviation anglaise décide alors de bombarder le navire afin d'enflammer sa cargaison, ce qui provoqua de nombreuses protestations à propos de ce qui avait été considéré à l'époque comme une violation de la souveraineté[902].

Le 16 mars 1978, le pétrolier battant pavillon libérien, l'*Amoco Cadiz*, chargé de 227.000 tonnes de pétrole brut du Golfe persique à destination de Rotterdam en Hollande, s'échoue en se brisant en deux, sur les roches de Portsall, à 3 milles au large de la côte nord-ouest du Finistère, après deux tentatives infructueuses de remorquage. L'ensemble de la cargaison s'échappe au fur et à mesure que le navire se disloque sur les brisants, polluant ainsi 360 kilomètres de littoral entre Brest et Saint-Brieuc. L'accident de l'*Amoco Cadiz* constitue la plus grande marée noire jamais enregistrée dans les annales de l'histoire de la navigation maritime[903].

Le 24 mars 1989, en pleine tempête, le pétrolier à simple coque *Exxon Valdez*, battant pavillon américain, qui venait de charger 180.000 tonnes de pétrole brut d'Alaska, s'écarte du couloir de navigation pour éviter les blocs de glace à la dérive. Le commandant ordonne à l'homme de barre de passer sous pilote automatique. Moins de trente minutes plus tard, le navire s'échoue à 12 nœuds sur le récif Blight, situé à une dizaine de mètres de profondeur, dans le détroit du Prince-William, zone de pêche importante. L'échouement endommage 11 citernes sur les 13 que comporte le navire et provoque le déversement de 38.500 tonnes de pétrole le long des côtes de l'Alaska. L'accident entraine la pollution de 800 kilomètres de côtes (2000 km avec tous les îlots et échancrures) provenant de plus de 7000 km^2 de nappes d'hydrocarbures. En dépit de la mobilisation de dizaines de milliers de moyens humains et matériels (1.100 personnes volontaires, 1.400 navires et 85 hélicoptères), la catastrophe provoque la mort de plusieurs oiseaux et mammifères marins. Dix ans après l'accident de l'*Exxon Valdez* perçu comme la plus grande marée noire qu'ont connu les États-Unis, les taux de mortalité de certaines espèces ou d'œufs restent anormalement élevés[904].

Le 12 décembre 1999, le pétrolier à simple coque à ballasts séparés *Erika*, battant pavillon maltais, affrété par la société Total Fina, armé par la société Panship et propriété de la société Tevere Shipping (Malte), chargé d'une cargaison de 24.000

---

902 Alexandre KISS et Jean-Pierre BEURIER, *Droit international de l'environnement* ; Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, p.58.

903 Amoco Cadiz, Mémoires vives 1978-2008, Propos recueillis par Claire BOUTELOUP, février 2008, 160 p ; Christophe ROUSSEAU, « Rencontres scientifiques internationales 20 ans après l'Amoco Cadiz », in Bulletin d'information du Cedre, n° 12, 2e semestre 1998, pp.4-11 ; André HUET, « Interprétation de la Convention de Londres du 12 mai 1954 et de la loi du 26 décembre 1964/ rejet volontaire d'hydrocarbures à la suite d'une avarie. Défaut de précautions raisonnables. Applicabilité des dispositions pénales de la loi de 1964/ Détermination du responsable, en cas de remorquage ou d'assistance du navire à partir duquel a lieu le déversement. Cour d'appel de Rennes (Chambre d'Accusation) 15 octobre 1979. Avec commentaire », in Revue juridique de l'Environnement, n° 1, 1980, pp. 47-55 ; Philippe VINCENT, op. cit., p.193 ; Alain R. BERTRAND, Transport maritime et pollution accidentelle par pétrole. Faits et chiffres (1951-199), Édition Technip, 2000, pp.26-29.

904 Martine REMOND-GOUILLOUD, « Marées noires : les États-Unis à l'assaut (l'Oil Pollution Act 1990) », *Le Droit maritime français*, 1991, n° 506 du 01/06/1991 ; Philippe VINCENT, op.cit., p.193 ; Michel GIRIN, « Dommages économiques causés aux activités halieutiques », in Bulletin d'information du Cedre, n° 2, 2e semestre 1993, pp. 4-8.

tonnes de fioul lourd n° 2, quittant Dunkerque (France) pour Livourne (Italie) pour la livrer à une centrale thermique de l'ENEL, est pris dans des conditions météorologiques très défavorables (vent d'Ouest force 8 à 9 creux de 6 m). Après avoir lancé un message d'alerte puis procédé à des transferts de cuve à cuve, le capitaine informe les autorités qu'il maîtrise la situation et fait route vers Donges à vitesse réduite. Le 12 décembre, à 06 h 05 min du matin, il lance un SOS : son navire est en train de se briser en deux. L'équipage est évacué sain et sauf par des hélicoptères de la marine nationale aidés par des renforts de la Royal Navy pendant que le navire se disloque à 08 h 15 min dans les eaux internationales, à une trentaine de milles nautiques au sud de la pointe de Penmarc'h (Pointe Sud du Finistère). La partie avant du navire sombre dans la nuit du 12 au 13 décembre à peu de distance du lieu de la cassure. La partie arrière, prise en remorque le 12 décembre à 14 h 15 min par le remorqueur de haute mer « Abeille Flandre », pour empêcher sa dérive vers Belle-Ile, coule le lendemain. Les deux morceaux de l'épave, éloignés de 10 kilomètres l'un de l'autre, gisent à environ 120 mètres de profondeur. La quantité de fioul lourd N°2 déversée oscille entre 19.000 et 20.000 tonnes. La pollution atteint les îles du Morbihan, la Vendée et surtout l'île de Groix, face à Lorient et la Loire Atlantique au Nord et au sud de la Loire. Une couche visqueuse de 5 à 30 cm d'épaisseur recouvre certaines zones du littoral sur plusieurs mètres au large[905].

Le 13 novembre 2002, le pétrolier à simple coque, le *Prestige*, arborant le pavillon bahamien, affrété par la société Crown Resources, AG (Suisse) armé par la société Universe Maritime (Grèce) et appartenant à la société Mare Shipping Inc (Libéria), transportant 77.000 tonnes de fioul lourd n° 2 M100, s'endommage au large des côtes de Galice au Finistère. Si l'échouement a été évité, le navire se brise néanmoins en deux et gise à plus de 300 mètres de profondeur. Après la marée noire de l'Urquiola (1976) et celle de l'Aegean Sea (1992), la Galice connaît ainsi sa troisième grande catastrophe écologique et la troisième du genre dans les eaux européennes en moins de quatre ans (*Erika :* 1999 et *Baltic Carrier* : 2001). Le naufrage du *Prestige* entraine le déversement de 64.000 tonnes de fioul lourd N°2 et la pollution du Golfe de Gascogne ainsi que celle des côtes françaises. C'est la première fois qu'une pollution marine touche successivement six pays européens[906].

Quelle que soit la zone de survenance des accidents recensés à titre d'illustration pour en traduire la fréquence et, quelle que soit l'ampleur du désastre écologique qui en résulte, les causes des accidents de pétroliers sont hétérogènes. Elles constituent ce

[905] Claudine TIERCELIN, Michel MARCHAND, Christophe ROUSSEAU, « Accident de l'Erika, Golfe de Gascogne (sud-Bretagne), 12 décembre 1999 », in Bulletin d'information du Cedre, n° 13, 1er et 2e semestre 1999, 1er semestre 2000, pp.10-19 ; Alain R. BERTRAND, op, cit., pp. 38-42.

[906] Christophe ROUSSEAU, « Accident du Prestige : le volet français », in Bulletin d'information du Cedre, Spécial accident du Prestige, n° 19, mai 2004, pp. 4-20 ; Christophe ROUSSEAU, « Accident du Prestige, 13 novembre 2002, Cap Finistère (Galice). Les premières leçons », in Bulletin d'information du Cedre, n° 18, 1er semestre 2003, pp. 15-20.

que l'on appelle dans le milieu du transport maritime les « évènements ou fortunes de mer. »[907]

Un essai de classification causale permet ainsi d'observer, selon l'ITOPF[908] que les échouements en constituent la première explication (34%). C'est le cas des accidents de l'*Universe Defiance* (16 avril 1977 au large du Sénégal), l'*Uniluck* (26 octobre 1977 au large du Nigéria), l'*Ionnis Angeli Cousis* (16 août 1979 au large du Sénégal), le *Torrey Canyon* (18 mars 1967 entre les îles Sorlingues et la côte britannique), l'*Exxon Valdez* (24 mars 1989 dans le détroit du Prince-William) ou du *Kini Kersten* (1987 sur une plage du Cotentin en France).

La seconde cause des accidents de pétroliers en mer provient des abordages ou collision entre deux navires. Cette circonstance s'observe dans 28% des cas. Il en est ainsi de la collision entre le *Tricolor*, un routier transporteur de voitures et la porte-conteneur *Kariba* (le 14 décembre 2002 dans le détroit du Pas-de-Calais en France), de l'abordage survenu le 19 juillet 1979 dans les Caraïbes entre deux supertankers en charge, l'*Atlantic Empress* (transportant 276.000 tonnes de pétrole brut) et l'*Aegean Captain* (transportant 200.000 tonnes de pétrole brut).

Environ 13% des causes d'accidents de pétroliers sont attribués à des avaries en mer dues à des conditions météorologiques défavorables (tempête, orage et autres phénomènes naturels qui peuvent contribuer à la survenance d'un accident). Notre attention porte sur le naufrage de l'*Erika*, le 11 décembre 1999 dans le sud du Finistère en France.

Les causes liées à l'explosion qui provoque un incendie au navire (le *Haven*, Italie 1991 ; *ABT Summer*, 28 mai 1991 au large de l'Angola ; *Castillo de Bellver*, le 6 août 1983 au large du Table Bay en Afrique du Sud) et aux opérations de chargement/déchargement[909] (*le Katja* dans le port du Havre, le 7 août 1997[910] , l'unité flottante *FPSO Dalia*, le 16 février 2008 sur la plate-forme pétrolière de *Dalia* située à environ 130 kilomètres au large de l'Angola ou du navire *Admiral Kuznetsov*, le 14 février 2009 à 80 kilomètres au sud-ouest de Cork en Irlande)[911], représentent 9% des causes d'accidents de pétroliers.

Les 7% restants sont liés à des causes inconnues ou inhabituelles comme les attentats en période d'instabilité ou de guerre (le pétrolier français de double coque *Limburg* qui déversa 12.000 tonnes de pétrole brut lourd d'Arabie Saoudite sur les 57.000 tonnes

---

[907] La loi française n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux évènements de mer, modifiée par la loi n° 84-1173 du 22 décembre 1984 considère l'abordage et les avaries comme des évènements de mer.

[908] ITOPF: The International Tanker Owners Pollution Federation Limited, 2004.

[909] Les accidents survenus lors des opérations de chargement ou de déchargement sont le plus souvent dus à une erreur humaine ou à un défaut de maîtrise dans la conduite de l'engin pétrolier ou à une défaillance technique (le cas de l'*Admiral Kuznetsov* ou du *Katja*).

[910] Fanch CABIOC'H, « La pollution du Katja », in Bulletin d'information du Cedre, n° 10, 2e semestre 1997, p.13.

[911] Lettre Technique Mer-Littoral, 2009, n° 25.

qu'il transportait suite à un attentat au Yémen, le 6 octobre 2002)[912], les attaques criminelles (le pétrolier caboteur *Silk Pride*, le 30 octobre 2001 qui approvisionnait la péninsule de Jaffna au Sri Lanka est attaqué par quatre embarcations suicides de « tigres tamouls »).

Aussi plurielles qu'elles soient, les causes des accidents de pétroliers aboutissent aux mêmes effets : la pollution de l'environnement marin ou du littoral due au déversement d'hydrocarbures (pétrole brut, produits pétroliers raffinés tels que le gasoil, l'essence, le kérosène, le fuel domestique, etc. ou mélanges d'hydrocarbures).

Ces effets peuvent provoquer la destruction de la faune et de la flore, la disparition de certaines espèces animales ou de poissons, modifier durablement l'écosystème, affecter certaines activités humaines (pêche, tourisme notamment) ou dégrader le littoral[913]. Par exemple, l'accident du pétrolier *Torrey Canyon* a entrainé la pollution sur 250 kilomètres des côtes britanniques et 100 kilomètres des côtes françaises, causant une mortalité élevée chez les espèces intertidales (mollusques, algues, etc.) et les oiseaux[914]. Le coût du nettoyage des côtes est estimé à 3 millions Livres en Grande-Bretagne et à 42 millions de francs en France[915].

L'ampleur des conséquences écologiques engendrées par les accidents de pétroliers, le manque de dispositifs juridiques adéquats ou adaptés aux évènements de mer, l'émoi qui étreint les populations sont autant de motifs qui vont modifier quantitativement et qualitativement l'ordonnancement juridique international pour tenir compte des enjeux de sécurité de la navigation maritime et de protection de l'environnement marin et côtier.

2- Une réponse juridique internationale circonstanciée et évolutive

Les lendemains de la catastrophe du *Torrey Canyon* ont été décisifs et déterminants pour la communauté internationale. L'intervention de la Royal Air Force en haute mer où est survenu le naufrage, qui ne reposait d'ailleurs sur aucun fondement juridique,

---

[912] Commandant Hubert ARDILLON, « L'attentat contre le pétrolier Limburg, lettre adressée à l'Association française des Capitaines de navires, février 2003.

[913] Pour une connaissance des impacts de la pollution par hydrocarbures sur les espèces, les habitats et la durée de la pollution, voir l'étude réalisée par Impact PR & Design Limited, « effets de la pollution par les hydrocarbures sur l'environnement. Guide d'informations techniques », ITOPF Ltd, 2013 [en ligne], www.itopf.com/TIP_13_FR_Effects_of_oil_Pollution_on_the_Environment, consulté le 2 août 2016.

[914] M. G. TENDRON, sous-directeur du Muséum d'histoire naturelle, compara « les dégâts dus à la catastrophe du Torrey Canyon en ce qui concerne la faune et la flore sous-marines…à ceux qu'aurait produits une bonne atomique explosant dans le même milieu », Le Monde, 9-10 avril 1967.

[915] Alain R. BERTRAND, Transport maritime et pollution accidentelle par le pétrole : faits et chiffres (1951-1999), éditions Technip, Paris, 2000, p.25.

pour bombarder le navire, n'a pas empêché une pollution massive des eaux des côtes anglaises d'abord, françaises ensuite[916].

Outre sa singularité découlant des circonstances qui entourent cette catastrophe (le navire battait pavillon libérien, il était manœuvré par un capitaine et un équipage de nationalité italienne, l'échouement a eu lieu en haute mer et les dommages en résultant se produisirent sur les côtes anglaises et françaises), l'affaire du *Torrey Canyon* va marquer le début d'une réelle prise conscience de la communauté internationale à l'égard des dangers que peut représenter le transport d'hydrocarbures en mer.

Tirant des leçons conjoncturelles des limites de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures adoptée à Londres, le 12 mai 1954[917] en ce qu'elle avait laissé un vide juridique quant à l'intervention de l'État riverain pour faire face à une menace imminente de pollution de ses côtes ou à la possibilité d'obtenir réparation pécuniaire en cas de dommages subis[918], l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI)[919] décida, à la suite des travaux entrepris par le Comité juridique institué à l'occasion de l'affaire du *Torrey Canyon,* suivant la Résolution du 28 novembre 1968, de convoquer une Conférence internationale en vue d'adopter une ou plusieurs conventions sur les questions relatives aux dommages dus à la pollution des eaux de la mer.

À la fin de cette Conférence qui s'est tenue à Bruxelles, les deux projets préparés par le Comité juridique furent adoptés le 29 novembre 1969 et deviendront : la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures[920] et la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite convention CLC : Civil Liability Convention[921].

D'un point de vue idéologique, la première Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 est le résultat d'une volonté commune des États formant la communauté internationale d'apporter une réponse juridique à la question de la pollution

---

[916] Jean-Pierre QUENEUDEC, « L'incidence de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », *in Annuaire français de droit international*, volume 14, 1968, pp. 701-702.

[917] Voir nos développements sur les controverses doctrinales nées de l'interprétation de la Convention dans la section 3 du présent Chapitre, pp. 251-254.

[918] Dans le cadre de l'accident du *Torrey Canyon*, un accord avait été signé à Londres, le 11 novembre 1969, entre les gouvernements britannique et français d'une part et les armateurs et affréteurs du navire d'autre part pour le versement de la somme de 3 millions de Livres Sterling aux deux pays qui la partageront pour moitié pour chacun d'eux, en règlement définitif et forfaitaire du litige. En outre, les armateurs et affréteurs se sont engagés à indemniser, jusqu'à concurrence de 25.000 Livres au total, les victimes privées du sinistre.

[919] Elle a été remplacée par l'Organisation maritime internationale (OMI) en 1975.

[920] La Convention est entrée en vigueur, le 6 mai 1975.

[921] La Convention CLC est entrée en vigueur le 19 juin 1975. Nous lui consacrons une analyse dans le paragraphe 1 relatif au cadre juridique international de la réparation du dommage écologique, voir, p. 262 & s.

accidentelle par hydrocarbures qui, à cette époque, ne semblait pas inscrite à l'ordre du jour des préoccupations internationales. L'engouement qu'a suscité l'adoption de ce texte conventionnel[922], traduit une certaine satisfaction d'autant plus qu'une première étape venait d'être franchie, dans la perspective de lutte contre la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.

D'un point de vue qualitatif, non seulement la Convention consacre le droit d'intervention de l'État riverain en haute mer en cas de pollution accidentelle, ce qui constitue une avancée notable pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents qui menacent les côtes et les intérêts connexes de cet État[923], mais aussi elle encadre rigoureusement ce droit dont l'exercice ne saurait porter atteinte au principe de la liberté de la haute mer[924], même s'il est vrai que ce droit d'intervention constitue une entorse « *au principe de l'exclusivité de la juridiction de l'État du pavillon en haute mer* »[925]. Néanmoins, ainsi que le soulignait René-Jean DUPUY, « *l'État côtier est à la fois le plus exposé au risque de pollution et celui qui est le mieux placé pour agir* ». C'est donc à juste titre que la compétence de l'État du pavillon, qui au demeurant ne souffre pas de la pollution envisagée, est écartée pour permettre à l'État riverain d'intervenir.

L'analyse de cette Convention met en lumière des conditions de fond et de forme du droit d'intervention ainsi que des modalités d'exercice dont la mise en œuvre peut aboutir à des sanctions à l'encontre de l'État riverain.

a- De l'analyse critique de la Convention du 29 novembre 1969

Au titre des conditions de fond, la Convention de Bruxelles prescrit de prime abord que le droit d'intervention n'est ouvert que s'il s'agit d'une pollution résultant d'accident de mer, ce qui *« s'entend d'un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou*

---

[922] Nous signalons qu'à la clôture de la Conférence de Bruxelles, 19 États ont signé la Convention, voir Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique du droit de la mer », in *Annuaire français de droit international*, volume 15, 1969, p. 757 ; Nations-Unies, Recueil des Traités, volume 970, p.217. La convention est ouverte aux États membres de l'ONU, des institutions spécialisées ou de l'AIEA ou aux États Parties au Statut de la Cour Internationale de Justice. En ce qui concerne la Côte d'Ivoire, elle a ratifié la Convention le 26 juillet 1973 (décret n° 73-373, JORCI n° 1973-40 du 6 septembre 1973, p. 1263). Le Cameroun l'a ratifiée le 14 mai 1984. Pour la Côte d'Ivoire, la Convention est entrée en vigueur le 7 avril 1988 et pour le Cameroun, le 12 août 1984.

[923] Un tel droit n'existait dans aucune Convention internationale antérieure : ni la Convention OILPOL de Londres, du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures ni la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la haute mer.

[924] Article 2 de la Convention sur la haute mer et le préambule de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969.

[925] Article 92 § 1 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 ; Emmanuel LAGAVANT et Jean-Pierre BEURIER, « À propos de l'affaire de l'"OLYMPIC-BRAVERY". La lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures devant le juge administratif français », *Le Droit maritime français*, n° 333, septembre 1976, p. 518.

autre évènement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison. »[926] Le droit d'intervention prévaut, quelle que soit la nationalité du navire accidenté.

Ainsi, malgré les réserves de monsieur Jean-Pierre QUENEUDEC qui s'interroge sur le point de savoir si le droit d'intervention peut être mis en œuvre à l'égard des navires de tous les États sans distinction ou seulement à l'encontre des navires arborant le pavillon d'un État Partie à la Convention[927], nous estimons que le droit d'intervention institué dans un but de sauvegarde d'intérêts vitaux[928] pour l'État côtier, doit être exercé à l'égard de tous les navires, sans distinction entre les navires des États non Parties à la Convention et ceux des États qui l'ont ratifiée.

Soutenir le contraire reviendrait à exclure le droit d'intervention à l'égard des navires dont les États ne sont pas parties à la Convention alors même que ces navires mis en cause constitueraient une menace pour l'État côtier. En se plaçant dans une telle posture, l'on restreindrait le droit d'intervention, ce qui ne semble pas être le but envisagé par les États contractants de la Convention.

Il convient néanmoins de nuancer nos propos en ce qui concerne les bâtiments de guerre, les navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service gouvernemental non commercial au moment de l'accident de mer[929] qui eux, bénéficient de l'immunité de juridiction de la part d'États autres que l'État du pavillon.

En outre, la Convention ne s'applique pas aux « installations ou autres dispositifs utilisés pour l'exploration du fonds des mers, des océans et de leur sous-sol ou l'exploitation de leurs ressources. »[930]

Il n'est pas inutile de noter la seconde condition de fond liée au lieu de l'intervention. Comme l'indique l'intitulé de la Convention, l'intervention peut être mise en œuvre par

---

[926] Article 1er §1 de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 ; article 221 § 2 CNUDM.

[927] Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique du droit de la mer », précité p. 749.

[928] Il peut s'agir d'intérêts économiques (activités maritimes, côtières, portuaires, de pêcheries, l'attrait touristique) et de la santé des populations riveraines.

[929] Ces bâtiments jouissent de l'immunité de juridiction dans les Conventions internationales relatives à la mer : article 8 de la Convention du 29 avril 1958 sur la haute mer ; articles 29, 32, 95 CNUDM, article 22 de la Convention du 29 avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contigüe, article 1er 3) de la Convention internationale du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC 1990) et son protocole de Londres du 15 mars 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les évènements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (protocole OPRC-HNS) ; Bernard H. OXMAN, « Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », in *Annuaire français de droit international*, volume 28, 1982, pp. 811-850.

[930] Article 2 § 2. b) de la Convention du 29 novembre 1969.

tout État riverain en haute mer. Mais la Convention ne définit pas la haute mer, pas plus qu'elle ne fait allusion au lieu de l'accident générateur de la pollution.

La première préoccupation trouve sa solution par application du droit international positif en vigueur à l'époque de l'adoption de la Convention. Ainsi, il est unanimement admis que la haute mer doit s'entendre de l'aire marine définie négativement par l'article 1er de la Convention du 29 avril 1958 sur la haute mer aux termes duquel, la haute mer est constituée de « toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures de l'État. » Il est donc exclu du droit d'intervention, la mer territoriale et les eaux intérieures qui restent traditionnellement assujetties à la souveraineté de l'État côtier par la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contigüe[931].

Si l'intervention a lieu en haute mer, il reste que la zone marine dans laquelle « s'est produit l'accident peut être les eaux territoriales, des courants marins assez forts, étant susceptibles de faire dériver dans les eaux internationales l'épave d'un navire ayant subi un accident de navigation dans la mer territoriale d'un État. »[932]

Enfin, le droit d'intervention est subordonné à l'existence de « dangers graves et imminents » liés à la pollution ou à la menace de pollution susceptibles d'avoir des conséquences dommageables très importantes pour les côtes ou intérêts connexes de l'État riverain. Ces caractères de gravité et d'imminence s'apprécient *in concreto*. Mais il faut admettre qu'il n'est pas nécessaire que le dommage soit survenu, une menace grave suffit[933].

Du point de vue formel, avant le déclenchement de l'intervention, l'État riverain doit consulter (sauf urgence à justifier) les autres États mis en cause par l'accident, et en particulier l'État du pavillon et notifier les mesures envisagées aux personnes physiques ou morales qui sont connues de lui ou qui lui ont été signalées au cours des consultations comme ayant des intérêts qui pourraient vraisemblablement être compromis ou affectés par ces mesures[934]. La consultation a sûrement pour objectif de requérir l'avis des autres États mis en cause par l'accident qui peuvent faire connaître leurs opinions sur l'opportunité des mesures envisagées ou sur la nature desdites mesures, eu égard à la situation de fait du moment. Les personnes physiques ou morales visées peuvent être l'armateur, le propriétaire du navire ou de la cargaison, l'affréteur, le chargeur ou même l'assureur maritime.

---

931 Jean-Pierre QUENEUDEC, article précité, p.750 ; Emmanuel LANGAVANT et Jean-Pierre BEURIER, article précité, p.518.

932 Jean-Pierre QUENEUDEC, idem.

933 Alexandre KISS et Jean-Pierre, BEURIER op. cit., p.180 ; Philippe VINCENT, op. cit., p.189.

934 Article 3 de la Convention.

À ces conditions obligatoires, s'ajoute une condition facultative qui est la possibilité pour l'État riverain de consulter des experts indépendants[935] pour solliciter leur avis technique sur la nature des mesures qu'il envisage d'adopter.

Les mesures prises par l'État riverain[936] doivent avoir pour but de prévenir, atténuer ou limiter les dangers encourus du fait de la pollution ou de l'imminence de pollution et être proportionnées aux dommages que l'État riverain a effectivement subis ou dont il est menacé. Il en résulte que les mesures inadaptées ou disproportionnées ne seraient pas conformes à la Convention, ce qui pourrait empiéter sur les droits et intérêts des autres États en haute mer.

L'État riverain doit enfin notifier les mesures prises aux personnes qui y ont intérêt ainsi qu'au Secrétaire général de l'OMI. La notification a pour finalité de permettre à ces personnes d'apprécier le bien-fondé des mesures adoptées afin de demander éventuellement réparation en cas de préjudice subi.

L'action en dédommagement pour intervention illicite impose au tiers qui l'initie d'apporter la preuve du non-respect de la proportionnalité des mesures prises par l'État riverain au danger dont il était menacé et d'établir le rapport de causalité entre l'intervention irrégulière de l'État riverain et l'origine des dommages subis, condition nécessaire de toute action en responsabilité internationale.

Le règlement du différend entre l'État riverain qui a pris des mesures de protection de ses côtes menacées de pollution accidentelle et le tiers (personne physique ou morale) qui prétend que ce droit d'intervention a été illégalement exercé, motif pris de ce que les conditions de fond et de forme imposées par la Convention n'ont pas été respectées, se fait par voie de négociation entre les parties en litige. En cas d'échec de la négociation, la partie intéressée peut soumettre le litige à la commission de conciliation, et en cas d'insuccès de la conciliation, le différend est déféré à un tribunal arbitral[937]. Ces modes de règlement alternatifs s'inscrivent dans l'approche pacifiste adoptée par la Charte des Nations-Unies du 26 juin 1945 qui les préconise en son article 33-1[938].

---

[935] La liste d'experts est établie par l'OMI sur la base des noms qui lui sont soumis par les États membres de l'Organisation et les Parties à la convention. Les experts sont rétribués par les États qui ont recours à eux en fonction des services rendus.

[936] Il existe une diversité de mesures qu'il peut prendre en fonction des circonstances du moment. Il peut s'agir de l'arraisonnement, du remorquage du navire accidenté, du colmatage des brèches d'où proviennent les déversements d'hydrocarbures, ou même de la destruction du navire et de sa cargaison, voir Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHERE, « Les réactions de l'O.MC.I au désastre de l'Amoco-Cadiz », in *Annuaire français de droit international*, volume 24, 1978, p. 766; Philippe VINCENT, op. cit., p.189.

[937] La conciliation et l'arbitrage font l'objet de la seule Annexe de la Convention. Pour une étude approfondie de ces modes de règlement de litiges internationaux, voir nos développements ci-devant relatifs aux modes de règlement préconisés par le droit international, pp. 85-90.

[938] Article 33(1) de la Charte des Nations-Unies : « Les Parties à tout différend dont la prolongation est susceptible de menacer le maintien de la paix et de la sécurité internationales doivent rechercher la solution, avant tout, par voie de négociation, d'enquête, de médiation, de conciliation, d'arbitrage… »

Pour les États qui ont ratifié la Convention, le droit d'intervention en haute mer constitue un moyen juridique internationalement reconnu si bien qu'il n'est nullement besoin, d'adopter en droit interne, des dispositions spéciales pour la rendre applicable. C'est donc une Convention d'application directe et immédiate, dès sa publication par l'État qui l'a ratifiée qui peut s'en prévaloir pour protéger les zones et ressources relevant de sa juridiction, en prenant en haute mer, toutes les mesures permises en vertu de ladite Convention.

b- Vers un renforcement du dispositif juridique international relatif au droit d'intervention

Face à l'augmentation du trafic maritime international de marchandises dangereuses, les menaces de pollution de l'environnement des États côtiers se sont multipliées. L'intervention de l'État riverain en haute mer pour le seul danger de pollution par hydrocarbures devenait insuffisante[939]. Ainsi, à la Conférence internationale de Londres de 1973 réunie sous l'égide de l'OMI, il a été adopté le 2 novembre de cette même année, le protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures[940]. Ce protocole vient renforcer les dispositions de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, en apportant comme innovation, l'extension du droit d'intervention en haute mer par rapport à la nature de la substance transportée. Ainsi, sont visées, toutes les substances autres que les hydrocarbures *« énumérées dans une liste qui sera établie par un organe compétent désigné par l'Organisation et annexée au présent protocole, et les autres substances susceptibles de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources vivantes, à la faune, à la flore marines, de porter atteinte aux agréments ou de gêner toutes autres utilisations légitimes de la mer. »*[941]

Le protocole du 2 novembre 1973 ne peut être ratifié, accepté ou approuvé que par les États qui ont ratifié, accepté ou approuvé la Convention du 29 novembre 1969[942]. Ceux-ci peuvent également y adhérer en effectuant le dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, en bonne et due forme auprès du Secrétariat général de l'OMI.

L'application directe et immédiate est tout aussi acquise au profit des États qui ont régulièrement ratifié, accepté, approuvé le protocole ou qui y ont adhéré, dès sa publication.

Le renforcement du droit d'intervention en haute mer de l'État menacé de pollution par un accident de mer est aussi réalisé par la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer en son article 221 & 1 qui indique qu' *« aucune*

---

939 Alexandre KISS et Jean-Pierre BEURIER, op. cit., p.181.

940 Le protocole de Londres, du 2 novembre 1973 est entré en vigueur le 3 mars 1983.

941 Article 1er § 2. a) et b) du protocole.

942 La Côte d'Ivoire et le Cameroun n'ont pas ratifié le protocole.

disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit qu'ont les États, en vertu du droit international, tant coutumier que conventionnel, de prendre et de faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes, y compris la pêche, contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables. » Il s'agit là d'une réaffirmation du droit d'intervention en haute mer institué par la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969[943]. Cette réaffirmation par la CNUDM présente l'atout majeur d'étendre le droit d'intervention à plusieurs États[944].

Les atteintes à l'environnement peuvent aussi résulter de la mise en service de pipelines.

B- La mise en service des pipelines, source certaine de pollution pélagique

Le transport du pétrole brut ou raffiné par des oléoducs reste un secteur important et les réseaux d'oléoducs qui assurent le transport vers les raffineries situées à l'intérieur des terres ou vers de grands centres de consommation ou même à l'extérieur des terres se sont développés à travers le monde.

On en distingue essentiellement trois types : les oléoducs basiques construits en surface de la terre et surélevés, les oléoducs souterrains et les oléoducs sous-marins. En droit international, la pose de pipelines sous-marins est réglementée par la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982. Ainsi, tous les États côtiers ou sans littoral ont le droit de poser des pipelines sous-marins dans la zone économique exclusive, sur le plateau continental et sur le fond de la haute mer, sous la condition que le tracé des pipelines sur le plateau continental soit agréé par l'État côtier.[945]

Il existe des pipelines intérieurs comme celui de la Côte d'Ivoire qui part du champ pétrolier « Espoir » situé sur le bloc CI-26 au large de Jacqueville jusqu'au terminal de Vridi long de 72 kilomètres[946] ; le pipeline qui relie Abidjan et Bouaké en transitant par Yamoussoukro (le tronçon Abidjan- Yamoussoukro a été mis en service en 2013) pour le transport de multi produits pétroliers afin d'approvisionner les dépôts de GESTOCI de Yamoussoukro et de Bouaké à partir de celui d'Abidjan distant de 385 kilomètres (l'extension du projet jusqu'à Bobo Dioulasso et Ouagadougou pour desservir le Mali et le Burkina Faso est prévue); le pipeline du Nigéria long de 4000 kilomètres qui part

---

[943] Article 1er § 1 de la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

[944] La CNUDM a été ratifiée par 163 États alors que la Convention de Bruxelles a été ratifiée par 99 États.

[945] Articles 58, 79, 87 § 1 c) et 112 de la CNUDM.

[946] Un second pipeline long de 72 kilomètres partant de Jacqueville à la raffinerie de Vridi était en projet en 2010.

de Kaduna à Port-Harcourt en desservant les localités de Ajaokuta, Auchi, Warri et Bonry ou celui du Gabon qui part de Libreville à Gamba, et des pipelines transfrontières dont celui qui relie la région pétrolifère de Doba au sud du Tchad à la ville côtière camerounaise de Kribi long de 1045 kilomètres. Il y a le projet de construction du pipeline Niger-Benin, long de 1982 km dont 1298 km en territoire nigérien et 684 km au Bénin. Cet ouvrage va permettre au Niger d'exporter son pétrole à l'international. Dans le reste du monde, on peut noter l'oléoduc qui part de la ville de Bakou en bordure de la Mer Caspienne (en Azerbaïdjan) et la localité de Ceylan (en Turquie) au large de la mer Méditerranée en transitant par la ville de Tbilissi (en Géorgie). Avec une longueur de 1776 kilomètres, l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceylan, en abrégé B-T-C, ouvert en 2005, est le deuxième plus long oléoduc au monde après celui de Droujba qui relie la Russie à l'Europe centrale (Allemagne).

Dans le droit positif des États du golfe de Guinée, il est prévu par les codes pétroliers[947], des dispositions relatives à l'autorisation de transport d'hydrocarbures par canalisations. De l'analyse de l'ensemble de ces textes, il ressort que les titulaires ou cotitulaires de contrats pétroliers peuvent transporter le pétrole exploité, dans leurs propres pipelines ou le faire transporter dans des canalisations existantes.

Vecteurs des relations internationales[948] et instruments de développement et de désenclavement[949], les oléoducs ne demeurent pas moins des facteurs de risques environnementaux après leur mise en service.

En effet, les stations de pompage situées tous les 60 ou 100 kilomètres et les points de connexion des tuyaux constituent des zones potentielles de pollution[950], sans oublier que la rupture des structures peut entraîner des fuites de pétrole[951]. La forte pression de la circulation du pétrole dans les conduites associées au caractère corrosif

---

[947] Articles 45 à 52 de la loi n° 99-013 du 22 décembre 1999 portant code pétrolier du Cameroun ; articles 40 à 47 de la loi n° 96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier de la Côte d'Ivoire ; articles 118 à 120 de la loi n° 011/2014 du 28 août 2014 portant des hydrocarbures du Gabon ; articles 43 à 46 de la loi n° 2006-18 du 17 octobre portant code pétrolier en République du Bénin ; articles 56 à 60 de la loi n° 24-94 du 23 août 1994 portant code des hydrocarbures du Congo.

[948] Loïc SIMONET, « Les pipelines internationaux, vecteurs de prospérité, de puissance et de rivalités. Oléoducs et gazoducs dans la géopolitique et les relations internationales. », *Revue internationale et stratégique* 1, n° 65, 2007, pp. 51-64.

[949] Les pays producteurs de pétrole qui ne disposent pas de côtes marines utilisent ce mode de transport pour exporter leur production. Tel est le cas du Tchad qui a conclu un accord bilatéral le 8 février 1996 avec le Cameroun au sujet de l'oléoduc Doba-Kribi.

[950] À la hauteur de Kribi, l'oléoduc Doba-Kribi traverse des zones de mangroves très sensibles aux effets de pollutions et se prolonge sous les eaux maritimes camerounaises pour rejoindre une installation de chargement de pétrole à environ 11 kilomètres des eaux territoriales.

[951] L'agence de presse nationale chinoise XINHUA relayée par le site web icilome.com révèle un cas de pollution provoquée par la fissure de tuyaux vétustes des puits kk 22 et kk 24 de Muanda, dans le Bas-Congo (République Démocratique du Congo) exploités par la société française PERENCO-REP. Ces pipelines défectueux ont répandu d'importantes quantités de pétrole brut sur le marécage et dans les rivières Nzenzi et Siansitu, entrainant l'assèchement de la végétation, la diminution de la production agricole et la destruction des écosystèmes.

de cette ressource et à certains actes de vandalisme (comme le perçage d'oléoduc dans le Delta du Niger) est parfois source d'explosion de pipelines, entraînant des conséquences environnementales ou des drames humains[952].

Dans la perspective de protection de l'environnement pollué à la suite des accidents de pétroliers ou résultant de la mise en service d'oléoducs, l'adoption de mesures adéquates permet de sauvegarder le milieu affecté.

C- Les mesures de protection du milieu marin affecté par une pollution accidentelle

Le cadre juridique international et régional qui organise l'action des États en matière de protection de l'environnement marin affecté par une pollution accidentelle d'hydrocarbures résulte de plusieurs textes conventionnels pertinents. La Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 qui institue le droit d'intervention de l'État riverain en haute mer constitue un début de la prise en compte des menaces de pollution que la navigation maritime pourrait faire peser sur l'environnement.

La Déclaration de Stockholm issue de la Conférence des Nations-Unies sur l'environnement qui s'est tenue du 5 au 16 juin 1972[953] précise en son principe 7 que *« les États devront prendre toutes les mesures possibles pour empêcher la pollution des mers par des substances qui risquent de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques et à la vie des organismes marins, de porter atteinte aux agréments naturels ou de nuire à d'autres utilisations légitimes de la mer. »*

Venant à la suite de la Déclaration de Stockholm, la Convention MARPOL 73/78 met en place un ensemble de mesures préventives à l'égard des navires transportant des hydrocarbures. Celles-ci concernent notamment les visites que doivent effectuer les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux ainsi que tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux[954]. Il est en outre institué un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures qui doit être délivré et visé après une visite initiale ou une visite de renouvellement[955].

La Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer met à la charge de tous les États *« l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin »*[956] en prenant individuellement ou conjointement toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin.

---

[952] Benjamin AUGE, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », *Hérodote*, n° 134, 18 août 2009, p. 156.

[953] Alexandre-Charles KISS et Jean-Didier SICAULT, « La Conférence des Nations Unies sur l'environnement (Stockholm, 5/16 juin 1972 », in *Annuaire français de droit international,* volume 18, 1972, pp.603-628.

[954] Règle 4. 1) a) b) c) d) et e) de l'Annexe I relative à la prévention de la pollution par les hydrocarbures.

[955] Règles 5, 6 et 7 de l'Annexe I.

[956] Article 192 CNUDM.

La Convention internationale de Londres du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC)[957] offre également un cadre juridique à l'adoption de mesures de protection de l'environnement par l'établissement de plans d'urgence, par l'assistance mutuelle et d'une coopération internationale en ce qui concerne notamment l'échange sur les moyens dont disposent les États pour lutter contre des évènements de pollution par hydrocarbures.

La Convention OPRC institue un véritable système de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en invitant les parties à exiger aux navires arborant leur pavillon, aux navires qui utilisent les terminaux au large ou des installations portuaires, d'avoir un plan d'urgence à bord, et met en place des procédures de notification en cas de pollution, des systèmes nationaux et régionaux de préparation et de lutte.

Dans le cas de la pollution accidentelle de l'environnement, l'enjeu pour les États est d'agir pour éliminer ou maîtriser la pollution ou la menace de pollution. L'approche curative de la pollution nécessite alors l'élaboration de plans d'action et de leur mise en œuvre en cas d'urgence.

D'une façon générale, dans le cadre de la mise en œuvre de leurs obligations internationales découlant des conventions adoptées sous l'égide de l'OMI, les Etats du golfe de Guinée ont mis en place le 22 octobre 1999, à Abuja au Nigéria, le Mémorandum d'Entente (Memorandum of Understanding-MOU d'Abuja)[958]. Forgé sur le modèle du MOU de Paris du 26 janvier 1982, le MOU d'Abuja se propose d'accroître la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin, l'amélioration des conditions de vie à bord des navires et répond à l'urgence de la mise en œuvre d'une coopération sous-régionale en matière de contrôle des navires par l'État du port[959].

En ce qui concerne les États de l'Afrique de l'Ouest dont la Côte d'Ivoire et ceux du Centre, la Convention d'Abidjan adoptée le 23 mars 1981 dans le cadre du Programme des Nations-Unies pour les mers régionales, qui porte sur la coopération en matière

---

[957] Nations-Unies, Recueil des Traités, volume 1891, n° I-32194. La Convention est entrée en vigueur le 13 mai 1995. Le protocole additionnel de Londres du 15 mars 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les évènements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (protocole OPRC-HNS) est entré en vigueur le 14 juin 2007. La Côte d'Ivoire a accédé à la Convention OPRC et à son protocole le 8 juillet 2013. Le Cameroun a signé la Convention le 18 septembre 2009, mais n'a pas signé le protocole.

[958] Le texte est dénommé Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'État du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Les pays membres sont : Benin, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée-Conakry, Nigéria, Sénégal, Sierra Leone, Togo.

[959] Pour plus de détails sur le MOU d'Abuja, voir Amour Christian ZINZOU, « Le Mémorandum d'entente (MOU) d'Abuja et sa mise en œuvre au Congo », Neptunus, revue électronique, Centre de Droit maritime et océanique, Université de Nantes, Vol. 15, 2009/1, p. 3 [en ligne], http://www.cdmo.univ-nantes.fr/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo, consulté le 13 janvier 2013 ; Dossou Rodrigue AKOHOU, « Exploitation pétrolière en mer et droit international : aspects juridiques et environnementaux pour les États côtiers du golfe de Guinée », Programme de Bourses de Recherche Nations-Unies-Fondation Nippone du Japon, 2007-2008, Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Nations-Unies, New York, 2008, p.128 ;

de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et son protocole additionnel relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique[960] exhortent *« les Parties contractantes à prendre toutes les mesures appropriées, conformément au droit international, pour prévenir, réduire, combattre et maîtriser dans la zone d'application de la convention la pollution causée par les rejets normaux ou accidentels des navires, et assurent l'application effective, dans ladite zone, des règles et normes généralement admises au niveau international en matière de lutte contre ce type de pollution. »*[961]

Conformément aux directives de la Convention d'Abidjan et du protocole additionnel, la Côte d'Ivoire a créé le Centre ivoirien antipollution (CIAPOL)[962]. Placé sous la tutelle administrative et technique du ministère de l'Environnement et du Développement durable, le CIAPOL a pour missions cardinales la lutte contre la pollution du milieu marin et lagunaire ainsi que des zones côtières par les entreprises, les navires, les engins de mer et de lagune, et la mise en œuvre du plan d'intervention d'urgence[963] contre les pollutions accidentelles en mer, en lagune ou dans les zones côtières dénommé « Plan POLLUMAR. »[964]

---

[960] Nous consacrons des développements à cette Convention, voir pp. 355-359.

[961] Article 5 de la Convention d'Abidjan.

[962] Décret n° 91-662 du 9 octobre 1991 portant création d'un établissement public à caractère administratif dénommé Centre Ivoirien Antipollution « CIAPOL », JORCI n° 47 du 21 novembre 1991, p. 885. Le CIAPOL était intervenu dans le cadre de l'affaire du déversement des déchets toxiques, voir rapport de la FIDH, la LIDHO et du MIDH sur l' « Affaire du PROBO KOALA » ou la catastrophe du déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire », n° 560 F, avril 2011, [en ligne], www.fidh.org/IMG/FIDH-LIDHO-MIDH_Rapport_ProboKoala_avril2011.

[963] L'article 1er du code de l'environnement ivoirien (loi n° 96-766 du 3 octobre 1996, JORCI n° 06 du 6 février 1997, p.114) définit le plan d'urgence comme l'organisation rapide et rationnelle, sous la responsabilité d'une autorité déterminée, des moyens de toute nature pour faire face à une situation d'une extrême gravité.

[964] Décret n° 98-42 du 28 janvier 1998 portant organisation du Plan d'urgence de lutte contre les pollutions accidentelles en mer, en lagune et dans les zones côtières, JORCI n° 18 du 30 avril 1998, p. 459. Le Plan POLLUMAR constitue un outil d'intervention qui mobilise un ensemble de services publics et peut, en cas de besoin, nécessiter la réquisition de moyens personnels et matériels du secteur privé et le recours à des moyens internationaux conformément à la Convention d'Abidjan pour lutter contre la pollution ou la menace de pollution provenant d'un accident ou d'une avarie ou d'une installation, d'un engin ou d'une conduite sous-marine utilisée pour la prospection ou l'exploitation pétrolières. Le déclenchement du plan d'urgence POLLUMAR est précédé d'une mise en demeure du propriétaire, de l'affréteur, du commandant, de l'armateur ou du gérant du navire ou de l'aéronef de prendre les mesures nécessaires pour mettre fin à la pollution ou à la menace de pollution. Initialement créé par leDécret n° 85-949 du 12 septembre 1985 relatif à l'organisation du plan d'intervention d'urgence contre les pollutions accidentelles en mer, en lagune ou dans les zones côtières, JORCI n° 40 du 19 septembre 1985, p. 414., le plan POLLUMAR était placé sous l'autorité du ministre de la Marine. Ce décret a été abrogé par celui précité du 28 janvier 1998. Ce plan a été mis en œuvre à diverses occasions. Il en a été ainsi en mars 2006 lors du déversement accidentel d'hydrocarbures provenant de la plate-forme pétrolière qui exploite, sous la responsabilité de la société *Canadian Naturals Resources (CNR International),* le gisement pétrolier « ESPOIR » au large de Jacqueville. Dans la nuit du 27 au 28 mars 2006, les équipes de l'opérateur CNR international ont transféré par erreur du pétrole brut dans les eaux

Le CIAPOL comprend trois sous-directions : le Laboratoire Central de l'Environnement (LCE), la Compagnie d'Intervention contre la Pollution du Milieu marin et lagunaire (CIPOMAR) et la sous-direction des affaires administratives et financières.

Dans un objectif d'efficacité et d'effectivité des missions qui sont assignées au CIAPOL, l'État ivoirien a institué le Fonds National de l'Environnement (FNDE)[965] qui a pour objet général de soutenir financièrement la politique de l'État en matière de protection et de restauration de l'environnement et des ressources naturelles. Le fonds permet surtout de couvrir les dépenses exceptionnelles ne pouvant être assurées par les moyens dont disposent les Administrations dans le cadre du déclenchement du Plan POLLUMAR[966].

À titre de comparaison, la ratification de la Convention d'Abidjan et de son protocole additionnel, le 1er mars 1983 ainsi que d'autres instruments internationaux[967] traduit la volonté de l'État camerounais de développer une politique de lutte contre la pollution marine résultant du transport maritime ou d'installations pétrolières. L'adoption de la loi n° 96/12 du 5 août 1996 portant loi-cadre relative à la gestion de l'environnement apparaît sur ce point assez éloquent[968] puisque ce dispositif législatif consacre une section à la protection du littoral et des eaux maritimes. Il définit le cadre juridique général de gestion de l'environnement qui appelle l'adoption des textes législatifs ou réglementaires spécifiques, pour tenir compte des particularités des éléments composants l'environnement.

Dans la lutte contre la pollution, il est prévu un plan d'urgence dénommé Plan national de Gestion de l'Environnement (PNGE) institué par l'article 13 de la loi-cadre du 5 août 1996. Un premier PNGE a été élaboré en 2006, puis un second en 2010.

En application de la loi-cadre, il a été créé des plans d'urgences et de secours en cas de catastrophes et de risques majeurs (Plan ORSEC)[969] placés sous l'autorité du

---

usées contenues dans le Slop Tank alors que ces eaux devaient être traitées avant d'être rejetées en mer. Elles ont été mélangées au pétrole brut et ce mélange a été déversé en mer. La communication conjointe en Conseil des ministres fait état d'un mélange contenant une quantité de pétrole estimée à 5075 m^3.

965 Décret n° 98-19 du 14 janvier 1998, JORCI n° 11 du 12 mars 1998, p. 267.

966 Article 15 du décret portant organisation du Plan POLLUMAR.

967 Le Cameroun a signé le 29 avril 1969 et ratifié le 14 mai 1984 la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entrainant ou pouvant entrainer une pollution par les hydrocarbures de Bruxelles du 29 novembre 1969 et celle adoptée le même jour sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention CLC).

968 Paul DASSE, « La mise en œuvre du Droit international de l'environnement dans le secteur marin et littoral », in La mise en œuvre nationale du Droit international de l'environnement dans les pays francophones, Actes des troisièmes journées scientifiques du Réseau « Droit de l'Environnement » de l'Agence Universitaire de la Francophonie, Yaoundé (Cameroun), 14-15 juin 2001, sous la direction de Michel PRIEUR, édition PULIM, août 2003, p.135.

969 Décret n° 98/031 du 9 mars 1998 portant organisation des plans d'urgences et de secours en cas de catastrophes ou de risques majeurs.

Ministère de l'Environnement et des Forêts. L'article 3 du décret du 9 mars 1998 dispose que *« le plan d'urgence ne peut être déclenché que lorsque l'autorité compétente est en possession de renseignements sûrs, ne donnent lieu à aucun doute sur la nature et l'ampleur de la catastrophe ou du risque majeur. »*

De façon spécifique, la lutte contre la pollution d'hydrocarbures est organisée autour du Plan national de Lutte contre les Déversements accidentels des Hydrocarbures (PNLDAH) mis en place en 2006. Ce plan qui s'articule autour de trois niveaux d'intervention en fonction de l'importance du déversement (niveau 1 : pollution mineure/ niveau 2 : pollution moyenne/ niveau 3 : pollution majeure) concerne tous les cas de déversements d'hydrocarbures qu'il s'agisse de déversement par transports maritimes routiers ou provenant de pipelines. La mise en œuvre pratique du PNLDAH nécessite une synergie d'actions de plusieurs acteurs publics[970].

Une pollution de grande ampleur n'ayant pas été recensée sur les côtes camerounaises depuis celle du 17 décembre 1975 à la suite de l'accident du pétrolier *Mobil Refiner*, il n'est pas aisé d'apprécier l'efficacité du PNLDAH.

L'étude de la pollution marine nous apprend qu'à l'occasion du transport d'hydrocarbures, celle-ci peut résulter d'accidents de navires pétroliers ou de l'activité des pipelines. Dans le cas particulier du golfe de Guinée, un phénomène se fait de plus en plus persistant : celui de la piraterie maritime. Autant qu'elle constitue une source de pollution, la piraterie perçue comme un phénomène planétaire apparaît aujourd'hui comme une réelle menace pour la sécurité des États du golfe de Guinée.

Paragraphe 2- La piraterie maritime et les infractions voisines, comme facteur de pollution marine : un phénomène qui menace la sécurité du golfe de Guinée

Le golfe de Guinée est l'une des régions au monde où les questions de la mer trouvent toutes leurs illustrations[971]. Cette zone couvre toute la façade de l'océan Atlantique-Sud depuis le Sénégal jusqu'à l'Angola.

Le golfe de Guinée constitue un espace de convergence de plusieurs intérêts stratégiques et économiques et se présente ainsi comme un centre d'enjeux sécuritaires pour toute la sous-région et même pour le reste du monde[972].

---

[970] Voir le Manuel d'exécution du PNLDAH établi en 2006 avec la collaboration du Cedre dans le cadre du Projet de Renforcement des Capacités de Gestion Environnementale dans le secteur pétrolier au Cameroun (Projet CAPECE), pp.8-10.

[971] Abdelhak BASSOU, « La mer du golfe de Guinée. Richesses, conflits et insécurité », in *Paix et Sécurité internationale*s, Revue Maroco-Espagnole de droit international et Relations internationales, n° 2, décembre 2014, p.152.

[972] Le golfe de Guinée est une route maritime directe où transitent 67% de la production pétrolière en direction des États-Unis, 22% vers l'Europe, 6% vers l'Asie Pacifique et 2% en direction de la Chine.

La convoitise économique internationale pour le golfe de Guinée se situe dès le XVIIIe siècle[973] et elle s'est accrue au fil des années en raison des richesses naturelles dont regorge le bassin sédimentaire de la région.

Actuellement, les statistiques donnent le golfe de Guinée comme la première région pétrolifère de l'Afrique où sont situés plusieurs champs pétroliers et gaziers onshore et offshore. Avec ses 24 milliards de barils de réserves prouvées et sa production journalière de plus de 5 millions de barils de brut sur les 9 millions produits quotidiennement sur le continent[974], le golfe de Guinée s'impose comme le second pôle de l'activité pétrolière dans le monde après le Moyen-Orient.

Dans cette partie du continent africain, la quasi-totalité des pays a entamé la production pétrolière depuis des décennies[975].

Avec le Nigéria premier producteur de l'« or noir » en Afrique, les États du golfe de Guinée tirent la grande partie de leurs recettes budgétaires de l'activité pétrolière[976].

Pour autant, la manne pétrolière qui devait servir au développement de ces États, loin d'être une source de richesse profitable à la majorité des populations, est devenue, selon les propos de certains analystes, exprimés avec emphase, une source de « malédiction »[977].

Les causes profondes de ce paradoxe sont à rechercher principalement dans la mauvaise gouvernance caractéristique de la plupart des États du golfe de Guinée au niveau de la gestion des ressources pétrolières[978].

Dans ce contexte perçu comme une grande frustration et une injustice sociale où les populations se sentent abandonnées alors qu'un groupuscule d'élites s'enrichit, le recours aux actes illégaux tels la piraterie, le vol de pétrole brut ou « buckering » et à des pratiques illicites de tout genre se fait de plus en plus perceptible.

L'on comprend dès lors que depuis des années, le golfe de Guinée soit devenu le terreau propice au développement d'une forme de criminalité transnationale qui a pour

---

973 Pierre KIPRE, « Sur la périodisation de l'histoire de l'Afrique de l'Ouest : le golfe de Guinée », in Afrique et histoire, 1/2004, vol.2, pp. 85-96.

974 Michel LUNTUMBUE, « Sûreté et sécurité maritimes dans l'espace CEEAC : enjeux et perspectives », note d'analyse du GRIP, n° 7 du 25 avril 2014, p.4 ; Mohamed KOURSI, « Piraterie maritime, golfe de Guinée : l'oléoduc, une manne liquide », Revue Nation du 10 juillet 2015, p.15.

975 Les premières exploration et exploitation pétrolières ont commencé au Congo en 1951 et en 1956 pour les pays comme le Nigéria et le Gabon.

976 Le pétrole représente 98% des exportations et près de 80%des recettes du budget de l'État fédéral nigérian. Entre 1971 et 2000, le Nigéria a engrangé 300 milliards de dollars de revenus pétroliers et plus de 100 milliards de dollars de 2000 à 2004. Voir l'article de Benjamin AUGE, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », Hérodote, n° 134, la Découverte, 3e trimestre 2009, p. 170.

977 Jean-Marie CHEVALIER, « l'Afrique et le pétrole : entre malédiction des importations et des exportations », Afrique contemporaine, 4/2005, n° 216, p. 60.

978 Xavier HAREL, *Afrique. Pillage à huis clos. Comment une poignée d'initiés siphonne le pétrole africain*, Paris, Fayard, 2006.

épicentre le Nigéria (plus précisément le Delta du Niger) et qui s'est progressivement étendu à l'ensemble des États de la sous-région[979].

Les attaques en mer sont multiformes et n'épargnent aucun pays de la façade maritime de l'Atlantique-Sud. Depuis les côtes ivoiriennes jusqu'à celles angolaises, aucun État n'est en reste[980].

Les cibles convoitées par les pirates et auteurs d'infractions voisines sont les tankers transportant du pétrole brut ou raffiné et les cargaisons de produits manufacturés. Le modus operandi consiste à siphonner les oléoducs (par exemple, le Nigéria dispose de plus de 4000 kilomètres d'oléoducs dans le pays) par lesquels transite le brut depuis les plates-formes d'exploitation jusqu'aux terminaux de stockage , ou à attaquer directement les navires pétroliers en positionnant souvent loin des côtes, un navire gigogne; et au moyen de vedettes rapides acquises avec le produit issu de la vente illicite d'hydrocarbures, ils prennent le contrôle du navire avant de transborder sa cargaison. Cette forme de criminalité organisée fait intervenir plusieurs compétences humaines dans le maniement des armes, le transbordement et la navigation, et bénéficie souvent de la complicité d'agents de sécurité corrompus.

La plupart des attaques se déroulent aujourd'hui entre 50 et 100 milles marins (93 à 204 kilomètres) au large des côtes, et les pirates sont lourdement armés, notamment d'AK-47, de mitrailleuses et lance-roquettes pour dissuader d'éventuelles ripostes[981].

Au cours de ces opérations, la fuite d'hydrocarbures des pipelines ou des installations pétrolières et l'écoulement du brut provenant des navires attaqués polluent l'environnement marin ainsi que les côtes.

Les pertes économiques pour les États victimes de ces attaques sont considérables. Le vol de pétrole brut ou le sabotage des installations pétrolières ont entraîné la chute de la production du Nigéria de l'ordre de 150.000 barils par jour, ce qui a occasionné pour le pays une perte de 10,9 milliards de dollars de revenus pétroliers potentiels entre 2009 et 2011[982].

---

[979] Selon un rapport du Bureau maritime international (BMI) publié en juillet 2012, 32 attaques ont été signalées au large des côtes du Bénin, du Nigéria et du Togo entre janvier et juin 2012, contre 25 en mai 2011. Selon un autre rapport du BMI, 966 marins ont été victimes d'attaques en mer dans le golfe de Guinée en 2012 contre 861 au large de la Somalie ; 58 navires ont été attaqués sur les côtes ouest-africaines en 2012 ; 51 actes de piraterie ont été répertoriés en 2013 dans la région du golfe de Guinée, soit le chiffre le plus important depuis 2008, voir le site web : www.icc.ccs.org/piracy-reporting-centre.

[980] Par exemple en 2007 et 2011, les estimations des actes assimilés à la piraterie maritime au Cameroun indiquent 150 attaques, voir Joseph Vincent NTUDA EBODE, « La nouvelle posture géopolitique du Cameroun et la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée », Piraterie et Terrorisme : De nouveaux défis sécuritaires en Afrique Centrale, Presses universitaires d'Afrique, Yaoundé, 2009, pp.43-81.

[981] Le rapport de l'International Crisis Group, « Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque », Rapport Afrique n° 195, 12 décembre 2012, p. 13.

[982] L'article de Atiopou Médard AMEVI, « Nigéria : vols du pétrole, déclin de la production et perte de 10,5 milliards de dollars de revenus », inspiré d'un article du Financial Times, consulté le 19 mars 2006.

L'ancien Président béninois Thomas Boni YAYI, dans une lettre adressée en juillet 2011 au Secrétaire général des Nations-Unies, relevait les menaces que les pirates faisaient peser sur son pays et qui provoquaient la fuite des navires dont dépendait l'économie nationale[983].

D'un point de vue historique, l'on retiendra que la piraterie maritime est consubstantielle à l'apparition de la navigation et du commerce maritimes[984]. Depuis l'Antiquité, ces « ennemis du genre humain »[985] (*hostis humani generis*) écumaient les mers et les océans pour piller les navires marchands à la recherche de fortunes.

La piraterie s'est poursuivie au Moyen Âge et sévit de nos jours. Les plus célèbres et légendaires pirates sont, entre autres, Maria LYNDSEY (elle pratiquait la piraterie au large de Terre-Neuve au cours du XVIIIe siècle), William KIDD (qui devint pirate après avoir servi comme corsaire du Comte de Bellomont. Il fut pendu suite à l'attaque d'un navire anglais par accident) et Barbe Noire (de son vrai nom Edward TEACH, un pirate anglais qui a opéré dans les Antilles et sur la côte est des colonies britanniques en Amérique)[986].

Du point de vue juridique, il a fallu attendre la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la haute mer puis la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (Montego Bay du 10 décembre 1982) pour que la piraterie ait une assise dans le droit international contemporain et soit mieux définie.

Plus que l'histoire des pirates, plus que la chronique de leurs actions téméraires et de leurs avatars, c'est le cadre juridique exceptionnel qui mérite d'être explicité tant sur le plan du droit international (A) que sur le plan du traitement législatif et judiciaire de la piraterie dans l'espace du golfe de Guinée auquel appartient la Côte d'Ivoire (B). Une réponse par la coopération régionale et internationale devrait permettre d'éliminer, ou à tout le moins, de réduire le phénomène de la piraterie dans le golfe de Guinée (C).

A- L'approche de la piraterie dans le droit international

Plusieurs actes perpétrés dans l'espace maritime sont souvent à tort, qualifiés d'actes de piraterie[987], en raison de l'ambiguïté définitionnelle que laissent subsister certains acteurs de l'activité maritime et qui est de nature à confondre la piraterie avec des

---

983 L'article, « Afrique de l'Ouest : définir la piraterie dans le golfe de Guinée », Londres, 11 décembre 2012, IRIN, p.2.

984 Pour un bref rappel historique du phénomène de la piraterie maritime, voir l'article de Bernard MARGUET, « La piraterie maritime », *Le Droit maritime français*, n° 590, 1999.

985 L'expression est de Cicéron dans De Officiis (Livre III, XXIX).

986 Lire l'article « Piraterie », dans l'encyclopédie en ligne Wikipédia, https://www.fr.wikipedia.org/w/index.php?title=piraterie&oldid=117082584, consulté le 2 août 2015.

987 Jean-Pierre QUENEUDEC, Chronique de droit international de la mer, in *Annuaire français de droit international*, volume 27, 1981, p. 684.

infractions voisines commises en mer. C'est l'approche extensive de la piraterie soutenue par le Bureau maritime international.

Mais le droit conventionnel international contemporain retient plutôt l'approche restrictive de la piraterie et la place ainsi dans sa posture défendue par la plupart des sujets de droit international.

1- L'approche extensive de la piraterie par le Bureau maritime international

Dans le but de remplir l'une des missions qui lui sont statutairement assignées, à savoir la lutte contre la fraude et les pratiques illicites à l'égard du shipping et la prise en compte des répercussions économiques que l'insécurité des routes maritimes est susceptible de générer, le Bureau maritime international (BMI)[988] fait une distinction artificielle entre la piraterie et le vol à main armée en mer, mais n'en tire aucune conséquence sur le plan de la compétence juridictionnelle.

Ainsi pour le BMI, « la piraterie et le vol à main armée constituent un acte d'abordage ou une tentative d'abordage contre tout navire avec l'intention manifeste de commettre un vol ou tout autre crime et avec l'intention manifeste ou la capacité d'user de la force dans la commission de cet acte »[989].

Cette définition extensive qui s'appuie sur la nature de l'acte commis, indépendamment de sa finalité et de l'espace géographique où il a pris forme, signifierait que tout acte de violence commis où que ce soit dans l'espace maritime placé sous la souveraineté des États côtiers (eaux intérieures, eaux territoriales, eaux archipélagiques, détroits, etc.) contre un navire constitue un acte de piraterie et/ou de vol à main armée.

L'approche soutenue par le BMI qui consiste à assimiler des actes de violence en mer à la piraterie n'est pas nouvelle.

Dans un objectif de répression en effet, des traités internationaux avaient rangé sous la qualification de piraterie des actes qui, à proprement parler, n'en relevaient pas.

Ainsi, dans le traité naval de Washington du 6 février 1922 sur les sous-marins et les gaz asphyxiants signé, mais non ratifié par la Grande-Bretagne, les États-Unis, la France, l'Italie et le Japon, stipulait que la non-observation des règles en matière d'attaque, de saisie ou de destruction des navires de commerce en temps de guerre aurait pour conséquence que de tels actes seraient punis et jugés comme s'il s'agissait d'actes de piraterie[990].

---

[988] Le Bureau maritime international (BMI) crée en 1981 est un organe interne de la Chambre de Commerce internationale (CCI). Le BMI a été créé en 1992, le Centre anti-piraterie, basé à Kuala Lumpur en Malaisie, qui est chargé de recenser en temps réel, pour l'ensemble du monde, les actes de violence commis en mer contre les navires.

[989] ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery Against Ships Report- Annual Report 2008, January 2009, p.3.

[990] Yves Van Der MENSBRUGGHE, professeur à l'Université d'Anvers (U.I.A), cours sur « le pouvoir de police des États en haute mer », en ligne, consulté le 5 juillet 2016.

L'on observe que l'assimilation d'actes de violence en mer à la piraterie, même si elle est faite dans un but de lutte contre l'insécurité maritime, s'éloigne des principes de base du droit pénal qui se veut une norme d'interprétation stricte[991] excluant tout raisonnement par analogie[992].

L'interprétation stricte est une conséquence de la maxime latine *« nullum crimen, nulla poena sine lege »* qui exprime le principe fondamental de la légalité des délits et des peines et signifie que seuls les faits incriminés au moment de leur commission, et pour lesquels une peine est prévue, peuvent faire l'objet d'une procédure judiciaire et donner lieu à une condamnation pénale[993].

Alors que la piraterie est traitée comme un crime[994] contrairement au vol à main armée qui reste un délit[995], on ne saurait s'accommoder de l'approche par assimilation ou par analogie entre la piraterie et le vol à main armée en mer qui pose en réalité un problème de compétence dans le traitement judiciaire de ces deux catégories d'infraction.

En droit pénal processuel, le crime est justiciable de la cour d'assises tandis que le vol simple ou aggravé relève de la compétence du tribunal correctionnel.

Toutes ces considérations justifient l'approche restrictive adoptée par le droit international avec la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la haute mer et la Convention des Nations-Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer.

2- L'approche restrictive de la piraterie par le droit international

L'approche restrictive de l'acte de piraterie se distingue de celle adoptée par le BMI non sur la nature des actes constitutifs de la piraterie, mais par rapport à l'espace maritime où ils se commettent. La définition restrictive se veut ainsi précise en écartant du champ de la piraterie un ensemble d'actes de violence qui, bien que caractérisés

---

[991] Cour de cassation, chambre criminelle, 11 avril 1959, Bulletin criminel 1959, n° 215, p. 433 (cassation) ; Cour de cassation, chambre criminelle, 21 janvier 1969, Bulletin criminel 1969, n° 28, p. 87 (rejet) ; Cour de cassation, chambre criminelle, 10 décembre 1985, Bulletin criminel 1985, n° 396.

[992] Cour de cassation, chambre criminelle, 23 juin 1964, Bulletin criminel 1964, n° 208, p. 448 ; Cour de cassation, chambre criminelle, 31 mars 1992, Bulletin criminel 1992, n° 134, p. 351.

[993] Georges LEVASSEUR, Albert CHAVANNE, et Jean MONTREUIL, *Droit pénal et procédure pénale*, 9e éd., Paris, Sirey, 1988, p. 29; Roger MERLE et André VITU, *Traité de droit criminel*, 7e éd. Paris, Cujas, 1997, 223 & s ; article 13 du code pénal ivoirien ; article 17 du code pénal camerounais.

[994] Voir par exemple les articles 228 à 236 du code ivoirien de la marine marchande du 9 novembre 1961, JORCI n° 62 du 22 novembre 1961, p. 1531.

[995] Même si les peines prévues en cas de vol aggravé sont criminelles, le vol conserve sa nature de délictuelle dans la quasi-totalité des législations des États du golfe de Guinée. Voir par exemple les articles 318 et 320 du code pénal du Cameroun issu de la loi n° 67/LF/1 du 12 juin 1967 modifié par la loi n° 90-0610 du 19 décembre 1990, article 396 du code pénal ivoirien, loi n° 81-640 du 31 juillet 1981, JORCI n° 1 spécial du 4 janvier 1982, p.1.

par leur gravité et les conséquences qu'ils peuvent générer à la sécurité de la navigation maritime, n'en demeurent pas moins une entorse à la souveraineté des États qui reste un concept de grands enjeux dans le droit de la mer, s'ils devaient être considérés comme des actes de piraterie.

La Convention de Genève du 29 avril 1959 sur la haute mer[996] qui est le fruit de la première Conférence des Nations-Unies sur le droit de la mer qui s'est tenue durant deux mois, de la fin février à avril, a été le premier acte de portée internationale qui a donné une base juridique à la piraterie telle que l'appréhende le droit positif contemporain.

L'article 15 de la Convention du 29 avril 1958 sur la haute mer définit la piraterie en ces termes : *« Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés :*

1) Tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés :

a) En haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord ;

b) Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;

2) Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate ;

3) Toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis aux alinéas 1 ou 2 du présent article, ou entreprise avec l'intention de les faciliter. »

L'article 101 de la Convention des Nations-Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer[997] (CNUDM) adoptée à Montego Bay en Jamaïque définit la piraterie comme suit :

« On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :

a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées :

---

[996] Le 29 avril 1958, il a été adopté à Genève quatre (4) Conventions : la Convention sur la mer territoriale et la zone contigüe entrée en vigueur le 10 septembre 1964, la Convention sur la haute mer entrée en vigueur le 30 septembre 1962, la Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer entrée en vigueur le 20 mars 1966 et la Convention sur le plateau continental entrée en vigueur le 10 juin 1964. Pour la convention sur la haute mer, voir Recueil des Traités des Nations-Unies, vol. 450, p. 82.

[997] La Convention signée à Montego Bay en Jamaïque, le 10 décembre 1982 est issue de la IIIe Conférence des Nations-Unies sur le droit de la mer (1973-1982). Elle est entrée en vigueur le 16 novembre 1994, Recueil des Traités des Nations-Unies, vol.1834, I-31363.

i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;

ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;

c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter. »

En reprenant très largement la définition fournie par la Convention du 29 avril 1958 sur la haute mer, la Convention sur le droit de la mer adopte une approche restrictive de la piraterie en l'appréhendant suivant un critère spatial et un critère lié à la finalité de l'acte.

Ainsi, la piraterie est une infraction qui, quelle que soit la nature des actes qui la constituent, se commet en haute mer entendue comme *« toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État, ni dans les eaux archipélagiques d'un État archipel. »*[998], mais aussi *« en tout lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État. »*[999]

Au regard du critère spatial, la piraterie est donc perçue comme tout acte commis exclusivement en haute mer, impliquant l'usage de la violence venant de l'extérieur du bâtiment, ce qui exclut tout acte de même nature, mais qui serait commis dans une zone de souveraineté d'un État côtier.[1000]

L'espace maritime de la haute mer n'est pas seulement, aux fins de la Convention sur le droit de la mer, celui commençant à 200 milles marins des côtes, là où finit la zone économique exclusive. Il englobe l'ensemble de l'aire marine dans laquelle prévaut le principe général de liberté de navigation de tous les pavillons (la haute mer et la zone économique exclusive) [1001]. Cette conception plus large de la notion de haute mer en matière de piraterie permet ainsi de soutenir comme Chris TRELAWNY, Directeur adjoint de la Division de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) que *« la piraterie se situe au-delà des 12 milles marins de la côte. En deçà de ces 12 milles, il s'agit de vols à main armée à l'encontre des navires. »*[1002]

---

[998] Article 86 de la Convention sur le droit de la mer et l'article 1er de la Convention sur la haute mer.

[999] Article 101 ii de la Convention sur le droit de la mer et l'article 15 b) de la Convention sur la haute mer.

[1000] Jean-Paul PANCRACIO, *Droit de la mer*, 1re éd., Paris, Dalloz, 2010, P. 446.

[1001] Philippe CHAPLEAU et Jean-Paul PANCRACIO, *la piraterie maritime : droit, pratiques et enjeux* (Vuibert, INHESJ, 2014), 28. ; l'article 58 de la CNUDM indique que le régime juridique de la haute mer prévu aux articles 88 à 115 s'applique à la zone économique exclusive.

[1002] L'article, « Afrique de l'Ouest : définir la piraterie dans le golfe de Guinée », précité.

L'Organisation maritime internationale s'inscrit en pleine conformité avec le droit international résultant des Conventions sur la haute mer et le droit de la mer en optant pour une distinction entre l'acte de piraterie et celui de vol à main armée en mer. Elle formule cette distinction dans le code de conduite qu'elle a adopté lors de la soixante-quatorzième réunion de son assemblée sous l'intitulé « code of Practice for the Investigations of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships ». Pour la définition de la piraterie, ce code se réfère intégralement et exclusivement à l'article 101 de la Convention sur le droit de la mer.[1003]

Il ne pouvait en être autrement d'autant plus que l'OMI qui est une institution spécialisée des Nations-Unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires, ne saurait adopter une position qui serait en contradiction avec un instrument juridique, œuvre de l'Organisation des Nations-Unies dont elle est un démembrement.

En définissant l'acte de vol à main armée en mer contre un navire, le code de conduite de l'OMI évoque « tout acte illicite de violence ou de détention ou tout acte de déprédation, ou menace de cela, autre qu'un acte de piraterie, dirigé contre un navire ou contre des personnes ou des biens à son bord, là où de telles infractions sont soumises à la juridiction d'un État. »[1004]

Le second critère pertinent de qualification de la piraterie est défini par la finalité privée de l'acte. En effet, en matière de piraterie, outre la nature privée du navire ou de l'aéronef pirate[1005], le but poursuivi par les pirates n'est jamais qu'une finalité privée, le pirate ne visant que le lucre, le gain, l'enrichissement[1006].

Il en résulte qu'il ne saurait avoir piraterie, mais plutôt un acte de terrorisme, si l'acte a été commis dans un but politique[1007] ou religieux même s'il a été perpétré en haute mer.

Le pirate n'est donc pas cet « aristocrate de la criminalité » présenté dans l'histoire de la criminologie comme l'auteur d'un crime politique.[1008] Et comme le rappelle, le professeur Jean-Pierre BEURIER citant madame Françoise ODIER : *«la définition*

[1003] Philippe CHAPLEAU et Jean-Paul PANCRACIO, op. cit, p.33.

[1004] L'article 2.2 du code de conduite: « Armed Robbery against ships means any unlawful act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of "piracy", directed against a ship or against persons or property on board such ship, within a states jurisdiction over such offences.»

[1005] Il faut cependant préciser que les actes de piraterie tels que définis plus haut, perpétrés par un navire de guerre, un navire d'État ou un aéronef d'État dont l'équipage mutiné s'en est rendu maître, sont assimilés à des actes commis par un navire ou aéronef privé, à condition que ces actes aient été commis en haute mer ou en un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État.

[1006] Daniel MATHONNET « De quelques remèdes à la piraterie maritime », in Le Droit maritime français, n° 706, juin 2011, pp. 534-543.

[1007] Jean-Paul PANCRACIO, « Le défi de la piraterie maritime et de son traitement judiciaire », *Cahier du CEREM*, n° 10, juillet 2009, p. 43.

[1008] Jean PRADEL, Droit pénal général, citant J. Graven, Paris, CUJAS, 2008, 17e édition, 2008-2009, p.256.

traditionnelle de la piraterie porte sur des mobiles privés et exclut la piraterie à des fins politiques. »

Le rejet de toute définition autre que celle inscrite dans l'article 101 de la Convention de Montego Bay qui reste à ce jour la disposition de référence en matière de piraterie maritime nous paraît évident et incontestable. En ce sens, on ne saurait admettre que la piraterie maritime stricto sensu soit définie, en des termes aussi extensifs qu'ambigus ainsi qu'ils suivent : *« Aujourd'hui, on entend par piraterie maritime, tout acte criminel, de vol, de pillage ou de cambriolage sciemment perpétré contre un navire, son équipage ou sa cargaison, ou tout acte similaire mené contre une installation offshore ou son personnel, ou contre une ressource sur terre depuis la mer ou par voie maritime. Par extension, la piraterie maritime devient tout acte de braconnage en milieu marin, dans le cas de pêches interdites, d'espèces protégées, de pêches dans des zones interdites ou de pêches en utilisant des pratiques interdites. »*[1009]

Cette définition qui ne repose, à notre sens, sur aucun texte conventionnel pêche par la confusion qu'elle crée entre l'acte de piraterie *« jure gentium »* et les infractions voisines et par son manque de rigueur juridique dans l'approche définitionnelle d'une infraction pénale qui interdit toute analogie ou induction.

Parfois, la distinction entre but politique et finalité lucrative est difficile à établir. C'est souvent le cas des pirates nigérians appartenant au MEND (Movement for the Emancipation of the Niger Delta)[1010] ou des pirates somaliens qui, mettant en avant des objectifs politiques se résumant à l'accomplissement d'une mission de redistribution équitable des richesses naturelles (pétrole, gaz, etc.) ou de leurs butins aux populations côtières souvent privées d'infrastructures de base et vivant dans la pauvreté, visent en réalité un enrichissement au moyen d'activités illégales.[1011]

La piraterie, stricto sensu, bien qu'elle déploie une compétence universelle en vue de la sanction des auteurs présumés, reste un crime contre le droit des gens et non un

---

[1009] Joseph Vincent Ebode NTUDA, « La nouvelle posture géopolitique du Cameroun et la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée », in Terrorisme et Piraterie : De nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale, Fondation Friedrich Ebert, Presses universitaires d'Afrique, Yaoundé, février 2010, p. 77.

[1010] Michel LUTUMBE, Mouvement pour l'Émancipation du Delta du Niger (MEND), note d'analyse du GRIP, 7 octobre 2011.

[1011] Pour une illustration de l'usage abusif de la notion de piraterie à partir d'une appréciation erronée du but poursuivi, voir l'article de Schuler Mike, « Paul Watson and Sea Shepherd are pirates, U.S Court says », sur le blog gCaptain, 27 février 2013, cité par Jean-Paul PANCRACIO sur son blog.

crime international[1012] comme les crimes contre l'humanité, les crimes de guerre, le crime de génocide ou le crime d'agression[1013].

L'intérêt que l'on déduit de la distinction entre la piraterie et les infractions voisines se trouve dans la compétence juridictionnelle qui s'attache aux deux catégories d'actes illicites. Alors qu'en matière de répression de la piraterie maritime, il est institué une compétence universelle attribuée à tous les États prévaut une compétence partagée ou quasi universelle à l'égard des infractions voisines.

a - La conséquence de l'approche restrictive : la compétence universelle attribuée aux États

La piraterie est constituée d'acte illicite de violence, de détention, de déprédation, de participation volontaire à l'utilisation volontaire d'un navire ou d'un aéronef et d'acte ayant pour but d'inciter à la commission des actes précités.[1014] Elle est donc un acte de violence, commis en haute mer, de l'extérieur, à des fins privées, à l'encontre d'un navire ou aéronef privé ou de son équipage, de ses passagers ou de leurs biens.

À l'égard de la piraterie, le droit international confère un titre de compétence universelle aux États, inspirée de la coutume internationale.[1015] L'institution d'une telle compétence peut s'expliquer en partie par l'idée que la piraterie concerne toute l'humanité, et déroge à la règle qui fait de la haute mer un espace affecté à des fins pacifiques[1016], le pirate étant perçu comme un ennemi commun.

La piraterie visée par l'article 101 de la Convention sur le droit de la mer dite piraterie *« jure gentium »* ou encore piraterie absolue ou universelle, en opposition à la piraterie relative ou par analogie[1017], commande l'engagement de toute la communauté internationale afin de lui donner une réponse répressive totale.

Sur l'aire marine internationale qu'est la haute mer, il est de principe que l'Etat du pavillon y exerce une compétence exclusive.[1018] Cependant, en matière de piraterie

---

[1012] Antonio CASSESE et Damien SCALIA, *les grands arrêts de droit international pénal*, Paris, Dalloz, 2010, p. 275. Pour ces auteurs, la piraterie est « un crime international prévu par le droit international coutumier. »

[1013] Article 5 du Statut de Rome de la Cour Pénale Internationale adoptée le 17 juillet 1998, Revue des Traités des Nations-Unies, volume 2187, n°38544, pp.3 & ss.

[1014] Article 101 de la CNUDM.

[1015] Jean-Paul PANCRACIO, ouvrage précité, pp. 42-50.

[1016] Article 88 CNUDM.

[1017] Yves VAN DER MENSBRUGGHE, « Le pouvoir de police des États en haute mer », *Revue belge de droit international*, n° 1, 1975, p. 63. Il indique que des actes sont assimilés à la piraterie au sens strict.

[1018] Article 92.1 CNUDM : « Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la convention, à sa juridiction exclusive en haute mer. »

ce principe est écarté au profit de la compétence universelle fixée par l'article 105 CNUDM en ces termes : *« Tout État peut, en haute mer, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi. »*

La compétence universelle s'inscrit dans le cadre de la coopération internationale dans la répression[1019] et permet d'une part à « tous navires de guerre ou aéronefs militaires, ou tous autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, d'effectuer une saisie pour cause de piraterie. »[1020]

D'autre part, la compétence universelle signifie que dans une matière comme la piraterie, le droit international reconnait à tout État, même si celui-ci n'a pas directement eu à souffrir de l'infraction soit par lui-même en tant que sujet de droit, soit en la personne de ses ressortissants, d'appréhender l'auteur de l'acte de piraterie et de le déférer devant ses juridictions. Il s'agit d'une aptitude ou capacité universelle à agir reconnue à tout État qui en a la possibilité de traduire les personnes soupçonnées de piraterie commise hors de sa compétence territoriale devant ses tribunaux quelles que soient la nationalité des mis en cause et celle des victimes. Elle se traduit par la formule latine « ubi te invenero, ibi te judicato : où je t'aurai trouvé, je te jugerai. »[1021]

Le titre de compétence universelle comporte pour le navire de guerre ou aéronef militaire de tout Etat qui croise en haute mer un navire privé, le droit de l'arraisonner[1022] lorsqu'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire se livre à la piraterie.[1023]

[1019] Article 100 CNUDM : « Tous les États coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État. »

[1020] Article 107 CNUDM.

[1021] Jean SALMON, Dictionnaire de droit international public, Bruxelles, édition Bruylant/AUF, 2001, p.212, cité par Philippe CHAPLEAU et Jean-Paul PANCRACIO, ouvrage précité, p.80. C'est en vertu de la compétence universelle que le Kenya a eu à juger des présumés pirates appréhendés par la Marine de certains États occidentaux. Voir par exemple l'arrêt de la Haute Cour du Kenya du 12 mai 2009 dans l'affaire *Hassan M. Ahmed et 09 autres.* Les dix coaccusés avaient été arrêtés par des officiers de la Marine américaine le 21 janvier 2006 pour avoir attaqué, détenu un navire indien en haute mer dans l'océan indien et mis en péril la vie des membres de l'équipage contre une rançon de US $ 50.000, in Cassese et Scalia, *les grands arrêts de droit international pénal*, p. 275.

[1022] L'arraisonnement est appliqué à l'action d'un navire d'État qui entend contrôler un navire privé après l'avoir fait stopper (identification, enquête de pavillon, vérification des documents de bord et de la cargaison). Il peut comprendre si nécessaire une action de vive-force lorsque le navire privé se montre récalcitrant, tente de fuir, ou a un équipage potentiellement dangereux, ou lorsqu'un navire est tombé sous le contrôle de criminels (terroristes, pirates) et qu'une opération armée d'action de l'État en mer est menée pour en reprendre le contrôle. Voir Jean-Paul PANCRACIO, ouvrage précité, pp. 86, 87 et 484. L'article 22 de la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la haute mer prévoyait déjà le droit d'arraisonnement en cas de piraterie (voir Yves VAN DER MENSBRUGGHE, op. cit., p. 61.

[1023] Article 110 CNUDM.

Toutefois, si les soupçons se révèlent dénués de fondement, le navire arraisonné est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuel, à condition que ce navire n'ait commis aucun acte le rendant suspect.

D'une façon générale, dans le cadre de la lutte contre l'insécurité de la navigation, la CNUDM a institué un droit de poursuite en faveur de l'État côtier victime d'infractions à ses lois et règlements commises dans ses eaux intérieures, sa mer territoriale ou dans la zone contigüe. Ce droit permet ainsi à l'État côtier de poursuivre un navire privé étranger contre lequel il a de sérieuses raisons de penser que ce navire a commis une infraction qui a pris corps dans l'une des zones marines susvisées et continuer la poursuite vers la haute mer, à condition que la poursuite n'ait pas été interrompue.

Dans le cas de la répression de la piraterie maritime, ''le sens'' du droit de poursuite dit *« hot pursuit »* (ou poursuite à chaud) se trouve « inversé ».[1024] La poursuite prendrait alors forme dans la haute mer ou en un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État pour continuer dans les eaux territoriales de l'État côtier.

Pour rappel, ce droit de poursuite modifié a été institué par la Résolution 1816 du Conseil de Sécurité des Nations-Unies du 2 juin 2008 adoptée lors de sa 5902e séance et autorise les navires de guerre des puissances maritimes qui auront préalablement signé un accord avec le Gouvernement fédéral de transition somalien, à poursuivre les navires ou embarcations des pirates jusque dans les eaux territoriales de la Somalie. Cette mesure s'explique par le fait que la piraterie somalienne qui avait pris une proportion inquiétante risquait de s'étendre à l'ensemble de la sous-région de l'Afrique de l'Est, surtout que l'État somalien en faillite du fait des attaques perpétrées par les rebelles shebab, n'était plus en mesure d'assurer la sécurité de ses côtes maritimes.

La conformité de la poursuite « inversée » à la Résolution onusienne suppose qu'elle ait pris naissance en haute mer ou en un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État et repose sur une situation de flagrant crime de piraterie.[1025] L'application de la Résolution 1816 a été prolongée d'une année par la Résolution 1846 du 2 décembre 2008 qui comporte un volet judiciaire dans le traitement de la piraterie somalienne en

[1024] Le terme est attribué à Jean-Paul PANCRACIO, ouvrage précité, p. 456.

[1025] Le crime ou délit flagrant est celui qui se commet actuellement ou qui vient de se commettre. Il y a également infraction flagrante lorsque dans un temps très voisin de l'action, la personne soupçonnée est poursuivie par la clameur publique ou est trouvée en possession d'objets, ou présente des traces ou indices laissant penser qu'elle a participé au crime ou au délit. Voir l'article 53 de la Loi n° 60-366 du 14 novembre 1960 portant institution d'un code de procédure pénale, JORCI n° 12 du 24 février 1961, p. 207. abrogée par la Loi n° 2018-975 du 27 décembre 2018 portant code de procédure pénale, JORCI n° 04 NS du 13 mars 2019, p. 1.; l'article 30 de la loi n° 35/61 du 5 juin 1961 portant code de procédure pénale du Gabon et l'article 37 de la loi n° 1-63 du 13 janvier 1963 portant code de procédure pénale du Congo ; Serge GUINCHARD et Thierry DEBARD, Lexique des termes juridiques, Dalloz, 21e édition, 2014, p. 434.

permettant la remise des présumés pirates appréhendés à des pays de la sous-région.[1026]

La criminalité maritime ne se limitant pas seulement aux actes de piraterie dont l'approche restrictive ne permet pas de lui apporter une réponse globale[1027], la communauté internationale a adopté diverses conventions parmi lesquelles, on note avec intérêt la convention internationale contre la prise d'otages[1028] et la Convention de Rome du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime à laquelle il convient de réserver quelques développements.

b- L'apport de la Convention de Rome du 10 mars 1988 : expression d'une lutte globale contre l'insécurité maritime

Bien que ne s'inscrivant pas dans la lutte contre la piraterie maritime au sens du droit international, la Convention de Rome adoptée le 10 mars 1988 sous l'égide de l'OMI pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, dite Convention SUA[1029], vient combler un vide juridique laissé par la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer.

L'historique de cette Convention remonte à l'affaire du détournement du paquebot *« Achille Lauro ».* En effet, le 7 octobre 1985, au large d'Alexandrie en Égypte, le paquebot *« Achille Lauro »* battant pavillon italien a été détourné par un commando palestinien qui exigeait, contre la libération des passagers, la remise en liberté de cinquante Palestiniens détenus en Israël. L'issue de ce détournement a vu l'assassinat d'un passager de nationalité américaine d'origine juive[1030].

C'est à la suite de cette affaire rocambolesque par les implications juridiques qu'elle a suscitées, que la communauté internationale et les puissances maritimes ont jugé

[1026] C'est à la suite de cette Résolution que l'Union européenne a conclu des accords de coopération avec des États comme le Kenya et les Seychelles pour le transfert, le jugement et l'incarcération des pirates somaliens sur leur territoire.

[1027] Daniel MATHONNET propose même que face à la difficulté du droit de poursuite et au champ réduit de la piraterie maritime, il faille modifier le droit international, « De quelques remèdes à la piraterie maritime », in Droit maritime français, n° 726, juin 2011, p. 535.

[1028] Adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 17 décembre1979, Revue des Traités des Nations-Unies, 1983, vol. 1316, p. 205 (cent soixante-dix États Parties, dernière visite le 30 octobre 2012).

[1029] La Convention SUA a été complétée par deux (2) protocoles additionnels : 1/ le protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental adopté à Rome, le 10 mars 1988 ; 2/ le protocole relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime adopté à Londres, le 14 octobre 2005. La Côte d'Ivoire a ratifié la Convention SUA et ses deux protocoles, voir Décision n° 13-PR, Décision n° 14-PR et Décision n° 15-PR du 6 décembre 2011, JORCI n° 06 du 9 février 2012, p. 69.

[1030] Pour plus de détails, voir l'article de Jean-Paul PANCRACIO, « L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international », in *Annuaire français de droit international,* volume 31, 1985, pp. 221-236.

urgent et impérieux[1031] d'élaborer un instrument juridique de portée universelle pour lutter contre les actes illicites perpétrés à l'encontre de la sécurité de la navigation maritime autres que la piraterie et les vols à main armée commis en mer.

La Convention SUA a été élaborée pour réprimer les actes de terrorisme commis en mer et, plus généralement tous les actes de violence susceptibles de mettre en danger la sécurité de la navigation maritime, quels que soient l'aire marine où les faits ont pris corps et le navire impliqué dans la commission des faits[1032]. C'est la raison pour laquelle, il n'est pas exact de prétendre qu'elle comprend dans son champ matériel d'application, l'infraction de vol à main armée, pas plus que la piraterie.[1033]

Ainsi, aux termes de l'article 3 de la Convention SUA, « 1. Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement :

s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence ; ou

accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ; ou

détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ; ou

place ou fait placer sur un navire, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire le navire ou à causer au navire ou à sa cargaison des dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ; ou

détruit ou endommage gravement des installations ou services de navigation maritime ou en perturbe gravement le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ; ou

---

[1031] Le préambule de la Convention SUA traduit la préoccupation des États parties de « l'escalade dans le monde entier, des actes de terrorisme, sous toutes ses formes, qui mettent en danger ou anéantissent des vies humaines innocentes, compromettent les libertés fondamentales et portent gravement atteinte à la dignité des personnes. »

[1032] Il est cependant excepté les navires de guerre et les navires d'Etat affectés à des fins non commerciales (article 2.2 Convention SUA), le cabotage et les navires qui ont été retirés de la navigation ou désarmés.

[1033] Marina Madel YAPO, la lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de Guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigéria, Programme de Bourses de Recherche, Nations-Unies- Fondation-Nippone du Japon 2012-2013, pp.96-97. L'article 3.1 a) et b) de la Convention SUA auquel il est fait référence pour définir le vol à main armée, ne contient pas de définition de cette infraction. Le vol à main armée est plutôt prévu, comme indiqué à juste titre, par l'article 2.2 de la Résolution A.1025 (26) de l'OMI du 2 décembre 2009 sur le code de pratique pour l'enquête de crime de piraterie et vols à main armée contre les navires. La Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique, dite Charte de Lomé, adoptée sous l'égide de l'Union africaine, le 15 octobre 2016, fait une distinction claire entre la piraterie et les vols à main armée contre les navires.

communique une information qu'elle sait fausse et, de ce fait, compromet la sécurité de la navigation d'un navire ; ou

blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions prévues aux al. a) à f), que celle-ci ait été commise ou tentée.

2. Commet également une infraction pénale toute personne qui :

a) tente de commettre l'une des infractions prévues au par. 1; ou

b) incite une autre personne à commettre l'une des infractions prévues au par. 1, si l'infraction est effectivement commise, ou est de toute autre manière le complice de la personne qui commet une telle infraction ; ou

c) menace de commettre l'une quelconque des infractions prévues aux al. b), c) et e) du par. 1, si cette menace est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire en question, ladite menace étant ou non assortie, selon la législation nationale, d'une condition visant à contraindre une personne physique ou morale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque. »

Cette disposition de la Convention SUA se caractérise par l'extension de son objet puisqu'elle englobe les actes de violence de toute nature commise à bord d'un navire et qui est de nature à compromettre la sécurité de la navigation de ce navire.

La répression prévue dans le cadre de la Convention SUA est fondée sur une compétence qui est soit obligatoire, soit facultative.[1034]

Elle est obligatoire lorsque l'infraction est perpétrée à l'encontre ou à bord d'un navire battant, au moment de la commission des faits, pavillon de l'État qui établit sa compétence ; lorsque l'infraction a été commise sur le territoire de cet État, y compris sa mer territoriale ou lorsque l'infraction a été commise par un ressortissant de cet État.

Le caractère facultatif de la compétence s'observe dans le cas où l'infraction est commise par un apatride qui a sa résidence habituelle dans l'État qui veut établir sa compétence, ou lorsque la victime de l'infraction est un national de cet État. La Convention permet enfin aux États de se saisir de certaines infractions en raison de leur nature, sans aucune considération du lieu où elles ont été commises ou de la nationalité de l'auteur et de la victime. Il s'agit d'infractions portant atteinte au crédit national ou moral de l'État, voire à sa sécurité. À cet égard, on a parlé à juste titre de compétence fondée sur la souveraineté de l'État et exercée dans le but de se protéger contre certaines actions[1035].

Dans le cadre de la Convention qui nous retient, les actions visées sont celles qui sont commises dans le but de contraindre un État à accomplir un acte quelconque ou à s'en

---

[1034] Article 6 paragraphes 1 et 2 de la Convention SUA ; Djamchid MOMTAZ, « La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », in *Annuaire français de droit international*, volume 34, 1988, pp.589-600.

[1035] Brigitte STERN, « Quelques observations sur les règles internationales relatives à l'application extraterritoriale du droit », in *Annuaire français de droit international,* volume 32,1986, p. 25.

abstenir. Dans ce cas, l'État Partie disposerait d'une compétence extraterritoriale, c'est-à-dire, la compétence d'attribuer des effets, surtout des sanctions pénales, aux actes accomplis en dehors du territoire national, soit dans les espaces communs, soit sur le territoire d'un autre État[1036].

Quoique certains auteurs estiment impropre l'expression « compétence quasi universelle »[1037], au profit d'une compétence universelle comme en matière de lutte contre la piraterie, la Convention SUA suscite une véritable concurrence des compétences dont le but est de parvenir, en toutes circonstances, à la répression de l'infraction.

Nous estimons que l'article 6 de la Convention SUA institue une compétence relative sur la base de critères tirés du pavillon du navire victime du terrorisme, du lieu de commission de l'infraction, de la nationalité des présumés auteurs et des victimes de l'infraction, du lieu de résidence habituelle lorsque l'infraction est commise par un apatride ou enfin de la souveraineté de l'État directement menacé dans son existence ou sa sécurité.

L'État qui établit sa compétence en considération de ces critères doit sanctionner les présumés auteurs par des peines appropriées qui prennent en compte la gravité de l'infraction, ou les extrader.

Dans le cas où le présumé auteur se trouve sur le territoire d'un État Partie qui pourrait établir sa compétence aux fins de connaitre de l'infraction, et si les circonstances le justifient, il assure la détention du mis en cause ou prend toutes les mesures nécessaires pour assurer sa présence pendant le délai utile à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

Dans cette hypothèse, les résultats de l'enquête préliminaire diligentée par cet État conformément à sa législation sont transmis à l'État requérant.

En cas de demande d'extradition, la Convention fixe deux règles fondamentales en retenant d'une part que les infractions prévues à l'article 3 sont de plein droit comprises comme cas d'extradition, ce qui impose aux États Parties d'inclure ces infractions dans leur procédure interne d'extradition.

D'autre part, la Convention constitue la base juridique d'extradition dont l'État requis peut se prévaloir lorsqu'il subordonne la demande d'extradition à l'existence d'un traité avec l'État requérant.[1038] Toutefois la Convention soumet l'extradition aux autres conditions prévues par le droit interne de l'État requis.[1039]

[1036] Max SORENSEN, « Les espaces communs et la compétence extraterritoriale de l'État », Recueil des Cours de l'Académie de droit international de La Haye, volume 101, 1960, pp. 199-216.

[1037] Philippe CHAPLEAU et Jean-Paul PANCRACIO, *ouvrage précité,* p. 29.

[1038] Article 11 de la Convention SUA.

[1039] Articles 635 à 672 de la loi n° 2005/007 du 27 juillet 2005 portant code de procédure pénale camerounais ; articles 2 à 8 de la loi ivoirienne du 10 mars 1927 relative à l'extradition des étrangers.

Les États membres de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) ont intégré les incriminations de la Convention SUA et de ses protocoles dans le code communautaire de la marine marchande adopté à Brazzaville, le 22 juillet 2012.

Quant aux trois États francophones de l'Union économique et monétaire Ouest Africaine (UEMOA) situés dans l'espace géographique délimité dans le cadre de la présente étude, à savoir le Bénin, la Côte d'Ivoire et le Togo, ils ont ratifié la Convention SUA et ses protocoles respectivement le 31 août 2006, le 6 décembre 2011[1040] et le 20 mars 2003. La Convention est entrée en vigueur, en ce qui concerne ces États, respectivement le 29 novembre 2006, le 4 mars 2011 et le 8 juin 2003.

Le cadre juridique de la répression de la piraterie maritime ayant été défini au plan international, il convient à présent d'apprécier le traitement golfe de Guinée.

B- Le traitement législatif et judiciaire de la piraterie maritime dans les États francophones du golfe de Guinée

Au plan législatif, l'on observe une transposition inachevée du droit international dans l'ordre juridique interne des États francophones du golfe de Guinée, tandis que sur le plan de la pratique judiciaire, l'infraction de piraterie telle que définie par la Convention de Montego Bay est judiciairement inexistante dans les prétoires.

1- Une transposition inachevée du droit international dans l'ordre juridique interne

Les dispositions résultant de Conventions internationales comportant des incriminations ne sont pas d'application directe et immédiate dans l'ordre juridique interne des États parties.

La Convention de Montego Bay ne déroge pas à ce principe. La Cour de Justice des Communautés européennes en a décidé ainsi dans l'affaire *Intertanko* en indiquant qu'*« il convient de constater que la Convention de Montego Bay ne met pas en place des règles destinées à s'appliquer directement et immédiatement aux particuliers et à conférer à ces derniers des droits et des libertés susceptibles d'être invoqués à l'encontre des États, indépendamment de l'attitude de l'État du pavillon du navire. »*[1041]

La question de l'applicabilité du droit international dans les droits nationaux soulève l'opposition entre la thèse moniste et la thèse dualiste longtemps débattues en

---

[1040] En ce qui concerne la Côte d'Ivoire, décision n° 13/PR du 6 décembre 2011 portant ratification et publication de la Convention SUA ; Décision n° 14/PR du 6 décembre 2011 portant ratification et publication du protocole relatif à la Convention SUA adopté le 14 octobre 2005 à Londres (Royaume-Uni) et la Décision n° 15/PRA du 6 décembre 2011 portant ratification et publication du protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental adopté le 10 mars 1988 à Rome (Italie), JORCI n° 06 du 9 février 2012, pp. 69 et 70.

[1041] CJCE, 3 juin 2008, affaire C-308/06, *Intertanko et autres c/ Secretary of State for Transport, point 64.*

doctrine:[1042] le dualisme soutenu par Heinrich TRIEPEL (1866-1946) et Dionisio ANZILOTTI (1867-1950) tend à affirmer que les normes du droit international n'acquièrent de force juridique qu'autant qu'elles ont été transposées en droit interne, tandis que le monisme développé par Hans KELSEN (1881-1973) tend à affirmer que le droit international prévaut de façon immédiate en droit interne.

Pour la plupart des États francophones du golfe de Guinée de culture juridique française, dont la Côte d'Ivoire, le système moniste a la faveur des Constitutions de ces États. À l'instar de l'article 55 de la Constitution française, on y trouve la formule consacrée qui stipule que *« les traités ou accords régulièrement tarifiés ou approuvés, ont dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité de son application par l'autre partie. »*[1043]

Cette disposition signifie que par le seul fait d'une disposition constitutionnelle, la règle d'origine conventionnelle a une autorité plus grande que celle des lois de l'État et trouve à s'appliquer directement dès lors qu'elle est régulièrement ratifiée et publiée.

Vraie en partie, cette assertion[1044] n'est cependant pas exacte dans le cadre d'une Convention internationale comportant des dispositions répressives.

En effet, le caractère *« self-executing »*, c'est-à-dire l'applicabilité directe et immédiate du fait de la ratification[1045] et de la publication de la convention, n'est pas attaché à de telles dispositions.

L'application de ces Conventions dans l'ordre juridique interne implique, pour chaque État Partie, la mise en concordance de son droit national avec le droit international par la transposition des dispositions relatives à la piraterie maritime *« jure gentium »* dans le code pénal ou dans un texte spécifique incriminant la piraterie et fixant les peines applicables aux auteurs ainsi qu'une procédure pénale clairement définie.

En l'état actuel du droit interne des pays francophones du golfe de Guinée, de telles dispositions, à notre sens, n'ont pas encore été adoptées.

[1042] Voir les développements de la Section 1 du Chapitre 1 du Titre 1 de la Première Partie.

[1043] Articles 147 de la Constitution du Bénin du 11 décembre 1990, 45 de la Constitution du Cameroun du 2 juin 1972 modifiée par la loi n° 96-06 du 18 janvier 1996, 140 de la Constitution du Togo du 3 décembre 2002, 184 de la Constitution du Congo du 20 janvier 2002, 87 de la Constitution ivoirienne du 1er août 2000, 215 de la Constitution de la République Démocratique du Congo du 18 février 2006.

[1044] Pour les Conventions internationales qui comportent des dispositions qui ont pour objet la protection internationale des droits de l'homme ou en matière répressive celles qui relèvent de garanties de droits reconnus à la personne comme le respect des droits de la défense ou le droit à un procès équitable. Voir Jean-Paul PANCRACIO, « le défi de la piraterie maritime et son traitement judiciaire », in Cahier CEREM n° 10, juillet 2009, p. 46 ; Philippe CHAPLEAU et Jean-Paul PANCRACIO, ouvrage précité, p. 95.

[1045] Tous les États francophones du golfe de Guinée ont déposé les instruments de ratification de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer, auprès du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations-Unies, à l'exception du Congo qui l'a seulement signée, voir la liste dans Droit de la mer, Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Bulletin n° 44, 2001.

Certes, le code communautaire de la marine marchande de la CEMAC[1046] adopté à Brazzaville, le 22 juillet 2012 et qui s'inscrit dans le cadre de l'harmonisation du droit applicable en matière maritime dans l'espace CEMAC, a incriminé la piraterie au sens de la Convention de Montego Bay[1047] et même déterminé la compétence juridictionnelle. Mais pour autant, l'effectivité de l'application de la convention n'est pas assurée, d'autant que les pénalités qui doivent être fixées par chaque État membre de la CEMAC ne le sont pas encore.

Le code communautaire qui est d'application directe dans l'espace CEMAC[1048] constitue un instrument juridique de base que les États Parties doivent intégrer dans leur législation nationale en déterminant les peines applicables à la piraterie.

L'organisation de la répression sur le plan interne ne peut se satisfaire des dispositions du code communautaire en matière de piraterie ; elle exige une mise à niveau du droit pénal national pour être en adéquation avec la Convention sur le droit de la mer[1049] et subséquemment avec le code communautaire.

Les États membres de l'UEMOA[1050], contrairement à leurs homologues de la CEMAC, ne disposent pas de code communautaire de la marine marchande.[1051] Le Bénin, la

---

[1046] La CEMAC comprend le Cameroun, la Centrafrique, le Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale et le Tchad.

[1047] L'article 783 du code dispose : « 1. On entend par piraterie, l'un quelconque des actes suivants :

a) tout acte illicite de violence commis par l'équipage ou des passagers d'un navire privé, agissant à des fins privées et dirigé :

i) contre un autre navire ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;

ii) contre un navire, des personnes ou des biens en un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire pirate, en connaissance de cause ;

c) tout acte d'incitation à commettre les actes définis aux alinéas a) et b), ci-dessus, ou commis dans l'intention de les faciliter.

2. Les dispositions du présent article s'appliquent à tout bâtiment de guerre ou à tout navire affecté à un service public dont l'équipage mutiné s'est rendu maître.

[1048] L'article 798.2 du code dispose : « sauf dispositions contraires, le présent code est impératif dans toutes ses prévisions et est directement applicable dans tous les États membres. »

[1049] Dans la Résolution 1976 du 11 avril 2011 adoptée dans le cadre de la lutte contre la piraterie somalienne, le Conseil de Sécurité des Nations-Unies « exhorte les États de la région à ériger la piraterie en infraction pénale dans leur droit interne. »

[1050] Il s'agit du Bénin, du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire, de la Guinée-Bissau, du Mali, du Niger, du Sénégal et du Togo.

[1051]La Directive n° 04/2008/CM/UEMOA portant mise en place d'un cadre institutionnel harmonisé du sous-secteur maritime au sein de l'UEMOA adoptée à Dakar, le 28 mars 2008 dont l'objet est d'assurer la mise en place au sein de l'Union d'un cadre institutionnel harmonisé, susceptible d'accompagner et de faciliter la mise en œuvre du Programme commun de développement du sous-secteur maritime ne fait aucune référence à la Convention de Montego Bay alors que l'activité maritime peut être affectée par des actes de piraterie.

Côte d'Ivoire et le Togo ont adopté chacun un code de la marine marchande[1052] dans lequel la piraterie a été incriminée et les peines applicables fixées.[1053] Toutefois, on observe que les dispositions sur la piraterie qui reprennent textuellement celles de la loi française du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritimes évoquent une piraterie classique, de droit commun, totalement différente de la piraterie *« jure gentium »* définie par l'article 101 de la Convention sur le droit de la mer.

La loi ivoirienne du 22 novembre 1961 et celle du Togo du 12 août 1971 portant code de la marine marchande adoptées avant la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 nous paraissent désuètes, en ce qui concerne les dispositions relatives à la piraterie. Ces États, y compris le Bénin, gagneraient à modifier leur législation pour la mettre en conformité avec le droit international. De cette façon, ils se doteraient d'un instrument juridique de lutte contre la piraterie maritime et répondraient conséquemment aux impératifs juridiques internationaux des États à coopérer dans la lutte contre la piraterie[1054].

Le code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du centre adopté à Yaoundé, le 25 juin 2013, lors du Sommet des Chefs d'État et de gouvernement sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée, définit la piraterie stricto sensu en son article 1er-3[1055] et fixe le cadre de compétence juridictionnelle pour réprimer cette infraction. Toutefois, en disposant que *« les actes criminels transnationaux dans le domaine maritime prévus aux termes de l'article 1er, paragraphe 3 du présent Code de conduite sont intégrés dans les législations nationales afin d'être incriminés, poursuivis et réprimés sur le territoire des États signataires… »*, l'article 15 dudit code prescrit à chacun des États signataires

---

[1052] La loi n° 2010-11 du 27 décembre 2010 portant code maritime en République du Bénin ; loi n° 61-349 du 9 novembre 1961 relative à l'institution d'un code de la marine marchande, JORCI n° 62 du 22 novembre 1961, p. 1531 et ordonnance n° 29 du 12 août 1971 portant code de la marine marchande du Togo, JORT du 16 septembre 1971, p. 461.

[1053] Les articles 643 et 644 du code maritime en République du Bénin ; 228 à 236 du code ivoirien de la marine marchande et 147 à 155 du code de la marine marchande du Togo.

[1054] Article 100 CNUDM.

[1055] Article 1er-3 du code de conduite : On entend par « piraterie **:** l'un quelconque des actes suivants :

a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé : i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens, à leur bord, en haute mer ;

ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;

c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux alinéas a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.

l'obligation d'intégrer l'infraction de piraterie comme un crime, dans sa législation nationale et de fixer les sanctions pénales y afférentes.

À l'échelle continentale, les États membres de l'Union africaine ont adopté à Lomé, le 15 octobre 2016, la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique[1056]. Selon les analyses de certains experts, il s'agit d'un instrument juridique majeur dans la lutte contre l'insécurité maritime sous toutes ses formes, pourvu que la volonté politique nécessaire à son application se manifeste clairement.

En l'absence d'une transposition dans l'ordre juridique interne, ces textes ne peuvent servir de fondement juridique à la poursuite de la piraterie maritime au sens du droit international.

Cet état de fait illustre suffisamment l'environnement du droit positif des États francophones du golfe de Guinée caractérisé par une ineffectivité de l'application du droit international en matière de piraterie maritime marquée par un manque de volonté politique à transposer, avec toute la clarté et la rigueur souhaitées, dans l'ordre juridique interne, une réglementation qui prenne en compte la définition de la piraterie issue de la Convention de Montego Bay, les pénalités nécessaires à une répression exemplaire, sur la base d'une procédure qui détermine les compétences en matière de poursuite, de privation de liberté des auteurs présumés d'acte de piraterie et les juridictions devant connaître de l'infraction.

Dans la lutte contre la piraterie par des moyens juridiques, les États européens ont une avance sur ceux de l'Afrique subsaharienne[1057].

La loi belge du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime[1058] constitue le cadre juridique interne de la répression de l'infraction. Elle définit la

---

[1056] La Charte de Lomé qui entrera en vigueur trente jours après la ratification du 15e État membre de l'UA a été signée par 31 États sur les 51 délégations présentes. On y retrouve la définition de la piraterie au sens du droit international.

[1057] Pour une explication des lois française et belge, Paul-Alexandre JANSSENS, « La loi française de lutte contre la piraterie maritime à l'épreuve des mesures pionnières adoptées par la Belgique », in Le Droit maritime français, n° 726, juin 2011, pp. 544-551.

[1058] L'article 3 § 1er de la loi belge du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le code judiciaire définit l'infraction de piraterie en ces termes : « Constitue une infraction de piraterie l'un des actes suivants :
a) tout acte illicite de violence, de menace, de détention ou de déprédation commis par l'équipage ou les passagers d'un navire privé agissant à des fins privées et dirigé :
i) contre un autre navire, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;
ii) contre un autre navire, des personnes ou des biens à leur bord, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;
b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire est un navire-pirate ;
c) toute tentative, tout acte préparatoire, ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter. » ; LE Hardy de Beaulieu Louis, « La nouvelle législation belge relative à la piraterie maritime », in Revue internationale de Droit comparé, volume 62, n° 3, 2010, pp.741-753.

piraterie conformément à l'article 101 de la Convention de Montego Bay, fixe les peines qui lui confèrent la nature de crime et explicite le cadre processuel applicable à la poursuite des auteurs présumés.

La France a suivi la Belgique en réintroduisant[1059] l'infraction de piraterie dans son corpus législatif interne avec l'adoption de la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de l'État en mer.[1060] Par cette loi, la France a renforcé son arsenal législatif dans la lutte contre la piraterie[1061] en clarifiant les dispositions relatives aux mesures de restriction ou de privation de liberté, en accordant désormais la compétence au juge des libertés et de la détention[1062] pour leur prolongation au-delà du délai de quarante-huit heures de restriction ou de privation de liberté.

L'ineffectivité de tels dispositifs juridiques dans les ordres juridiques internes des États du golfe de Guinée constitue un obstacle à l'effectivité de la pratique judiciaire de la piraterie.

2- Une pratique judiciaire inexistante

En partant du principe de la légalité des délits et des peines (*nullum crimen, nulla poena sine lege*)[1063] qui constitue l'un des piliers fondamentaux du droit pénal et qui s'impose au juge, la question du traitement judiciaire de la piraterie stricto sensu dans les États francophones du golfe de Guinée dépend de l'existence de dispositifs juridiques qui encadrent cette infraction.

[1059] La loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritimes (Bulletin des Lois 8e S.28. n° 663) avait institué le crime de piraterie. Mais à la différence de la piraterie stricto sensu telle que définie par l'article 101 CNUDM, celle visée dans la loi française de 1825 est appréhendée sous une approche qui ne tient pas compte des critères relatifs à l'espace maritime de commission des faits, à la nature des actes incriminés, à la nature privée du navire-pirate et à la finalité de l'acte de piraterie. La loi du 10 avril 1825 a été abrogée par la loi n° 2007-1787 du 20 décembre 2007.

[1060] JORF n° 0004 du 6 janvier 2011, p. 374, texte n° 2.

[1061] Luc BRIAN, « Lutte contre la piraterie maritime : la France renforce son arsenal législatif », Gazette du Palais, édition gén., 19 janvier 2011, pp. 8-12.

[1062] La Cour européenne des Droits de l'Homme de Strasbourg avait condamné la France dans l'affaire *Medvedyev* pour manquement à l'article 5, paragraphe 1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. La privation de liberté des présumés délinquants entre le moment de leur arrestation et leur transfert à bord du navire intercepteur et le moment de leur débarquement sur la terre doit être décidée par un « magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires… » et non par une autorité judiciaire qui n'est pas indépendante à l'égard du pouvoir exécutif, en l'occurrence le procureur de la République, arrêt CEDH, 5e section, n° 3394/03 du 10 juillet 2008, paragraphe 61, Dalloz, 2008, p.3055 et ss.

[1063] Ce principe est reconnu comme ayant valeur constitutionnelle. À titre d'exemples : article 16 de la Constitution du Bénin du 11 décembre 1990, préambule de la Constitution du Cameroun du 2 juin 1972 modifiée par la loi n° 96-06 du 18 janvier 1996, article 7 de la loi n° 2016-886 du 8 novembre 2016 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, JORCI n° 16 (Numéro spécial), 9 novembre 2016**.**

Un officier de la marine nationale ivoirienne décrivait de façon symptomatique, le sort des pirates appréhendés dans le golfe de Guinée en ces termes : *« sur le sort réservé aux pirates interpellés : je ne pourrai pas te donner de renseignements sur ce sujet parce que nos lois sont muettes ou obsolètes et ne tiennent pas compte des réalités contemporaines. Mais l'un des sorts que je connais, c'est la mort des pirates au cours des échanges de feu. »*[1064] Autant dire que malgré le nombre croissant d'actes de piraterie dans l'espace maritime du golfe de Guinée ces dernières années[1065], le traitement judiciaire des présumés auteurs de piraterie « appréhendés » est problématique. Aucune donnée officielle ne communique sur la question pour la simple raison qu'il n'existe pas de procès consacré à la lutte contre la piraterie dans les États francophones du golfe de Guinée en général et en Côte d'Ivoire en particulier. L'autre raison en est que la Convention de Montego Bay n'a pas été internalisée dans l'ordre juridique de ces États.

Nos propos sont corroborés par ceux de l'Amiral Édouard GUILLAUD, chef d'état-major français des armées lorsqu'il affirme : « *90% des pirates interceptés sont relâchés. Le traitement juridique des pirates est dans l'impasse ; les accords régionaux, notamment avec le Kenya et Maurice, s'essoufflent et l'Union européenne peine à trouver des solutions. La piraterie n'a pas de solution militaire. Nous sommes là pour faire baisser la pression. La solution est à terre. Elle est globale et avant tout politique (...)* »[1066]

Du côté de la corne de l'Afrique, la piraterie somalienne fait l'objet d'un traitement judiciaire particulier depuis l'adoption de la Résolution 1816 du Conseil de sécurité des Nations-Unies *« demandant à tous les États, en particulier aux États du pavillon, aux États du port et aux États côtiers, ainsi qu'aux États de nationalité des victimes ou des auteurs d'actes de piraterie ou de vols à main armée et aux États tirant juridiction du droit international ou de leur droit interne, de coopérer en vue de déterminer lequel aura compétence et de prendre les mesures voulues d'enquête et de poursuite à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, conformément au droit international applicable, y compris le droit international des droits de l'homme, et de seconder ces efforts, notamment en fournissant une assistance en matière de logistique et d'accès aux voies de droit aux personnes relevant de leur juridiction et de leur contrôle, telles que les victimes, les témoins et les personnes détenus dans le cadre d'opérations menées en vertu de la présente résolution.»*[1067]

[1064] La réponse du commandant Ghislain GUIE à une demande d'information que nous lui avons adressée au sujet de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée.

[1065] « Toujours plus de piraterie au large de l'Afrique », Jeune Afrique, 16 juillet 2011 ; Noël N'DONG, « Sécurité maritime : les actes de piraterie en hausse dans le golfe de Guinée », International, 24 octobre 2013.

[1066] Mer et Marine, 22 octobre 2010, accessible à l'adresse, http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=114362.

[1067] Résolution 1816, paragraphe 11.

À la suite de cette Résolution onusienne qui engageait les États désireux d'emprunter les routes maritimes commerciales situées au large des côtes somaliennes, à renforcer leur coopération avec le Gouvernement fédéral de transition, l'Union européenne a signé, le 6 mars 2009, un accord avec le Kenya dans le cadre de l'opération « Atalante » qui a pour mission la protection des navires du Programme alimentaire mondial (PAM) chargés d'acheminer l'aide humanitaire à destination de la Somalie.

Le 30 octobre 2009 et plus tard en juillet 2011, l'Union européenne a signé des accords de transfèrement avec les Seychelles et l'Île Maurice dont l'objet était de favoriser la remise des pirates à leur région d'origine (le Somaliland ou le Puntland) une fois jugés par les juridictions de ces deux pays.

Dans le cadre de cette coopération, on peut noter, qu'en dépit des dissensions qui ont émaillé les relations des parties[1068], les résultats obtenus ont été globalement satisfaisants[1069], ce qui pourrait augurer à l'avenir, d'une baisse significative des actes de piraterie au large des côtes somaliennes.

En conséquence de l'incurie législative et judiciaire relevée ci-devant, la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée, ne peut se mener que sur le terrain de la coopération.

C- La lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée par la coopération

À rebours des États de la CEEAC[1070] où des avancées institutionnelles et la mutualisation des moyens de lutte sont réelles[1071], ceux de la CEDEAO accusent un retard en matière de coopération maritime. Ce handicap qui doit être surmonté appelle une mutualisation des efforts de l'ensemble des États du golfe de Guinée et un soutien de la communauté internationale qui, au regard de l'état actuel des lieux, nous paraît inconséquent par rapport à ses interventions dans la lutte contre la piraterie somalienne.

[1068] Le Kenya avait rompu sa coopération du fait de l'engorgement de ses prisons et de l'insuffisance des aides financières que lui apportait l'Union européenne.

[1069] Au moins, des pirates ont été arrêtés et jugés ou libérés. Ainsi de 2006 au 30 septembre 2012, il y a eu en Belgique : 2 détenus, 1 condamné ; Espagne : 8 détenus, 2 condamnés ; France : 18 détenus, 5 condamnés ; Kenya : 137 détenus, 74 condamnés, 17 acquittés, 10 peines exécutées ; Seychelles : 105 détenus, 83 condamnés, 2 retournés au Puntland ; Puntland : 290 détenus, 240 condamnés ; Somaliland : 35 détenus, 35 condamnés.

[1070] Les 10 États membres de la CEEAC : Angola, Burundi, Cameroun, Centrafrique, Congo, Gabon, Guinée-Equatoriale, République Démocratique du Congo, Sao Tomé et Principe et Tchad.

[1071] La CEEAC a initié en octobre 2009 une stratégie de sécurisation du golfe de Guinée qui s'articule autour de deux axes : la création d'un Centre de coordination régionale pour la Sécurité maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC) dont le rôle est de mettre en commun les compétences militaires et civiles des pays membres, et la mise en place d'une « synergie » avec la Commission du golfe de Guinée et la CEDEAO. La CEEAC a, à cet effet divisé son espace en trois zones géographiques : A, B et D, allant de l'Angola au domaine maritime camerounais, voir le rapport Afrique de International CRISIS GROUP, « le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque », n° 195, 12 décembre 2012, p.22.

1- La nécessaire mutualisation des efforts de coopération des États du golfe de Guinée

Pris individuellement, les États du golfe de Guinée ne disposent pas de capacité nécessaire pour exercer un contrôle efficace sur leurs zones maritimes et les installations pétrolières situées à 100 milles marins des côtes. Leurs capacités navales sont considérablement réduites du fait de la vétusté, du manque de maintenance ou de l'insuffisance de la flotte navale[1072], alors que les bandes criminelles souvent mieux équipées[1073] et aguerries multiplient les attaques au-delà des 12 milles nautiques.

Les initiatives solitaires, dans ces circonstances, s'avèrent indubitablement inopérantes et inefficaces. Ainsi, face à la montée de la piraterie dans le golfe de Guinée, les États de ce vaste espace maritime composé d'environ 16 pays qui se partagent 600 kilomètres de littoral ininterrompu[1074] , ont entrepris des initiatives en vue de la mutualisation des efforts de coopération au-delà du cadre sous-régional[1075] pour les porter au niveau régional.

Cette mutualisation des efforts a pris forme au plan institutionnel par la création, le 7 mai 1975, de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) qui s'est dotée d'organes spécialisés (l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la mer d'Abidjan, l'Académie Maritime du Nigéria et l'Université Maritime Régionale d'Accra) dont les objectifs multiples se déclinent en trois points essentiels : promouvoir l'économie maritime, assurer la sécurité et la sûreté maritimes et renforcer la protection de l'environnement marin et fluvio-lagunaire dans la sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre.[1076]

La prise de conscience du phénomène de la piraterie dans les eaux maritimes par les États du golfe de Guinée, dans sa perception actuelle marquée par son ampleur et la violence avec laquelle opèrent les pirates, a véritablement été observée à partir de l'année 2010 alors que les actes incriminés sont en essor depuis la fin des années 1990. C'est le cas des États de la CEDEAO qui ont longtemps focalisé leur attention sur les défis de la sécurité terrestre, croyant que la question de la sécurité maritime était en grande partie un problème nigérian lié aux activités interminables d'insurrection dans le Delta du Niger.

[1072] Alexis RIOLS, « Piraterie et brigandage dans le golfe de Guinée », Centre d'Études supérieures de la Marine, 2010, p.57 ; Rapport Afrique de l'International CRISIS GROUP, précité, p.23 ; Rapport sur l'Afrique de l'Ouest « Le Bénin face à l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée », in Institut d'Études et de Sécurité, n° 12, mai 2015, p. 2.

[1073] Rapport Afrique de l'International CRISIS GROUP, précité, p.13.

[1074] Charles UKEJE et Ela Wullson MVOMO, « Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de Guinée », Friedrich Ebert Stiftung, n° 11 des Séries FES sur la Paix et la Sécurité en Afrique, p. 6.

[1075] Des actions sous-régionales ont été entreprises avec la création de la CEEAC (traité de Libreville du 18 octobre 1983), de la Commission du golfe de Guinée (3 juillet 2001) et de la CEDEAO (traité de Lagos du 28 mai 1975 révisé à Cotonou le 23 juillet 1993).

[1076] La Convention portant institutionnalisation de l'OMAOC, en ligne, consultée, le 4 juillet 2016.

En 2012, adoptant le modèle opérationnel de la CEEAC, la CEDEAO a créé la « zone E » qui couvre le Nigéria, le Niger, le Bénin et le Togo dont le but est de constituer un goulot d'étranglement de la piraterie et des autres activités criminelles opérées le long des eaux du golfe de Guinée.[1077]

Dans sa Résolution 2018 du 31 octobre 2011 adoptée lors de sa 6645e séance, dans le cadre de la lutte contre les actes de piraterie commis au large des côtes du Golfe de Guinée, le Conseil de sécurité des Nations-Unies invite la CEDEAO, la CEEAC et la Commission du Golfe de Guinée (C.G.G) à coordonner l'action au niveau régional pour élaborer une stratégie globale visant à lutter contre la menace que posent les actes de piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée.

À la suite de cette Résolution, un Mémorandum d'entente a été signé à Yaoundé, le 25 juin 2013 entre la CEDEAO, la CEEAC et la C.G.G lors du sommet des Chefs d'État et de gouvernement sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest.

Ce Mémorandum constitue un outil juridique de coopération qui élabore un ensemble d'objectifs majeurs, à savoir la coordination et la mise en œuvre des activités conjointes, la promotion d'un partenariat étroit entre les parties, l'échange régulier d'informations et le partage des expériences, l'harmonisation des procédures de contrôle des navires, des installations portuaires, la promotion de la lutte contre la criminalité en mer. La réalisation de ces objectifs appelle la coopération technique, la formation et le renforcement des capacités, la gestion de l'information et la collecte des données, la mobilisation des ressources et la gestion des frontières maritimes.[1078]

Au-delà de ces initiatives qui restent, pour une grande part, au stade de déclarations d'intention, il n'est pas inutile d'indiquer que la coopération régionale entre les États qui partagent la façade maritime de l'Atlantique-Sud doit se concrétiser par des actions fortes et persuasives. Celles-ci peuvent se résumer à des patrouilles conjointes régulières[1079] pour sécuriser les installations pétrolières offshore et les pipelines, assurer la sécurisation du transport de la production pétrolière en direction des terminaux de stockage et des produits pétroliers raffinés.

La solution à la question de la piraterie qu'*« il faut considérer comme un phénomène complexe »*[1080] commande l'internalisation des instruments juridiques de lutte contre ce fléau. Ce processus qui se présente comme un impératif de premier rang doit être effectif pour l'ensemble des États de la région.

[1077] Charles UKEJE et Ela Wullson MVOMO, « Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de Guinée », article précité, p. 25.

[1078] Articles 2 et 4 du Mémorandum d'entente.

[1079] Des patrouilles conjointes du Bénin et du Nigéria avaient eu lieu le long des côtes béninoises. Dans la Résolution 2039 du 29 février 2012, le Conseil de sécurité invitait les deux États à poursuivre leurs patrouilles au-delà de mars 2012.

[1080] Les propos sont de monsieur Jack LANG, conseiller spécial du Secrétaire général des Nations-Unies pour les questions juridiques liées à la piraterie au large de la Somalie.

Enfin, pour être complet sur le sujet, il est nécessaire qu'au plan judiciaire, il soit mis en place, à défaut d'un tribunal pénal régional[1081], des sections pénales spécialisées dans les juridictions des États du golfe de Guinée.

Les problèmes d'ordre juridique liés à la compétence rationae materiae (au regard des incriminations à réprimer), la compétence *rationae temporis* (au regard du temps), la compétence *rationae loci* (au regard du lieu), la compétence rationae personae (au regard des personnes) et le fondement juridique d'un tribunal pénal international ad hoc ou de tribunaux pénaux régionaux comme la Cour pénale internationale, la Cour internationale de Justice ou le Tribunal international du droit de la mer[1082], qui rendent malaisée la création de ces juridictions d'envergure internationale ou régionale, conduisent à favoriser la création de sections spécialisées à l'intérieur des juridictions nationales.

Dans cette hypothèse, il s'agira, sans aucune modification législative de l'organisation judiciaire aux multiples péripéties administratives, de mettre en place, au sein des tribunaux de première instance, des cours d'appel et des cours de cassation situés dans les capitales politique ou économique[1083] tournées vers la mer (la proximité de ces juridictions des côtes est de nature à faciliter le transfert des auteurs présumés et à sauvegarder les preuves de l'infraction), une chambre ou section spécialisée. Une simple ordonnance du président de la juridiction concernée prise en début de chaque année judiciaire devrait suffire pour instituer ces chambres spécialisées dont les attributions s'articuleront autour des questions de la piraterie, et animées par des magistrats spécialisés dans la lutte contre la piraterie maritime.

2- L'apport inconséquent de la communauté internationale dans la lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée

Dans la Résolution 2039 du 29 février 2012 adoptée lors de sa 6727^{e} séance[1084], le Conseil de sécurité des Nations-Unies « encourage les partenaires internationaux à fournir un appui aux États et aux organisations de la région pour leur permettre de renforcer leur capacité de lutter contre la piraterie et les actes de vol à main armée dans le golfe de Guinée.»[1085] Mais l'engagement et le soutien qu'a suscité cet appel auprès de la communauté internationale n'a pas été, à notre sens, à la hauteur de

---

[1081] L'idée de création d'un tribunal pénal international ad hoc, de tribunaux pénaux régionaux ou de sections pénales spécialisées au sein des juridictions nationales prend sa source dans la résolution 1948 du Conseil de sécurité du 27 avril 2010 dans le cadre de la lutte contre la piraterie somalienne.

[1082] Philippe CHAPLEAU et Jean-Paul PANCRACIO, ouvrage précité, pp.118-119.

[1083] La quasi-totalité des États du golfe de Guinée ont des capitales politique ou économique situées sur la façade maritime : Abidjan (Côte d'Ivoire), Accra (Ghana), Lomé (Togo), Porto Novo (Bénin), Lagos (Nigéria), Douala (Cameroun), Bata et Malabo (Guinée-Équatoriale), Libreville (Gabon), Sao Tomé (Sao Tomé et Principe), Luanda (Angola).

[1084] S/RES/2039 (2012).

[1085] Paragraphe 8 de la Résolution.

l'engagement de cette même communauté internationale dans le cadre de la lutte contre la piraterie somalienne[1086] qui a permis aujourd'hui une baisse significative d'actes criminels dans cette zone maritime de l'Afrique de l'Est[1087].

Il a été déjà souligné que le golfe de Guinée affiche un intérêt stratégique pour les pays du Nord et ceux d'Asie où transitent d'importantes quantités de produits pétroliers ou manufacturés.

Les États-Unis d'Amérique qui ont redéfini leur politique énergétique envers l'Afrique à la suite des attentats du 11 septembre 2001, et à cause de l'instabilité grandissante du Moyen-Orient, ne manifestent qu'une présence assez marginale, en rapport avec leurs intérêts géoéconomiques et géostratégiques. La difficulté qu'ils ont à trouver un siège sur le continent pour l'AFRICOM (United States Africa Command) est un paradigme de cette lente implication.

Même si des initiatives américaines méritent d'être relevées[1088], nous estimons que l'action des États-Unis face à la menace que représente la piraterie dans le golfe de Guinée est nettement en deçà des atteintes des pays de la région et en inadéquation avec la puissance militaire et logistique dont dispose ce pays.

Le rôle joué par les anciennes puissances coloniales, en l'occurrence la France et le Royaume-Uni, à travers l'opération « Corymbe »[1089], l'opération ASECMAR (Appui au renforcement du Secteur de la Sécurité maritime dans le golfe de Guinée) qui a concerné le Bénin, le Togo, le Nigéria, la Côte d'Ivoire et la Guinée, et l'appui apporté au Ghana par la Grande-Bretagne par l'établissement d'un centre d'échange

---

[1086] Gwenaëlle PROUTIERE-MAULION et Cédris LEBOEUF, « Internationalisation et privatisation de la lutte contre la piraterie maritime : approche comparative de la Corne de l'Afrique et du Golfe de Guinée », *Le Droit maritime français*, n° 771, août 2015, pp. 653-666.

[1087] Les accords de coopération entre l'Union européenne et le Kenya, l'Île Maurice et les Seychelles pour le jugement et le transfèrement des pirates, le programme EVEXI d'Interpol (Evidence-Exploitation-Intelligence) lancé par l'Union européenne et financé par la France et la Norvège, la création en 2008 de la Maritime Security Patrol Area (MSPA) remplacée en février 2009 par l'international Recommanded Transit Corridor (IRTC) qui est un corridor de navigation pour les bâtiments souhaitant traverser le golfe d'Aden, l'opération d' « Atalante » lancée par l'Union européenne le 8 décembre 2008 pour assurer la protection des navires du Programme alimentaire mondial acheminant de l'aide humanitaire en direction de la Somalie, l'opération « Ocean Shield » de l'OTAN lancée le 17 août 2009 ainsi que les multiples interventions françaises, américaines, russes, japonaises, chinoises, indiennes et des EPE « Équipes de Protection embarquée » sont autant d'actions menées en synergie dans le golfe d'Aden, Philippe CHAPLEAU et Jean-Paul PANCRACIO, ouvrage précité, pp.122-140.

[1088] Les États-Unis ont œuvré à l'amélioration du système nigérian de surveillance « Regional Maritime Awareness Capability » (RMAC) en l'aidant notamment à installer des radars, des équipements de radio et des systèmes d'identification automatique (SIA). Deux exercices multinationaux de formations navales dénommés « Obangame Express 2012 » ont été organisés par les USA à Douala (Cameroun) et à Calabar (Nigéria) ; une base américaine aérienne est en construction à Agadez au Niger. Elle devrait servir au déploiement des drones dans le cadre de la lutte antiterrorisme dans la région du Sahel et au Nigéria.

[1089] « Situation sécuritaire : des navires de guerre français à Abidjan, l'opération « Corymbe » en marche…, les marins ivoiriens en alerte ! », article du quotidien ivoirien le Mandat n° 1341, publié le 4 avril 2014, à lire sur le site web : www.abidjan.net.

d'informations sur le commerce maritime (MTISC)[1090], ainsi que l'intervention de certains États émergents comme le Brésil et la Chine[1091] constituent la trame de fond de l'action menée par la communauté internationale face à la piraterie maritime dans le golfe de Guinée.

En définitive, il n'est pas superfétatoire d'indiquer que la lutte contre ce fléau appartient au premier chef aux États de ce vaste espace maritime dont la plupart tirent l'essentiel de leurs recettes budgétaires de l'activité pétrolière offshore.

Outre les causes accidentelles de pollution pélagique évoquées dans nos précédents développements, les rejets volontaires d'hydrocarbures constituent aussi une source de l'atteinte à l'environnement marin.

Section 3- La pollution résultant des rejets volontaires d'hydrocarbures

L'environnement marin est exposé en permanence aux risques de pollution résultant de l'activité pétrolière offshore. Même si la pollution pouvant dériver de l'accident des installations pétrolières (plates-formes d'exploration et d'exploitation d'hydrocarbures) ou des engins qui assurent le transport du pétrole (surtout navires et pipelines) constitue une part importante des catastrophes écologiques dans le milieu marin que l'on a connues dans l'histoire de la navigation maritime[1092], les rejets volontaires ou opérationnels d'hydrocarbures résultant de l'exercice normal de l'activité pétrolière par les navires[1093] constituent aussi une source de pollution non négligeable.

Il a été encadré juridiquement dès les débuts de la seconde moitié du XXe siècle par la Convention OILPOL (paragraphe 1) qui a vite montré ses limites avec le développement de la navigation maritime. Un nouvel encadrement juridique beaucoup plus ambitieux s'est alors avéré nécessaire (paragraphe 2).

Paragraphe 1- Un encadrement juridique minimum, expression de la prise en compte du phénomène des rejets volontaires d'hydrocarbures

L'échec des tentatives d'élaboration d'un instrument juridique international pour encadrer le déversement volontaire d'hydrocarbures en mer[1094] n'a pas fait perdre de vue le potentiel dommageable du phénomène.

Avant l'échouement du pétrolier libérien *Torrey Canyon* (10 mars 1967) en haute mer et qui a été considéré comme la première marée noire de grande importance pour la

---

[1090] Rapport Afrique de l'International CRISIS GROUP, précité, p. 25.

[1091] Group de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité, « Sûreté et sécurité maritimes dans l'espace CEEAC ; enjeux et perspectives », note n° 7 du 25 avril 2014, pp.13-17.

[1092] Les importantes et fréquentes marées noires sont provoquées par des accidents de navires pétroliers et dans une moindre proportion par les accidents de plates-formes d'hydrocarbures.

[1093] Ici, la notion doit être entendue au sens large (pétroliers, plates-formes fixes ou flottantes).

[1094] Il y a eu une tentative en 1926 et une seconde en 1935. Voir Alexandre KISS et Jean-Pierre BEURIER, op. cit. p.177.

Grande-Bretagne et la France, le dispositif juridique de portée universelle en vigueur, en matière de protection de l'environnement marin, était constitué par la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, adoptée à Londres, le 12 mai 1954 (Convention OILPOL)[1095] à la fin de la Conférence internationale tenue sur le même sujet dans la capitale britannique. Cette Convention qui a été la première de son genre mérite que l'on précise son contenu (A) avant de présenter ses limites (B).

A- Le contenu de la Convention OILPOL

La Convention OILPOL encadrait la pollution provenant des rejets d'hydrocarbures par les navires. Elle s'appliquait aux navires transportant exclusivement des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures à l'exception de certains navires (navires-citernes dont la jauge brute est inférieure à 150 tonneaux et navires autres que les navires-citernes dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux ainsi que les navires de guerre et ceux employés comme navires auxiliaires de la marine pendant la durée de ce service).[1096]

Le but principal de la Convention était d'interdire le rejet d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures[1097] dans des aires géographiques déterminées en raison de la fragilité de leur écosystème[1098] et de fixer des obligations d'ordre technique par l'institution du registre des hydrocarbures qui devait indiquer tous les mouvements d'huile à bord des navires[1099].

En érigeant le rejet d'hydrocarbures en infraction, la Convention invitait les Parties contractantes dont relève le navire contrevenant à adopter au niveau interne, une législation qui prévoit cette infraction et la réprime par des pénalités qui ne soient pas inférieures à celles fixées pour les mêmes infractions commises dans leur mer territoriale. La compétence juridictionnelle était ainsi reconnue à l'État côtier Partie à la Convention pour connaître des rejets effectués dans ses eaux territoriales et à l'État du pavillon pour les rejets effectués en dehors de la mer territoriale. La Convention OILPOL a eu le mérite de fixer un cadre juridique basic pour régenter les déversements

---

[1095] La Convention OILPOL est entrée en vigueur le 26 juillet 1956 et amendée le 13 avril 1962, le 21 octobre 1969 et le 12 octobre 1971. Elle a été ratifiée par la Côte d'Ivoire (décret n° 67-289 du 30 juin 1967, JORCI n° 1967-30 du 6 juillet 1967, p. 942). D'autres pays du golfe de Guinée l'ont ratifiée. Il s'agit du Congo (10 septembre 1985), du Ghana (17 mai 1962), de la Guinée (19 janvier 1981), du Libéria (28 mars 1962), du Nigéria (22 janvier 1968), du Sénégal (27 mars 1972. Le Cameroun ne l'a pas ratifiée.

[1096] Article 2 de la Convention.

[1097] Certains rejets étaient autorisés (rejets provenant des fonds de cale du navire : article 5).

[1098] Ces aires géographiques font l'objet de l'Annexe A de la Convention. Il est interdit de rejeter les hydrocarbures trop près des côtes.

[1099] Le registre des hydrocarbures est prévu à l'Annexe B de la Convention.

d'hydrocarbures en mer, mais elle a suscité des critiques qui en font d'elle une Convention limitée.

B- Les limites de la Convention OILPOL

Certains auteurs n'ont pas manqué de critiquer la Convention OILPOL en ce qu'elle *« écartait expressément les cas de pollution accidentelle. »*[1100] Ils expliquent en effet que les règles internationales positives à l'époque de l'échouement du *Torrey Canyon* ne visaient que la pollution intentionnelle. Selon eux, la Convention OILPOL du 12 mai 1954 amendée le 13 avril 1962[1101] n'a nullement prévu les cas de pollution accidentelle. À l'appui de cette thèse, ils avancent que l'article 3 de la Convention ne prohibe que le rejet délibéré d'hydrocarbures à la mer, puisque l'article 4 b) de ladite Convention précise que les interdictions qu'elle édicte ne s'appliquent pas *« au déversement d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie ou d'une fuite impossibles à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite pour empêcher ou réduire le déversement.»* Autant dire que pour ces auteurs, l'insertion de cette disposition exclut le rejet accidentel du champ d'application de la Convention.

D'autres se gardent de faire allusion au caractère volontaire ou involontaire de l'infraction définie par l'article 3 de la Convention[1102].

Mais pour d'autres auteurs[1103] au contraire, la Convention vise indifféremment la pollution volontaire et la pollution accidentelle. Ils justifient cette position en indiquant d'une part que l'interdiction faite à un navire par l'article 3 de « rejeter » des hydrocarbures est très générale, puisqu'aux termes de l'article 1er, le « rejet » s'entend de *« tout déversement ou fuite, quelle qu'en soit la cause. »*

[1100] Alexandre KISS et Jean-Pierre BEURIER, op. cit. p.179 ; Jean-Pierre QUENEUDEC, « L'incidence de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », 706 ; Philippe VINCENT, Droit de la mer, Larcier, 2008, p. 189 ; Jean-Pierre QUENEUDEC, Michel LEVINET et Frédéric SUDRE, « Chronique du droit de la mer », in *Annuaire français de droit international*, volume 20, 1974, p. 835. C'est cette idée qui a prévalu en France lors de l'adoption de la loi n° 79-5 du 2 janvier 1979 qui incrimine la pollution involontaire ou accidentelle de la mer par les hydrocarbures. Cette loi modifie la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 sur la pollution de la mer par les hydrocarbures adoptée dans le cadre de la Convention OILPOL. La loi de 1964 qui avait été modifiée par une loi du 16 mai 1973 ne prévoyait que le rejet volontaire d'hydrocarbures.

[1101] Le texte de l'amendement est entré en vigueur le 18 mai 1967. L'amendement de 1962 avait pour objet d'étendre l'application de la Convention aux navires de plus faible tonnage et d'élargir les zones d'interdiction.

[1102] Jacques BALLENEGER et Charles ROUSSEAU cités par André HUET dans l'article, « Le délit de pollution involontaire de la mer par les hydrocarbures », in *Revue juridique de l'Environnement*, n° 1, 1979, p.7.

[1103] André HUET, article précité, p. 8 ; André HUET, « Commentaire de l'arrêt de la Chambre d'Accusation de la Cour d'appel de Rennes du 15 octobre 1979 à propos de l'Amoco Cadiz », in *Revue juridique de l'Environnement*, n° 1, 1980, pp. 51-53 ; Claude LOMBOIS, Droit pénal international, 2e édition, Dalloz, 1979, p. 272, note 227.

D'autre part, en disposant que « l'article 3 ne s'appliquera pas : b) au rejet d'hydrocarbures (…) provenant d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite pour empêcher ou réduire le rejet », l'article 4 incrimine implicitement, mais nécessairement, le rejet involontaire résultant d'une faute d'imprudence ou de négligence. Au surplus, concluent-ils, l'Annexe B de la Convention de 1954 relative au modèle de registre des hydrocarbures comprend une rubrique intitulée « rejets accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures. »

Il est certes vrai, comme le soutient Emmanuel DU PONTAVICE que « la Convention de Londres est, dans sa rédaction, ambigüe. L'article 1er, définissant les termes utilisés, dit du « rejet » d'hydrocarbures : tout déversement ou fuite, quelle qu'en soit la cause », ce qui reviendrait à intégrer dans le champ d'application de la Convention le déversement accidentel. Or, l'article 4 dispose que l'article 3 qui incrimine le rejet ne s'applique pas au cas excepté de rejet dérivant d'une avarie ou d'une fuite d'hydrocarbures.

Il nous semble que l'analyse combinée des articles 1er, 3 et 4 b) de la Convention autorise à soutenir que le rejet accidentel d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures résultant d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter est, par principe, exclu du champ matériel de la Convention. Cependant, ce déversement qui, à l'origine, est accidentel, se mue en une infraction punissable lorsque le capitaine et l'équipage n'ont pas pris de précautions raisonnables (tentative de colmatage de la brèche d'où provient la fuite, appel de détresse, etc.) pour empêcher ou réduire le rejet.

Pour nous, il s'agit d'un type particulier de déversement accidentel qui tire sa cause d'un évènement involontaire[1104] (une avarie ou une fuite impossible à éviter), mais tombe sous le coup de la loi en cas de manque de précautions susceptibles d'éviter ou de réduire le déversement.

C'est d'ailleurs ce que semble dire la Chambre d'Accusation de la Cour d'appel de Rennes dans l'arrêt du 15 octobre 1979 commenté par André HUET lorsqu'elle décide que *« les pénalités prévues par les articles 1er et 4 de la loi du 26 décembre 1964 sont applicables au rejet d'hydrocarbures par suite d'une avarie, si toutes les précautions raisonnables n'ont pas été prises pour empêcher le rejet… »*[1105] Dans ce cas, il appartient à la juridiction compétente d'établir la preuve du manque de précautions raisonnables.

Il s'agit en définitive de sanctionner non pas seulement le fait matériel de déversement, mais aussi et nécessairement l'attitude déraisonnable ou l'incurie coupable des membres d'équipage qui ont certainement concouru au déversement d'hydrocarbures.

[1104] À ce stade, le rejet n'est pas punissable.

[1105] André HUET, article précité, p. 48 ; André HUET, « L'infraction de rejet d'hydrocarbures en mer (Convention Marpol du 2 novembre 1973 et la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983) », *Revue juridique de l'Environnement*, n° 4, 1983, p. 305.

En interdisant par principe le rejet volontaire d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures, la Convention OILPOL autorisait néanmoins des déversements d'hydrocarbures considérés comme faisant partie de l'exploitation normale des navires.

Ainsi, aux navires et autres navires-citernes auxquels s'appliquait la Convention, il était permis de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures sous certaines conditions cumulatives :

« a) il est interdit à tout navire auquel la présente Convention s'applique et autre qu'un navire-citerne de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, sauf s'il est satisfait à toutes les conditions suivantes:

i) le navire fait route;

ii) la vitesse de rejet des hydrocarbures ne dépasse à aucun moment 60 litres par mille;

iii) la teneur des rejets en hydrocarbures est inférieure à 100 parties pour

1000 000 de parties du mélange;

iv) le rejet s'effectue le plus loin possible des terres;

b) il est interdit à tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique de rejeter des hydrocarbures au mélange d'hydrocarbures sauf s'il est satisfait à toutes les conditions suivantes:

i) le navire-citerne fait route;

ii) la vitesse de rejet des hydrocarbures ne dépasse à aucun moment 60 litres par mille;

iii) la quantité totale d'hydrocarbures rejetée au cours d'un voyage sur lest

ne dépasse pas 1/15000 de la capacité totale des espaces à cargaison;

iv) le navire-citerne se trouve à plus de 50 milles des terres les plus proches. »[1106]

Les conditions à satisfaire sont relatives au mouvement du navire : il doit faire route c'est-à-dire lorsqu'il effectue une navigation, à la vitesse du rejet, à la teneur des rejets et à la zone dans laquelle peut s'effectuer le rejet.[1107]

Quoi qu'il en soit, l'expansion des transports d'hydrocarbures par mer, l'augmentation considérable des dimensions des navires-citernes et les inquiétudes grandissantes ressenties au sujet de l'environnement sont autant de raisons qui ont conduit au sentiment général que la Convention OILPOL était devenue insuffisante malgré les divers amendements qui lui avaient été apportés, ce qui a justifié l'adoption d'un nouveau cadre juridique international.

[1106] Article 3 a) et b) de la Convention OILPOL.

[1107] Les rejets doivent s'effectuer loin des côtes, c'est-à-dire au-delà de la mer territoriale et de la zone contigüe.

Paragraphe 2- Un encadrement juridique ambitieux rendu nécessaire avec le développement de la navigation maritime

Le nouveau cadre juridique international qui régit les rejets d'hydrocarbures provenant de l'exploitation des navires est marqué par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dite Convention MARPOL (A)[1108]. Les avancées réalisées par la Convention permettent d'apprécier ses incidences (B).

A- L'apport de la Convention MARPOL dans la règlementation des rejets d'hydrocarbures

Adoptée le 2 novembre 1973 à la fin de la Conférence internationale sur la pollution des mers convoquée par l'OMI du 8 octobre au 2 novembre 1973, la Convention MARPOL est la Convention la mieux élaborée traitant des questions de la pollution par les navires résultant des rejets volontaires ou opérationnels d'hydrocarbures. Depuis son entrée en vigueur, elle a été amendée à plusieurs reprises[1109] pour tenir compte des améliorations d'ordre technique nécessaires ou pour parvenir à des interprétations uniformes[1110].

La question de rejets volontaires d'hydrocarbures dérivant de l'exploitation normale de navires exigeait une réponse adaptée à l'évolution de la navigation maritime et au développement du transport maritime d'hydrocarbures. En effet, lorsque la cargaison d'un navire-citerne a été déchargée, certaines des citernes à cargaison doivent être remplies d'eau de ballast afin que le navire puisse convenablement tenir la mer et que l'hélice et le gouvernail soient suffisamment immergés pour le voyage de retour au port de chargement. Du fait qu'une partie de la cargaison d'hydrocarbures adhère aux parois et au fond des citernes, cette eau de ballast se trouve contaminée par la

---

[1108] La Convention a été adoptée le 2 novembre 1973 à Londres et est entrée en vigueur le 2 octobre 1983. Elle a été ratifiée et publiée par la Côte d'Ivoire (décret n° 87-777 du 28 juillet 1987, JORCI n° 35 du 10 septembre 1987, p.340 ; décret n° 87-778 du 28 juillet 1987, JORCI n° 35 du 10 septembre 1987, p. 340). En dehors du Cameroun et de la République Démocratique du Congo, les autres États du golfe de Guinée ont ratifié la Convention MARPOL.

[1109] La Convention MARPOL comprend quatre protocoles dont les deux premiers ont été adoptés le 2 novembre 1973 (protocole I relatif aux dispositions concernant l'envoi de rapports sur les évènements entraînant ou pouvant entrainer le rejet de substances nuisibles, protocole II relatif à l'arbitrage), le protocole du 17 février 1978 entré en vigueur en même temps que la Convention tandis que le troisième protocole a été adopté à Londres, le 26 septembre 1997 et a institué l'Annexe VI), six Annexes (Annexe I : Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures, Annexe II : Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac, Annexe III : Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, Annexe IV : Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires, Annexe V : Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires, Annexe VI : Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires) et plusieurs amendements. Les deux premières Annexes sont obligatoires tandis que les autres sont facultatives (voir article 14 de la Convention).

[1110] OMI, MARPOL73/78, Édition récapitulative, Londres 2002, Introduction.

présence de ces hydrocarbures et le rejet à la mer de cette eau contaminée entraîne une pollution.

Les rejets opérationnels d'hydrocarbures des navires se composent, en effet, soit de déchets du compartiment machine (vidange des eaux de cale, des caisses à boues et des fonds de séparateur eau/hydrocarbures), soit de résidus du compartiment cargaison (eaux de ballasts pollués, eaux et boues collectées lors du lavage des citernes, des doubles fonds et du réseau de tuyautage)[1111].

Des mélanges d'hydrocarbures et d'eau résultent aussi du lavage des parois et du fond des citernes à cargaison effectué au moyen de jets d'eau sous haute pression. Avant 1954, il était d'usage courant de refouler ces mélanges d'hydrocarbures et d'eau ainsi que les résidus d'hydrocarbures directement à la mer.

Venant à la suite de la Convention OILPOL du 12 mai 1954, la Convention MARPOL 73/78 innove dans la règlementation des rejets volontaires d'hydrocarbures.

Même si les critères relatifs aux rejets d'hydrocarbures qui figuraient dans les amendements de 1969 à la Convention de 1954 sont maintenus, la quantité totale d'hydrocarbures pouvant être rejetée à la mer est réduite de moitié dans le cas des navires-citernes neufs, c'est-à-dire qu'elle ne doit pas dépasser 1/30 000 de la cargaison[1112]. Quant aux rejets d'effluents provenant de la tranche des machines, ils ne sont autorisés, dans le cas de tous les navires, que lorsque le navire fait route, est à plus de 12 milles de la côte et que la teneur de l'effluent est inférieure à 100 parts par million.

La définition du terme "hydrocarbures" est élargie de façon à désigner le pétrole sous toutes ses formes, à savoir notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés (autres que les produits pétrochimiques)[1113]. Le rejet des eaux de cale traitées provenant de la tranche des machines est soumis à des conditions strictes. Ainsi ces rejets ne sont autorisés que lorsque *« les eaux de cale ne proviennent pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison, les eaux de cale ne sont pas mélangées avec des résidus de la cargaison d'hydrocarbures, le navire fait route, la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million, le navire utilise un matériel de filtrage des hydrocarbures d'un type approuvé par l'Autorité et conçu de façon que tout mélange d'hydrocarbures rejeté dans la mer après être passé par le ou les systèmes ait une teneur en hydrocarbures qui ne dépasse pas 15 parts par million, le matériel de filtrage est muni d'un dispositif d'alarme indiquant le moment ou` cette teneur risque d'être dépassée, le système est aussi muni de dispositifs permettant d'arrêter automatiquement tout rejet de mélanges d'hydrocarbures lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse 15 parts par million, le matériel de filtrage est muni*

[1111] Eric LE GENTIL, « Les effets des accidents sur la mise en œuvre de la Convention MARPOL 73/78 (ANNEXE I) et l'évolution des rejets opérationnels d'hydrocarbures des navires au large de la Bretagne », *Norois*, n° 198, janvier 2006, p. 51.

[1112] Règle 9 de l'Annexe I.

[1113] Règle 1 de l'Annexe I.

d'un dispositif d'arrêt permettant de garantir que le rejet est automatiquement interrompu lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse 15 parts par million. »[1114]

Les rejets d'hydrocarbures sont absolument interdits dans les "zones spéciales" où la menace pour le milieu marin est particulièrement grave. Il s'agit de la mer Méditerranée, de la mer Noire, de la mer Baltique, de la mer Rouge, de la "zone des golfes", de la zone de l'Antarctique, des eaux de l'Europe du Nord-Ouest et de la région des Caraïbes comprenant le golfe du Mexique et la mer des Caraïbes.[1115]

L'adoption de protocoles et d'amendements a par ailleurs, permis d'exiger des citernes à ballast séparé à bord de tous les navires-citernes neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes alors que, dans la Convention initiale, cette prescription ne visait que les navires-citernes neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes.

Caractérisée par son extrême technicité et son apport qualitatif dans la construction des navires-citernes et la gestion des déversements d'hydrocarbures[1116], la Convention MARPOL 73/78 a contribué depuis son entrée en vigueur, à une baisse de la pollution dérivant des rejets volontaires d'hydrocarbures.

B- Les incidences de la Convention MARPOL en matière de rejets d'hydrocarbures

À l'échelle mondiale, on estime qu'en 1981, environ 1 470 000 tonnes d'hydrocarbures ont été déversées dans les océans à la suite de l'exploitation des navires. La plus grande part de ces hydrocarbures provenait des opérations ordinaires, par exemple le rejet de déchets de la tranche des machines et le lavage des citernes à bord des pétroliers, qui représente à lui seul 700 000 tonnes. La pollution accidentelle quant à elle, a représenté moins de 30 % du total.

En 1989, la pollution par les hydrocarbures en provenance des navires avait été ramenée à 568 800 tonnes, l'exploitation des pétroliers ne représentant plus que 158 000 tonnes du total.

Cette étude, réalisée par le National Research Council Marine Board des États-Unis, a montré que MARPOL 73/78 avait sensiblement contribué à réduire la quantité d'hydrocarbures déversés dans la mer. Bien que le Protocole de 1978 ne soit entré en vigueur qu'en 1983, bon nombre de ses prescriptions étaient déjà appliquées. La

---

[1114] Règle 9 § 3 b) et Règle 16 § 5 de l'Annexe I.

[1115] Règle 10 de l'Annexe I et Règle 5 de l'Annexe V.

[1116] La Règle 13 de l'Annexe I prévoit pour les navires pétroliers neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et pour les pétroliers existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes des citernes à ballast séparé, des citernes à ballast propre spécialisées et le lavage au pétrole brut ; la Règle 15 prévoit la conservation des hydrocarbures à bord par le mécanisme de citernes de décantation qui permet de contenir les résidus engendrés par les eaux de nettoyage des citernes, les résidus d'hydrocarbures et les résidus des eaux de ballast polluées.

méthode du "chargement sur résidus"[1117], par exemple, était obligatoire depuis 1978 et était volontairement utilisée par de nombreux pétroliers, car elle permettait de réduire le gaspillage d'hydrocarbures pendant les opérations ordinaires, et donc d'accroître les bénéfices. La définition des expressions "navire neuf" et "pétrolier neuf" donnée dans la Convention initiale de 1973 et dans le Protocole de 1978 signifiait également que les pétroliers construits après ces dates répondaient déjà aux prescriptions de MARPOL 73/78.

Les diminutions volumétriques de ces déversements, comparées à l'augmentation de la flotte mondiale, sont significatives.[1118]

Néanmoins, cette embellie doit être relativisée lorsque l'on analyse la situation de certains espaces maritimes les plus fréquentés. Ainsi selon R. B. Mitchell de GESAMP[1119], la Convention MARPOL 73/78 constitue à la fois un échec au niveau du respect des normes de rejets autorisés et une réussite du point de vue de la conformité des équipements requis. C'est le cas des rejets en Manche et dans le golfe de Gascogne qui continuent d'augmenter.

Nous pouvons cependant souligner que les incidences de MARPOL 73/78 pourraient être encore plus marquées dans les années à venir si les installations de réception des résidus de cargaison dans les ports sont effectivement construites par les États Parties à la Convention et régulièrement contrôlées.

Qu'elle résulte des activités d'exploration ou d'exploitation, du transport du pétrole ou des rejets volontaires d'hydrocarbures, la pollution de l'environnement marin soulève en droit, la question de la réparation du préjudice écologique qui en découle.

[1117] Les amendements de 1969 à la Convention OILPOL avaient entériné la méthode du "chargement sur résidus", qui avait été mise au point par l'industrie pétrolière dans les années 60. Cette méthode est la suivante : au cours d'un voyage sur lest, le navire-citerne remplit des citernes à cargaison polluées d'eau de ballast (ballast de départ). Il procède au lavage des autres citernes à cargaison avant de les remplir d'eau propre (ballast d'arrivée). Les eaux de nettoyage des citernes sont ensuite pompées dans une citerne à résidus spéciale. Au bout de quelques jours, le ballast de départ se décante et les hydrocarbures flottent à la surface. Le navire peut alors évacuer l'eau propre se trouvant sous les résidus et embarquer du ballast d'arrivée. La couche supérieure du ballast de départ est transférée dans une citerne de décantation. L'eau restante continue à reposer et à se décanter. Au port de chargement suivant, la nouvelle cargaison est placée au-dessus des hydrocarbures restant dans la citerne de décantation, d'où l'expression "chargement sur résidus".

[1118] Selon Éric LE GENTIL (article précité), les rejets de résidus du compartiment cargaison ont été les plus diminués ces trente dernières années. En 1970 la flotte mondiale de pétroliers et autres navires était de 326,1. Ce nombre est passé à 658,4 en 1990 et à 825,7 en 2001 (source : CNUCED, 2002).

[1119] Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution, Organisation des Nations Unies (ONU).

Chapitre 2 - Le régime juridique de la réparation du dommage causé à l'environnement marin par les hydrocarbures

La prolifération des plates-formes pétrolières à l'échelle mondiale avec leur lot d'accidents[1120], la multitude de navires pétroliers qui sillonnent les mers et les océans transportant d'importantes quantités de pétrole brut, la rupture accidentelle d'oléoducs ou le perçage intentionnel de ces installations constituent des facteurs qui polluent l'environnement marin.

Les conséquences de ces accidents ou actes délictueux peuvent être extrêmement graves et multiformes : dommages à l'environnement marin, dommages subis par l'État de contrôle de l'installation offshore (l'État est souvent amené à exposer des dépenses pour lutter contre la pollution, perte de redevances perçues sur la production en cas d'interruption prolongée), dommages causés à d'autres États riverains dans l'hypothèse de la propagation du pétrole par les courants marins, dommages touchant des tiers qui peuvent voir leurs activités économiques bouleversées (hôtellerie, pêche, perte de taxes pour les collectivités locales gérant des stations balnéaires).

S'il est vrai qu'en pareilles circonstances, la lutte contre la pollution mérite l'attention particulière des États pour ainsi se conformer à leurs obligations internationales, la réparation du préjudice résultant de ces faits dommageables relève souvent de la gageure. En effet, l'identification de l'auteur du dommage, la prise en compte même du préjudice écologique pur[1121], la difficulté d'évaluation des dommages causés au milieu naturel (marin) et l'indemnisation globale de ces préjudices paraissent s'ériger en obstacles à une réparation effective (Section 1). Quoi qu'il en soit, le principe de la réparation du dommage écologique reste encadré juridiquement tant sur le plan international que sur le plan national (Section 2). Les atteintes à l'environnement marin pouvant souvent résulter d'actes délictueux, l'apport du droit pénal se présente comme un adjuvant dans la répression des atteintes à l'environnement par les hydrocarbures (Section 3).

[1120] À titre illustratif, il est loisible de citer l'éruption du 22 au 30 avril 1977 du puits 14 de la plate-forme Bravo située sur le gisement d'Ekofisk dans la pointe sud-ouest du plateau continental de la mer du Nord qui a provoqué le déversement d'environ 20.300 tonnes de pétrole et 10.700 tonnes de gaz ; l'incendie, le 20 avril 2010 de la plate-forme pétrolière Deep Water Horizon exploitée par la compagnie pétrolière BP dans le Golfe du Mexique ayant entrainé le déversement de plus de 87 millions de barils de pétrole (cet accident a été qualifié de la pire catastrophe écologique de l'histoire des États-Unis d'Amérique).

[1121] Le préjudice écologique pur est à distinguer des préjudices patrimoniaux et extrapatrimoniaux (préjudice matériel, préjudice économique et préjudice moral).

Section 1- Les obstacles à une réparation effective du préjudice écologique

Sous le voile de la réparation du préjudice[1122] né des atteintes à l'environnement marin, il était traditionnellement question de réparer le dommage matériel[1123], économique[1124] et moral[1125] causé aux personnes physiques ou morales[1126]. Cette réparation était prise en compte de longue date par le droit commun de la responsabilité civile[1127]. L'apparition récente de la notion de préjudice écologique « pur » [1128] dans la sphère

---

[1122] Nous faisons abstraction de la controverse sémantique relative aux notions de « dommage » et de « préjudice. » Certains auteurs font une distinction entre ces deux notions et estiment que le dommage est l'atteinte ou l'acte matériel tandis que le préjudice s'entend de la conséquence des répercussions de cette atteinte ; voir Doro GUEYE, *Le préjudice écologique pur*, Connaissances et Savoirs, Droit et Sciences politiques/ Droit de l'environnement, Paris, 2016, p.26 ; Pierre-Antoine DEETJEN, « La traduction juridique d'un dommage écologique: le préjudice écologique », *Revue juridique de l'Environnement*, n° 1, 2009, pp. 40-41 ; Yves LAMBERT-FAIVRE, *Rapport sur l'indemnisation du dommage corporel,* Paris, ministère de la justice, 2003, p. 3. Mais cette distinction n'a, à notre avis, aucun intérêt pour l'indemnisation de la victime. Nous estimons que les deux notions sont synonymes et renferment le même contenu, à savoir la conséquence matérielle, économique, morale ou écologique née des agissements d'une personne. Ces deux notions peuvent donc être utilisées indifféremment et sont traditionnellement données pour équivalentes; voir par exemple, Philippe DELEBECQUE, « Aspects civils de l'arrêt Erika », *Le Droit maritime français*, n° 719, novembre 2010, p. 885 ; Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, 1051, n° 1254 ; Philippe LE TOURNEAU, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz-Action 2008-2009, n° 1304.

[1123] Il s'agit du préjudice lié aux activités de dépollution, c'est-à-dire les dépenses engagées pour la remise en état des sites pollués, pour la sauvegarde de la faune sauvage ou la restauration des infrastructures.

[1124] Le préjudice économique résultant de la pollution s'entend de la perte subie ou damnum emergens et des gains manqués ou lucrum cessans, telles les pertes de revenus, de marchés ou de chiffres d'affaires.

[1125] Le préjudice moral s'entend ici de la souffrance qu'engendre pour la victime de la pollution et des efforts intellectuels qu'elle déploie pour venir à bout de la pollution ou du trouble de jouissance d'un bien provoqué par la pollution. Comme l'a soutenu la Cour d'appel de Paris dans l'arrêt rendu dans l'affaire du naufrage de *l'Erika*, le préjudice moral est ici une atteinte à la réputation, à l'image de marque et à des valeurs fondant l'identité de la victime. Il consiste soit en la détérioration de l'image ou de la réputation d'une collectivité locale, soit en l'atteinte à l'intérêt collectif défendu par une association, voir Benoit STEINMETZ, « Préjudice écologique et réparation des atteintes à l'environnement. Plaidoyer pour une catégorie nouvelle de préjudice. », *Revue européenne de droit de l'Environnement*, n° 04 (projet de convention relative au statut international des déplacés environnementaux, 2008, p. 412.

[1126] Pour les personnes morales, il s'agit de certaines personnes publiques ou de certaines associations qui bénéficient d'une compétence spéciale en matière de protection de l'environnement.

[1127] Malik MEMLOUK, « Préjudice écologique "pur": du mirage à l'impasse », *Bulletin du Droit de l'Environnement industriel*, n° 16, juillet 2008, p. 697.

[1128] Au lendemain du jugement du Tribunal de Grande Instance de Paris dans l'affaire du naufrage de l'Erika, (TGI Paris, 11e chambre, 4e section, 16 janvier 2008, n° 9934895010), certains commentateurs ont vite fait d'affirmer que « le préjudice écologique fait son entrée dans le droit français » (Le Monde, 18 janvier 2008) ou « Erika : le préjudice écologique reconnu » (Ouest-France, 18 janvier 2008) ; voir aussi Marie-Pierre CAMPROUX-DUFFRENE et Dominique GUIHAL, « Pollution maritime. Naufrage de l'Erika. Responsabilité pénale. Loi du 5 juillet 1973. Convention MARPOL. ZEE. Responsabilité civile pour dommages causés à l'environnement par des hydrocarbures en mer. Réparation du préjudice

juridique semble redéfinir le régime de la réparation du dommage né des atteintes à l'environnement. Il s'agit en effet, non plus de réparer seulement les préjudices matériel et moral subis par des personnes, mais aussi de prendre en compte un type nouveau de préjudice dit « préjudice écologique pur » distinct de ceux susmentionnés, autonome et né de l'atteinte à l'environnement. L'obstacle majeur qui semble se dresser sur le chemin d'une réparation efficace du préjudice écologique est celui de l'absence d'une définition précise de ce nouveau type de dommage au niveau national et international. Sur le plan international, la multitude d'instruments juridiques de portée universelle n'intègre pas la notion de préjudice écologique. Néanmoins, au plan régional et particulièrement en Europe, la Directive communautaire 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux[1129] s'inscrit ambitieusement dans la prise en compte du préjudice écologique. Cet obstacle qui se devine aisément à l'échelle nationale se traduit par l'absence de consécration du préjudice écologique et se décline en deux points : d'une part, la notion de préjudice écologique n'a pas encore suffisamment intégré le système juridique ivoirien (Paragraphe 1) et d'autre part, ce nouveau type de préjudice est quasi-inexistant dans le paysage judiciaire ivoirien (Paragraphe 2).

Paragraphe 1- Une notion insuffisamment intégrée dans le corpus législatif ivoirien

La reconnaissance d'une notion dans un système juridique peut parfois être le résultat d'un cheminement long et difficultueux. Ce n'est pas toujours que les pouvoirs politiques s'empressent à encadrer juridiquement un concept de façon spécifique. À l'égard du préjudice écologique, on observe un mutisme du législateur (A) alors qu'au sein de l'Assemblée nationale ivoirienne il existe une commission environnementale. L'absence d'une consécration législative de ce nouveau type de préjudice est toutefois comblée par une prise en compte décrétale qui reste toutefois insuffisante (B).

A - Le mutisme du législateur ivoirien sur le concept de préjudice écologique

Le préjudice écologique n'a reçu encore en Côte d'Ivoire, pour le moment, aucune définition législative. Le mutisme législatif est à cet égard symptomatique.

La législation ivoirienne reste muette sur le concept de dommage écologique né des atteintes à l'environnement. Cette notion n'apparait expressément dans aucun texte législatif au plan national[1130].

écologique pur. Cour de cassation, Chambre criminelle, 25 septembre 2012, SA Total et autres, n° 3439 avec note », in *Revue juridique de l'Environnement*, n° 3, 2013, pp. 471-472.

[1129] Cette Directive est entrée en vigueur en France le 30 avril 2007, JOCE L 143/56 du 30 avril 2004.

[1130] Le code de l'environnement du 3 octobre 1996 (loi n° 96-766, JORCI n° 06 du 6 février 1997, p. 114) n'en fait pas cas.

Comme le souligne la Cour d'appel de Paris, « le préjudice écologique objectif, autonome, s'entend de toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel, à savoir, notamment, l'air, l'atmosphère, l'eau, les sols, les terres, les paysages, les sites naturels, la biodiversité et l'interaction entre ces éléments, qui est sans répercussions sur un intérêt humain particulier, mais affecte un intérêt collectif légitime. » [1131] C'est une atteinte au patrimoine commun de l'humanité[1132], « un dommage causé à l'environnement dans ses éléments inappropriés et inappropriables et affectant l'équilibre écologique en tant que patrimoine collectif »[1133], un dommage collectif distinct des répercussions d'une pollution qui atteignent les personnes juridiques ou leur patrimoine. Ainsi, à l'occasion d'une pollution, peuvent-ils coexister le dommage écologique proprement dit et les dommages patrimoniaux ou extrapatrimoniaux qui touchent aux personnes ou à leurs biens.

Au contraire de son homologue ivoirien, le législateur français s'est préoccupé de ce nouveau type de préjudice en l'inscrivant désormais dans le corpus législatif[1134]. Cette prise en compte du préjudice écologique fait suite aux décisions « révolutionnaires » rendues dans l'affaire « *Erika* »[1135] à l'occasion de laquelle le juge français le consacre clairement.

B - Une reconnaissance décrétale insuffisante

En parcourant le code de l'environnement issu de la loi n° 96-766 du 3 octobre 1996[1136] il n'apparait nulle part la notion de préjudice écologique. C'est plutôt le décret 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur

---

[1131] Affaire Erika, Arrêt n° 08-02278 (Cour d'appel de Paris, 11e Chambre des appels correctionnels, 30 mars 2010) ; voir aussi Martine REMOND-GOUILLOUD, « Le préjudice écologique, version française », *Le Droit maritime français*, n° 719, novembre 2010, p. 903.

[1132] Alexandre-Charles KISS, « La notion de patrimoine commun de l'humanité », *Recueil des Cours de l'Académie de Droit international de La Haye*, 175, 1982, p. 109.

[1133] Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, 1052, n° 1255.

[1134] La loi française n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages confirme le principe de la réparation en nature du préjudice écologique, mais également la possibilité d'octroyer des dommages-intérêts pour la réparation de ce préjudice. À la suite de cette loi, les dispositions des articles 1246 à 1252 du code civil sont désormais consacrées à la réparation du préjudice écologique. C'est une avancée majeure dans la consécration législative et la prise en compte du préjudice écologique « pur ».

[1135] Affaire Erika, Jugement n° 9934895010 (Tribunal de Grande Instance de Paris, 11e Chambre correctionnelle, 4e section 16 janvier 2008); Affaire Erika, Cour d'appel de Paris, 11e Chambre des appels correctionnels 30 mars 2010; Affaire Erika, Arrêt n° 3439 (Cour de cassation, Chambre criminelle 25 septembre 2012). Mais la reconnaissance du préjudice écologique ou environnemental a été d'abord posée dans l'Affaire de l'immersion industrielle de boues rouges au large de la Corse, Dalloz, 1977, p. 427. (Tribunal de Grande Instance de Bastia 1976).

[1136] JORCI n° 06 du 6 février 1997, p. 114.

tel que défini par la loi précitée[1137] qui énonce pour la première fois que « *le principe pollueur-payeur s'applique aux procédures d'élimination de toutes les formes de pollutions, de nuisances ainsi qu'à toutes les activités qui causent ou sont susceptibles de causer des dommages à l'environnement*. »[1138] Ainsi le texte fait mention de la notion de « dommages à l'environnement » sans pour autant le définir de façon précise. Il aborde le concept de « préjudice écologique » sous l'angle de dommages à l'environnement, c'est-à-dire les atteintes à l'environnement qui résulteraient de toutes les formes de pollution[1139], de nuisances ou d'activités humaines.

Vue sous cet angle, la notion de préjudice écologique semble correspondre à l'idée qui en fait d'elle un préjudice autonome, distinct des préjudices patrimoniaux ou extrapatrimoniaux qui peuvent être invoqués et individualisés. Ce concept demeure peu ou mal connu dans le paysage judiciaire ivoirien.

Paragraphe 2- Un concept peu ou mal connu dans le paysage judiciaire ivoirien

Le préjudice écologique est loin d'être une notion connue et même pratiquée dans le paysage judiciaire ivoirien. Il avait été évoqué le manque de formation efficiente des praticiens du droit en droit de l'environnement en général, mais il a été observé que face au préjudice écologique, le juge ivoirien avait une propension à la confusion systématique avec les autres types de préjudice (A), ce qui explique que l'on soit encore dans l'attente d'une consécration jurisprudentielle (B).

A- Une confusion systématique avec les préjudices patrimoniaux et extrapatrimoniaux

En droit ivoirien, il n'existe pas un régime juridique spécial de responsabilité applicable à la réparation du dommage écologique ce qui favorise systématiquement la confusion du préjudice écologique avec les préjudices patrimoniaux et extrapatrimoniaux[1140] nés d'une pollution.

Les raisons de cette confusion sont liées au manque de formation des magistrats et des autres praticiens du droit, en l'occurrence les avocats et de maitrise du droit de l'environnement qui se trouve à l'état embryonnaire dans le système universitaire.

[1137] JORCI n° 05.ec du 4 février 2013, p. 42.

[1138] Article 7 du décret n° 2012-1047. Voir également les articles 11, 15 et 20 du même décret.

[1139] La Convention d'Abidjan du 23 mars 1981 relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre fait état des différentes sources ou formes de pollution, à savoir la pollution par les navires, la pollution due aux opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, la pollution d'origine tellurique, la pollution résultant d'activités liées à l'exploration et à l'exploitation du fond de la mer et de son sous-sol et la pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique.

[1140] Il s'agit du préjudice matériel, économique et moral.

La tendance que l'on observe en cas d'action en responsabilité pour pollution marine par hydrocarbures, est qu'autant les parties en litige que le juge saisi ne font pas la démarcation entre les préjudices subjectifs (préjudices moral, matériel et économique) subis par des personnes ou leur patrimoine et le préjudice écologique « pur » qui lui, est entendu comme un préjudice objectif qui renvoie à une atteinte directe subie par le patrimoine naturel.

La frontière entre le préjudice écologique et les dommages patrimoniaux ou extrapatrimoniaux doit être tracée. Le premier n'est pas directement subi par une personne physique ou morale et ne s'exerce pas sur son patrimoine. En d'autres termes, il s'agit d'un préjudice collectif et exclusif d'une appropriation individuelle. Les seconds portent en eux-mêmes les germes d'une atteinte personnelle et directe que peut subir toute personne juridique ou son patrimoine.

Dans l'affaire du déversement d'hydrocarbures au large des côtes de Jacqueville dans la nuit du 27 au 28 mars 2006[1141], les demandeurs (310 personnes physiques, la commune de Jacqueville et le conseil général de Jacqueville) sollicitaient devant le premier juge, la réparation des préjudices matériel, économique et sanitaire par eux subis[1142] alors même qu'indépendamment des dommages qu'ils auraient pu invoquer, il existait un préjudice écologique manifesté par la pollution de l'environnement marin, patrimoine naturel appartenant à une collectivité et le juge aurait dû le consacrer.

B- L'attente d'une consécration jurisprudentielle

Le préjudice écologique distinct des préjudices patrimoniaux ou extrapatrimoniaux n'a pas encore connu une consécration par le juge ivoirien. L'état de la jurisprudence des tribunaux et cours ne permet pas de soutenir le contraire et l'on ne saurait se satisfaire du traitement de la question par les juridictions ivoiriennes. L'assimilation systématique du préjudice écologique aux autres types de préjudice qui est faite par le juge ne permet pas d'obtenir une réparation effective des atteintes à l'environnement. Il est souhaité et même recommandé que le juge ivoirien à l'instar du juge français, « force la main » des pouvoirs politiques pour qu'ils consacrent le préjudice écologique « pur » dans la législation nationale. Pour ce faire, il doit, à l'occasion de sa saisine, faire la démarcation nécessaire du préjudice écologique des autres types de préjudice.

[1141] Selon la communication conjointe faite en conseil des ministres, le déversement proviendrait d'une erreur humaine consécutive aux opérations de routine de l'exploitation du champ pétrolier brut « Espoir ». La société Canadian National Resources International (CNR International) qui exploite ce champ pétrolier est l'auteur de cette pollution. L'équipe de nuit a, par erreur, transféré du pétrole brut dans les eaux usées contenues dans le Slop Tank. Ces eaux usées qui devaient être traitées avant d'être rejetées en mer ont été plutôt mélangées au pétrole brut. Le mélange estimé à 5075 m^3 a été déversé en mer avant d'atteindre les côtes de Jacqueville.

[1142] Voir le jugement contradictoire n° 193 rendu le 28 juillet 2015 par la section de Tribunal de Dabou et l'arrêt confirmatif n° 431/CIV/18 du 11 mai 2018 de la Chambre présidentielle de la Cour d'appel d'Abidjan (décisions inédites).

L'inexistence de la notion de préjudice écologique dans le corpus législatif et le prétoire ivoiriens et même à l'échelle régionale n'est pas un gage de réparation conséquente et effective. Les conditions de la réparation doivent cependant être précisées.

Section 2- Les conditions de la réparation du dommage écologique

Le droit positif contemporain, dans sa quasi-totalité, considère aujourd'hui l'environnement comme un objet de droit et non un sujet de droit[1143] susceptible de jouir de la personnalité juridique. Les atteintes à l'environnement résultant des activités extractives en général et particulièrement celles liées à l'exploration, à l'exploitation et au transport du pétrole sont porteuses de préjudices écologiques ou environnementaux. La réparation du préjudice résultant des atteintes à l'environnement soulève plusieurs questions d'ordre juridique qu'il est possible d'élucider à l'échelle internationale (paragraphe 1) ou dans le cadre juridique interne (paragraphe 2).

Paragraphe 1- Le cadre juridique international de la réparation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

L'indemnisation des dommages dus à une pollution résultant du déversement d'hydrocarbures par des navires-citernes[1144] est régie par un régime international élaboré sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI).

À l'origine, le régime avait pour cadre la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures[1145] et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1971 portant création du Fonds) [1146].

[1143] Depuis 2008, la nature est un sujet de droit selon l'article 71 de la Constitution de l'Équateur.

[1144] De fait, le régime juridique ne s'applique pas aux dommages de pollution résultant des activités d'exploration ou d'exploitation des plates-formes pétrolières.

[1145] Il s'agit de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures signée à Bruxelles, le 29 novembre 1969 (Convention de 1969 sur la responsabilité civile dite CLC). D'un point de vue historique, l'adoption de cette Convention est la conséquence de l'accident du Torrey Canyon au large des Sevenstones (18 mars 1967) en haute mer. Il était apparu nécessaire à la suite de cette marée noire, d'instituer un cadre juridique international qui puisse permettre d'intervenir en haute mer en cas d'accident et d'instaurer un régime de responsabilité (le même 29 novembre 1969 à Bruxelles, deux conventions ont été adoptées : la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. La Convention CLC de 1969 a été ratifiée par la Côte d'Ivoire (voir décret n° 72-842 du 21 décembre 1972, JORCI n° 04 du 18 janvier 1973, p. 113) et mise en œuvre par l'effet du Décret n° 97-678 du 3 décembre 1997 portant protection de l'Environnement marin et lagunaire contre la pollution, JORCI n° 06 du 5 février 1998, p. 150.

[1146] Il s'agit du FIPOL créé lors de la Convention de Bruxelles du 18 décembre 1971. La Côte d'Ivoire a ratifié la Convention créant le Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL, entrée en vigueur en 1978), voir la loi n° 87-779 du 28 juillet 1987 autorisant le

En 1992, ce régime a été modifié par deux conventions : la Convention de 1992 sur la responsabilité civile[1147] et la Convention de 1992 portant création du Fonds[1148]. Les Conventions de 1992 sont entrées en vigueur le 30 mai 1996 et imposent aux compagnies pétrolières de constituer des fonds pour proposer aux victimes une réparation du préjudice. Cette réparation a le mérite d'être immédiate, mais elle n'est que partielle.

Parallèlement au droit conventionnel, il existe des accords privés signés avant l'entrée en vigueur des deux conventions[1149].

La question de la réparation du préjudice né de la pollution maritime par hydrocarbures transportés en vrac par les navires comporte deux constantes : qui doit supporter le fardeau de la réparation et de quelle façon partager ce fardeau ?

L'objectif envisagé par les rédacteurs des Conventions CLC 1969 et 1992 était d'assurer aux victimes une indemnisation automatique et rapide sans égard aux causes de la pollution et faire intervenir dans le mécanisme de la réparation les deux principaux acteurs du transport maritime d'hydrocarbures que sont le propriétaire du navire et les compagnies pétrolières.

À l'analyse du régime d'indemnisation prévu en cas de pollution maritime par les hydrocarbures[1150], l'on observe que le droit international consacre la responsabilité du

---

Président de la République à ratifier la Convention, JORCI n° 36 du 17 septembre 1987, p. 345 ; décret n° 87-780 du 28 juillet 1987 portant ratification de la Convention, JORCI n° 36 du 17 septembre 1987, p. 357 ; décret n° 87-781 du 28 juillet 1987 portant publication de la Convention, JORCI n° 36 du 17 septembre 987, p. 358.

[1147] Elle modifie la Convention de 1969 du même objet et a été adoptée à Londres, le 27 novembre 1992.

[1148] Il s'agit de la Convention qui modifie celle de 1971 portant création du Fonds. La Convention de 1971 a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002, date à laquelle le nombre d'États contractants est passé sous la barre des 25. Elle ne s'applique donc plus aux sinistres survenus après cette date.

[1149] Deux accords privés ont ainsi été signés en 1969 et 1971. Le premier intitulé accords volontaires des propriétaires de navires pétroliers pour les pollutions par les hydrocarbures (TOVALOP) a été signé le 7 janvier 1969. Cet accord fonctionnait sur la base des cotisations versées au P&I Club. Son principal intérêt était qu'un État non-membre de la CLC pouvait être indemnisé par ce fonds. Cependant cette indemnisation était limitée depuis 1978 à 160 millions de dollars US par tonneau de jauge du navire. En 1987, le TOVALOP supplément a été créé portant le plafond par accident à 59,7 millions de DTS par navire supérieur à 5000 tonneaux. Le deuxième accord de ce type, signé le 3 janvier 1971, est intitulé contrat concernant le règlement intermédiaire de responsabilité des pétroliers pour la pollution par hydrocarbures (CRISTAL). Il s'agit d'un complément de TOVALOP quand le coût de nettoyage de la pollution dépasse les limites instaurées par le fonds TOVALOP. Ce fonds CRISTAL est lui aussi limité dans son quantum : le plafond de limitation est porté à 120 millions de DTS. Il est constitué par un prélèvement proportionnel au volume de pétrole transporté par mer, et présente lui aussi l'intérêt de pouvoir indemniser un État victime de pollution non-Partie à la convention de 1971 portant création du FIPOL. Ces deux accords privés ont été dissouts le 20 février 1997.

[1150] Le professeur Pierre BANASSIES distingue quatre niveaux de réparation des dommages résultant d'une pollution maritime par hydrocarbure : le premier niveau est constitué par la responsabilité du propriétaire du navire qui est tenu de verser des indemnités à hauteur d'un certain plafond (ou son assureur) en vertu de la Convention CLC, le second niveau permet de recourir au Fonds international d'indemnisation des dommages causés par la pollution (FIPOL) si les sommes versées par le

propriétaire du navire pollueur (A)[1151]. Le régime juridique international permet néanmoins un mécanisme d'indemnisation complémentaire par l'entremise du système FIPOL (B).

A- La responsabilité civile du propriétaire du navire pollueur, un principe de droit international

La responsabilité civile née d'un dommage de pollution[1152] est en principe une responsabilité privée[1153] à la charge du propriétaire du navire transportant des hydrocarbures. Le propriétaire du navire pouvant être facilement identifié et eu égard à l'obligation de souscrire une assurance ou une garantie financière qui est mise à sa charge[1154], sa responsabilité civile constitue une garantie d'indemnisation pour les victimes de pollution. Néanmoins, la limitation de responsabilité admise par le droit conventionnel au profit du propriétaire du navire peut contrarier l'effectivité de l'indemnisation des victimes.

1 - La consécration de la responsabilité civile du propriétaire du navire : une garantie d'indemnisation pour les victimes de pollution

La Convention du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile qui fait corps avec la Convention du 29 novembre 1969 du même objet consacre la responsabilité des

---

propriétaire du navire ne couvrent pas la totalité des demandes recevables, le troisième niveau de réparation peut être constitué lorsque le propriétaire du navire ne peut plus bénéficier de la limitation de responsabilité en cas de faute personnelle commise avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commise témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement (article 5-2 de la Convention CLC 1992) et enfin les victimes peuvent s'adresser à des protagonistes qui ne sont pas concernés par le mécanisme international, voir « Après *Erika :* les quatre niveaux de réparation des dommages résultant d'une pollution maritime par hydrocarbures », *Revue de droit commercial maritime, aérien et des transports,* oct-nov-déc. 2000, volume 4, pp. 140-145, cité par Sabrina ROBERT, *L'ERIKA: Responsabilités pour un désastre écologique*, Perspectives internationales, n° 24, Paris, Pedone, octobre 2003, p. 21.

[1151] Le principe pollueur-payeur trouve ici une application.

[1152] La pollution peut résulter de l'activité d'exploitation ou du transport d'hydrocarbures.

[1153] Voir Brigitte STERN, « À propos de l'accident d'Ekofisk- Problèmes posés par la pollution provoquée par les installations de production pétrolière off-shore », in *Annuaire français de droit* international, volume 24, 1978, p.780.

[1154] Article VII-1 de la Convention CLC de 1992. L'article 7 du décret ivoirien n° 97-678 du 3 décembre 1997 portant protection de l'Environnement marin et lagunaire contre la pollution (JORCI n° 06 du 5 février 1998, p. 150) impose la même obligation : « *Le propriétaire d'un navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac, en tant que cargaison abordant les eaux sous juridiction ivoirienne, est tenu de souscrire une assurance ou une autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution*. »

propriétaires[1155] de navires[1156] pour les dommages dus à la pollution[1157] par les hydrocarbures[1158]. Elle pose le principe de la responsabilité objective et sans faute du propriétaire, et instaure un système d'assurance de responsabilité obligatoire[1159]. Pour engager une telle responsabilité, il appartient seulement aux victimes de prouver le lien de causalité entre le déversement d'hydrocarbures transportés et les dommages par pollution subis.

Elle exclut en principe toute action des victimes en indemnisation dirigées contre les autres intervenants dans le transport d'hydrocarbures[1160].

[1155] Au sens des deux conventions, le propriétaire désigne « la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un État et exploités par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression "propriétaire" désigne cette compagnie. » (Article 1er- 3 de la Convention).

[1156] La Convention définit le navire de manière plus restrictive. Il signifie « tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac. » sont donc exclues du champ d'application de la Convention de 1992, les plates-formes pétrolières fixes ou flottantes destinées à la production pétrolière.

[1157] Le dommage par pollution vise « le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise (article 1er- 6 a de la Convention de 1992).

[1158] Les hydrocarbures au sens de la Convention, visent tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

[1159] L'assurance obligatoire constitue une garantie supplémentaire pour les victimes de dommage de pollution par hydrocarbures pour remédier à une éventuelle insolvabilité du propriétaire du navire. L'article VII de la Convention CLC de 1992 exige du propriétaire du navire immatriculé dans un État contractant et transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à souscrire une assurance ou une garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité pour couvrir sa responsabilité. Cette assurance est souscrite par les clubs de protection et d'indemnités, clubs P&I, qui sont en fait des associations d'assurances mutuelles créées par des groupes d'armateurs pour couvrir les risques liés aux transports maritimes.

[1160] L'article III-4 de la Convention CLC de 1992 liste les personnes concernées. Il s'agit des préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage, du pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire, de tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue), armateur ou armateur-gérant du navire, de toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente, de toute personne prenant des mesures de sauvegarde et de tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées ci-dessus.

La cristallisation du recours en indemnisation sur la personne du propriétaire du navire[1161] s'explique par le fait que celui-ci est facilement identifiable[1162] alors qu'il est souvent plus malaisé de connaitre l'exploitant ou l'armateur du navire. Cette responsabilité qui est consacrée par les Conventions de 1969 et 1992 et affirmée par la jurisprudence[1163] constitue en principe une garantie d'indemnisation pour les victimes de la pollution[1164]. Mais confrontée au droit de limitation de responsabilité reconnue au propriétaire du navire, l'indemnisation intégrale que les victimes sont en droit d'obtenir de lui parait compromise.

2 - La limitation de la responsabilité du propriétaire du navire : une garantie obérée de l'indemnisation intégrale

La responsabilité encourue par le propriétaire du navire, quoiqu'objective et canalisée, reste une responsabilité limitée puisque la Convention CLC lui reconnait le droit de la

[1161] Il s'agit de la canalisation de la responsabilité encourue par le propriétaire du navire qui permet de concentrer sur une seule personne, à l'exception de toute autre, la responsabilité d'un évènement dommageable, voir Sabrina ROBERT, *L'ERIKA: Responsabilités pour un désastre écologique*, préc., p.35.

[1162] Il est la personne au nom de laquelle le navire est immatriculé ainsi qu'il résulte du registre d'immatriculation.

[1163] Affaire Erika, Cour d'appel de Paris, 11e Chambre des appels correctionnels 30 mars 2010.

[1164] Il faut noter néanmoins que le propriétaire du navire peut s'exonérer de toute responsabilité dans les cas prévus par l'article III § 2 et § 3 CLC 1992 : « 2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution :

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

limiter à un montant total par évènement calculé en fonction de la jauge du navire[1165] et s'exprime en droits de tirage spéciaux[1166].

Toutefois, pour bénéficier de la limitation de la responsabilité, la Convention CLC lui impose des obligations dont l'une est négative et l'autre positive. Pour la première condition, le propriétaire ne doit pas avoir commis de faute qui pourrait être la cause du dommage par pollution tandis que pour satisfaire la seconde, il doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité[1167].

Les critiques émises contre la limitation de responsabilité dont bénéficie le propriétaire du navire impliqué dans la survenance d'une pollution par hydrocarbures se sont faites observer ces dernières années et surtout à l'occasion du naufrage de l'*Erika.* La plus virulente de ces critiques a été exprimée par le professeur Yves TASSEL qui considère que cette institution est « au pire criminogène » et « au mieux, démobilisante de la prévention des dommages. »[1168]

L'institution n'est pas nouvelle en droit international[1169], mais sa légitimité nous parait critiquable et se situe aux antipodes des règles régissant la responsabilité civile qui commandent que le dommage subi soit intégralement réparé (*restitutio in integrum)*. La limitation de la responsabilité apparait dès lors comme un permis de polluer délivré sans frais aux propriétaires et autres acteurs du transport maritime.

Dans le système juridique international de réparation des dommages de pollution par hydrocarbures, il a été institué un mécanisme complémentaire constitué par le Fonds

---

[1165] Article V Convention CLC. La limitation de responsabilité est aujourd'hui perçue comme le pendant du droit d'abandon du navire anciennement reconnu au propriétaire en cas d'accident (l'article 216 du code de commerce français de 1841 disposait que « tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier. Il peut dans les cas s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret. » La jauge du navire équivaut à sa capacité intérieure qui s'exprime par le tonneau de jauge qui vaut quant à lui 2,83 mètres cubes. La jauge brute est la capacité intérieure complète du navire et de toutes les constructions qui se trouvent sur le pont. La jauge nette est la capacité intérieure, déduction faite de tous les espaces dans lesquels on ne peut loger ni passagers ni marchandises.

[1166] Le droit de tirage spécial (DTS) est une unité de compte élaborée et cotée quotidiennement par le FMI.

[1167] Sur la satisfaction des deux conditions dans le cas du naufrage de l'*Erika*, voir Sabrina ROBERT, *L'ERIKA: Responsabilités pour un désastre écologique*, préc., pp. 43-45.

[1168] Yves TASSEL, « le dommage élément de la faute », *Le Droit maritime français,* 2001, p. 773, cité par Sabrina ROBERT, *L'ERIKA: Responsabilités pour un désastre écologique*, préc., p.45.

[1169] L'évolution du droit maritime pour ce qui concerne l'institution de la limitation de responsabilité s'est effectuée en deux étapes. La première étape s'est concrétisée par l'élaboration de la Convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer**,** signée le 10 octobre 1957, texte adoptant le système britannique de la constitution d'un fonds de limitation et prenant le relais de la Convention de 1924 qui laissait le choix de l'armateur entre l'abandon du navire et la limitation en valeur. Ce système s'est soldé par un échec, mais a constitué du moins la première mise en cause de l'idée de l'abandon en nature. La deuxième étape a été franchie par le truchement de la mise sur les rails de *la* Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière des créances maritimes, texte adopté sous les auspices de l'OMCI.

international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui vient en soutien à la responsabilité du propriétaire du navire.

B- L'indemnisation complémentaire des victimes de pollution par le système FIPOL

Adoptée en vue d'assurer une indemnisation équitable des victimes des dommages résultant d'une pollution due à des fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant de navires[1170], la Convention portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) consacre un second niveau d'indemnisation qui vient suppléer les insuffisances de la réparation due par le propriétaire du navire[1171]. Le FIPOL intervient à titre subsidiaire et ne supporte donc aucune responsabilité. Le Fonds vise comme objectif, à apporter une contribution complémentaire et substantielle dans le processus d'indemnisation des victimes des dommages dus à la pollution par hydrocarbures [1172]. Perçu comme un adjuvant nécessaire de la réparation classique due par les propriétaires de navires afin de couvrir une plus grande part des dommages, le Fonds international fonctionne sur un modèle particulier, mais reste néanmoins marqué par des limites.

[1170] Paragraphe 3 du préambule de la Convention de Londres du 27 novembre 1992 qui a remplacé la Convention de Bruxelles du 18 décembre 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures.

[1171] Les hypothèses dans lesquelles le Fonds est tenu d'indemniser les victimes de pollution par hydrocarbures sont prévues à l'article 4- 1 a), b) et c) de la Convention FIPOL de 1992 : le Fonds est tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation équitable des dommages sur la base de la Convention de 1992 sur la responsabilité pour l'une des raisons suivantes :

a) la Convention de 1992 sur la responsabilité ne prévoit aucune responsabilité pour les dommages en question ;

b) le propriétaire responsable aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité est incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter pleinement de ses obligations et toute garantie financière qui a pu être souscrite en application de l'article VII de ladite Convention ne couvre pas les dommages en question ou ne suffit pas pour satisfaire les demandes de réparation de ces dommages. Le propriétaire est considéré comme incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter de ses obligations et la garantie est considérée comme insuffisante, si la victime du dommage par pollution, après avoir pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui sont ouverts, n'a pu obtenir intégralement le montant des indemnités qui lui sont dues aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité ;

c) les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire telle qu'elle est limitée aux termes de l'article V, paragraphe 1, de la Convention de 1992 sur la responsabilité ou aux termes de toute autre convention ouverte à la signature, ratification ou adhésion, à la date de la présente Convention.

[1172] L'article II § 1 a) dispose à cet effet que le Fonds est créé pour « assurer une indemnisation pour les dommages par pollution dans la mesure où la protection qui découle de la Convention de 1992 sur la responsabilité est insuffisante. »

1- Le mécanisme fonctionnel du système FIPOL

Le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL 1992 ou Fonds de 1992) a été créé en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds pour administrer le régime d'indemnisation des victimes qui ne sont pas intégralement indemnisées en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Fonds de 1992 est une organisation intergouvernementale mondiale qui est chargée d'administrer le régime d'indemnisation institué par la Convention de 1992. En devenant partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds, un État devient membre du Fonds de 1992[1173], lequel a son siège à Londres.

Le Fonds comprend une Assemblée qui regroupe tous les États contractants et un Secrétariat dirigé par un Administrateur[1174] chargé de recruter le personnel nécessaire à son fonctionnement.

Le Fonds de 1992 est financé par les contributions versées par toute personne qui, au cours d'une année civile, a reçu sur le territoire d'un État Partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds plus de 150 000 tonnes de pétrole brut ou de fuel-oil lourd à la suite d'un transport par mer. Les contributions des importateurs de pétrole se justifient par les termes du préambule de la Convention de 1992 qui institue une sorte de participation des compagnies pétrolières au risque lié au transport maritime dont, en définitive, elles en tirent un profit[1175]. Par ce mécanisme, le FIPOL « réalise juridiquement le principe économique du pollueur-payeur. »[1176]

L'indemnisation payable par le Fonds de 1992 en vertu de la Convention de 1992 pour un événement qui s'est produit avant le 1er novembre 2003 était limitée à 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international (soit approximativement £135 millions ou US$210 millions au 3 octobre 2011), y compris le montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. En octobre 2000, le Comité juridique de l'OMI a adopté deux résolutions ayant pour effet d'augmenter d'environ 50,37% les plafonds d'indemnisation prévus par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile

---

[1173] Au 2 avril 2019, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC) et la Convention de 1992 portant création du Fonds enregistraient 115 États membres dont la Côte d'Ivoire et certains États du golfe de Guinée comme l'Angola, le Cameroun, le Bénin, le Congo, le Gabon, le Ghana, la Guinée, le Libéria, le Nigéria, le Sénégal et la Sierra Leone. La Côte d'Ivoire est également partie à la Convention CLC de 1969 tout comme le Ghana et le Sénégal. Mais l'adhésion à la Convention CLC de 1992 n'emporte pas de facto adhésion à la Convention portant création du FIPOL. Cependant, l'inverse est admis.

[1174] Articles 16 et 17 de la Convention FIPOL 1992. L'Administrateur est le plus haut fonctionnaire et le représentant légal du Fonds.

[1175] « Les conséquences économiques des dommages par pollution résultant des fuites ou de rejets d'hydrocarbures transportés en vrac par voie maritime ne devraient pas être supportées exclusivement par les propriétaires des navires, mais devraient l'être en partie par ceux qui ont des intérêts financiers dans le transport des hydrocarbures ».

[1176] Sabrina ROBERT, *L'ERIKA : Responsabilités pour un désastre écologique*, préc., p.57.

et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Ces modifications aux Conventions sont entrées en vigueur le 1er novembre 2003, portant le montant maximum payable par le Fonds de 1992 à 203 millions de DTS (£203 millions ou US$316 millions au 3 octobre 2011) pour un événement survenu au 1er novembre 2003 ou après cette date, y compris le montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur.

En mai 2003, un troisième niveau d'indemnisation a été mis en place sous forme d'un Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures créé en vertu du Protocole à la Convention de 1992 portant création du Fonds (Protocole portant création du Fonds complémentaire). L'adhésion à ce Fonds complémentaire est facultative et ouverte à tout État membre du Fonds de 1992[1177]. Le montant total d'indemnisation disponible pour chaque sinistre est de 750 millions de DTS (£751 millions ou US$1 166 au 3 octobre 2011), y compris les montants dus au titre des Conventions de 1992. Le Fonds complémentaire est financé de la même façon que le Fonds de 1992. Le Protocole portant création du Fonds complémentaire est entré en vigueur le 3 mars 2005 et s'applique aux sinistres survenus à cette date ou après.

2- Les limites de l'indemnisation complémentaire

La problématique de l'indemnisation complète des victimes des dommages de pollution par les hydrocarbures tient de la gageure tant l'ampleur des dégâts causés par les marées noires, le nombre pléthorique des victimes et la complexité des procédures d'indemnisation constituent autant d'écueils qui rendent cet objectif difficilement réalisable[1178].

Le plafonnement du montant alloué par le FIPOL aux victimes peut entrainer l'exclusion de certains types de dommages (le dommage écologique qui est autonome des préjudices économiques n'est souvent pris en compte que partiellement et porte sur le coût des mesures raisonnables de remise en état) lorsque les sommes disponibles n'ont pu couvrir les dommages économiques ou patrimoniaux. Le problème de la lenteur et de la rigidité de l'évaluation du préjudice faite par les experts FIPOL qui peuvent revoir considérablement à la baisse la majeure partie du montant

[1177] Au 2 avril 2019, 32 États dont le Congo, étaient parties au Protocole de mai 2003 portant création du Fonds complémentaire.

[1178] Par exemple, à la date de juin 2010, d'un point de vue statistique, on constate pour l'indemnisation des victimes de l'Erika que, sur 7131 demandes d'indemnisation déposées, toutes n'ont pas encore été évaluées et plus de mille ont été rejetées par le FIPOL. Les demandes ont été indemnisées à hauteur de 100 % du préjudice évalué. Pour le sinistre du Prestige, en raison du dépassement du plafond d'indemnisation (et alors que le Fonds complémentaire n'était pas encore en vigueur), les victimes ont été indemnisées à hauteur de 30% des montants évalués. De plus, sur 482 demandes, 73 demandes ont été rejetées intégralement par le FIPOL et près de 200 victimes ont rejeté l'évaluation faite par les experts et intenté une action en justice, voir le Rapport final de Christophe PRIOU, Charles-Henri DE BARSAC, et autres, « Mission "Fipol" » (France: Le Grenelle de la Mer, 6 septembre 2010), pp. 4-5.

initial des demandes d'indemnisation[1179] est aussi une illustration des limites du système FIPOL. Il est également à noter que le Fonds ne dispose pas d'une ressource propre d'expertise, mais a recours à des experts « ad hoc » provenant d'autres organismes privés[1180].

L'intervention du FIPOL est limitée aux dommages résultant des activités de transport maritime d'hydrocarbures, ce qui exclut les dommages de pollution résultant des activités d'exploration ou d'exploitation par les plates-formes pétrolières offshore alors que ces activités présentent potentiellement des risques de pollution pour l'environnement.

La recherche de mécanismes d'indemnisation des victimes de pollution par hydrocarbures dans le cadre du transport maritime est une justification de l'instauration des deux systèmes précédents, à savoir la responsabilité objective du propriétaire du navire et l'intervention du FIPOL dont l'apport reste considérable.

Il a été souligné que le plafonnement des montants alloués par le Fonds d'indemnisation pouvant entrainer l'exclusion de certains types de préjudice[1181], la réparation des dommages de pollution en droit interne assure la prise en compte de toute forme de préjudice et plus particulièrement le préjudice écologique.

Paragraphe 2- Le cadre juridique interne : l'action en réparation du dommage écologique « pur »

L'assimilation quasi instinctive des préjudices patrimoniaux et extrapatrimoniaux au préjudice écologique pur a pour corollaire, l'inexistence d'un régime juridique spécial applicable à la réparation du préjudice écologique. Il ne faut cependant pas occulter la responsabilité administrative que l'exploitant pétrolier peut encourir en cas de pollution[1182].

[1179] Rapport final préc., p. 13.

[1180] Tels les experts de "*The International Tanker Owners Pollution Federation (*ITOPF), organisme créé et piloté à l'initiative des armateurs.

[1181] Le préjudice écologique pur est ici concerné.

[1182] Pour l'essentiel, certains textes sur le droit pétrolier imposent au titulaire du contrat pétrolier d'exercer ses activités pétrolières de telle manière que soit assurée, en toutes circonstances, la protection des caractéristiques essentielles de l'environnement. Le respect de l'environnement impose à l'opérateur de prendre toutes les précautions pour éviter une pollution de grande ampleur. La sanction administrative que peut encourir le titulaire d'un contrat pétrolier, en cas de pollution, c'est le retrait de l'autorisation exclusive d'exploration ou l'autorisation exclusive d'exploitation (lorsqu'il s'agit d'un contrat de partage de production) ou la déchéance du contrat pétrolier. Le retrait ou la déchéance se font par décret pris en conseil des ministres tout comme l'octroi des titres d'hydrocarbures. Ce retrait peut donner à un contentieux pour excès de pouvoir ou au contentieux de pleine juridiction. Au Congo, l'article 61 du code des hydrocarbures prévoit que *« l'État peut, après mise en demeure, retirer tout titre minier pour infraction grave qui aurait pour effet la pollution des sites sur lesquels la société réalise ses opérations pétrolières ou une importante fuite d'hydrocarbures. »*

De fait, le droit commun de la responsabilité civile apparait, malgré son inadaptation pour la prise en compte du préjudice écologique « pur »[1183], comme le cadre juridique adopté pour la réparation de ce type de préjudice (A). La particularité que l'on observe dans l'indemnisation du dommage écologique se situe au niveau des modalités de sa réparation (B).

A- De l'applicabilité du droit commun de la responsabilité civile au dommage écologique pur

Du fait de l'absence de la notion de préjudice écologique pur dans le droit ivoirien, les juridictions nationales ont tendance à faire la confusion en considérant le préjudice moral ou matériel né des atteintes à l'environnement comme le préjudice écologique. Or, le préjudice écologique est un préjudice collectif, indirect qui ne peut être personnel puisqu'il porte atteinte à la nature qui est un bien dont nul ne peut s'approprier.

Le régime de droit commun de la responsabilité civile applicable consacre les constantes classiques d'une demande en réparation, à savoir la preuve de l'imputation matérielle et personnelle[1184] de l'atteinte et la preuve du rapport de causalité[1185].

Pour un tel préjudice, ce qui se révèle difficile à établir, c'est avant tout la preuve du caractère personnel. Mais l'exigence d'un préjudice personnel s'avérerait un obstacle dirimant voire une condition superfétatoire à la prise en compte du dommage écologique pur[1186], puisqu'il ne s'agit plus de démontrer l'existence d'une atteinte patrimoniale ou extrapatrimoniale individualisée, mais celle d'une atteinte à un patrimoine commun insusceptible d'appropriation.

Pour la réparation d'un tel préjudice, l'accès au prétoire est ouvert aux Collectivités locales, aux associations de Défense de l'Environnement régulièrement déclarées ou à toutes personnes. Cependant, en droit ivoirien, l'habilitation reconnue à ces personnes est restreinte par l'obligation qui leur est faite de saisir au préalable, *« l'autorité nationale compétente avant tout recours devant les juridictions et/ou exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits" constituant une infraction relevant de la présente loi et portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs ou individuels. »*[1187]

[1183] Malik MEMLOUK, « Préjudice écologique "pur" : du mirage à l'impasse », *Bulletin du Droit de l'Environnement industriel*, n° 16, juillet 2008, pp. 39 et s.

[1184] Il s'agit d'identifier l'acte matériel à l'origine de l'atteinte et l'auteur de cette atteinte.

[1185] Le rapport de cause à effet permet de fixer avec certitude le lien entre l'atteinte faite et le préjudice qui en est résulté.

[1186] Michel DESPAX écrivait à cet effet, à la fin des années soixante que *« le dommage écologique n'ouvre pas en tant que tel droit à réparation »*, extrait de « la défense juridique de l'environnement », JCP, 1970, I. 2359.

[1187] Article 110 du code de l'environnement ivoirien. Pourtant l'article 8 de la loi n° 2018-975 du 27 décembre 2018 (JORCI n° 04, Numéro spécial du 13 mars 2019) qui abroge la loi n° 60-366 du 14 novembre 1960 portant code de procédure pénale apporte une innovation majeure en matière d'exercice de l'action civile en reconnaissant dorénavant le droit aux *« associations légalement*

En France, la loi Barnier du 2 février 1995 a donné une habilitation générale « aux associations agréées de protection de l'environnement » afin qu'elles puissent exercer « les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre. »[1188]

La reconnaissance d'un droit d'action aux personnes suscitées s'explique par l'idée que la nature n'a pas de personnalité juridique ; elle est un objet de droit et non un sujet de droit.

L'action en réparation du préjudice écologique peut s'avérer bien fondée en son principe lorsque les conditions légales sont réunies. Il reste la question des modalités de la réparation.

B- Les modalités de la réparation

L'action civile en réparation du dommage écologique résultant de l'action publique exercée par le ministère public ou mise en œuvre de façon autonome a une double finalité : identifier l'auteur de la pollution et lui appliquer une sanction. Celle-ci peut consister en la remise en état de l'environnement pollué ou, à défaut, en la réparation par équivalent.

1- La remise en état de l'environnement pollué, une mesure adéquate

La remise en état s'entend ici d'une sanction qui se mue en une obligation de faire à la charge du pollueur. Elle consiste en une sorte de réparation en nature et de rétablissement de l'état initial des lieux endommagés.

L'article 35.5 du code ivoirien de l'environnement[1189] fait de la remise en état une des mesures que le pollueur devra assumer, outre les taxes et/ou les redevances[1190] qui peuvent être exigées.

En France, la réforme introduite par la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 sur la reconquête de la biodiversité, de la nature et du paysage (un objet très évocateur de l'intérêt accordé à la protection de l'environnement) confirme le principe de la réparation en nature (la remise en état) des dommages causés à l'environnement,

---

constituées de se constituer partie civile pour la défense des intérêts collectifs ou pour la défense des intérêts individuels des personnes physiques victimes, conformément à leurs statuts et dans les conditions prévues par la loi.» Mais cette nouvelle disposition d'ordre général ne devrait pas remettre en cause le texte spécial qui régit la matière de l'environnement.

[1188] Article L. 142-2 du code de l'environnement français.

[1189] Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996, JORCI n° 06 du 06 février 1997, p. 114. L'article 6 du décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur dispose que « *la finalité de ce principe est la remise en état de l'environnement et la réparation des dommages causés à celui-ci*. »

[1190] Pour un aperçu de ces taxes et redevances en France, voir Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement,* préc, pp. 178-180.

mais aussi prévoit la possibilité d'affecter des dommages-intérêts (réparation par équivalent).

La priorité est donc accordée à la réparation en nature puisque, s'agissant d'une atteinte qui a modifié l'état initial de l'environnement, la remise en état des sites pollués s'avère la mesure appropriée. Dans un arrêt de la Cour d'appel de Rennes (5 juillet 1996, n° 95/01694) qui a jugé une affaire d'abattage d'arbres et de haies en violation d'un arrêté préfectoral, il a été jugé que *« la remise en état des lieux constitue le mode de réparation qui doit être privilégié, tout particulièrement en matière d'environnement. »* En l'espèce, le juge a ordonné de reconstituer les boisements détruits illégalement, sous peine d'astreinte comminatoire par jour de retard.

Au niveau régional, la Directive de l'Union européenne (2004/35/CE du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux (JOCE, L 143/56, 30 avril 2004) fait de la réparation en nature, le seul mode de réparation admissible.

Mais, la remise en état peut s'avérer impossible dans certaines hypothèses. C'est le cas d'atteintes irréversibles comme la mort de spécimens d'espèces protégées. En pareille occurrence, le juge va opter pour une réparation par équivalent, c'est-à-dire, par l'octroi de dommages-intérêts sous forme d'une réparation pécuniaire.

2- La réparation par équivalent, une mesure compensatoire et de substitution

L'impossibilité de remettre l'environnement pollué dans son état initial ou à tout le moins, dans un état d'apparente conformité, peut être compensée par l'octroi de dommages-intérêts.

Les difficultés de ce mode de réparation se situent au niveau de l'évaluation du « prix de la nature » et de l'affectation des sommes allouées.

En premier lieu, l'évaluation peut s'avérer fastidieuse : combien faut-il accorder pour un écosystème marin altéré par une pollution aux hydrocarbures ? En la matière, il n'existe pas pour le moment de critères ou de méthodes d'évaluation des atteintes à l'environnement.

Une analyse de la jurisprudence française donne de constater que les juges peuvent octroyer un montant symbolique (1 euro)**.** Mais la Cour de cassation fustige ce mode de réparation et exige une réparation intégrale du préjudice causé à l'environnement[1191].

La réparation fait, dans la plupart des cas, l'objet d'une évaluation forfaitaire ou tient compte des méthodes d'évaluation proposées par les parties civiles.

[1191] La Cour de cassation explique de manière constante que « la réparation n'est pas assurée par l'allocation d'un euro symbolique » et censure les décisions qui ne respectent pas ce principe. Voir, 11 Bulletin criminel (Cour de cassation, Chambre criminelle 1997).

Dans les cas d'atteintes à l'environnement par les hydrocarbures, les juges ont tendance à s'appuyer sur « l'ampleur de la pollution » pour fixer le *quantum* de la réparation.

Quoi qu'il en soit, la nature n'a pas de prix, elle n'est pas un bien évaluable. La réparation des atteintes qu'elle subit doit tenir compte de l'ampleur du dommage, de son aptitude à se régénérer.

En second lieu, la destination des sommes allouées en réparation d'un préjudice écologique est différente de celle des sommes octroyées aux victimes directes de l'atteinte.

À la place du principe de la libre disposition de la réparation, il est substitué de celui d'une affection à destination précise comme le reconnait la plupart des législations étrangères qui prévoient que les sommes allouées soient utilisées pour la remise en état des lieux détruits ou dégradés, ou le cas échéant, à des fins de conservation de la nature. Comme l'exprime parfois la doctrine française, *« la liberté d'emploi des fonds, justifiée par l'intérêt des victimes, n'a plus la même valeur en présence d'un dommage atteignant la nature ; elle doit ici s'incliner devant la nécessité d'assurer autant que possible sa restauration ou sa préservation. »*[1192]

Avec la sanction civile ou administrative que peut encourir l'auteur d'une pollution de l'environnement par hydrocarbures, un pas semble franchi pour obtenir réparation du dommage écologique. Mais la pollution du milieu naturel s'analysant en une infraction à la loi pénale devant être réprimée, le droit pénal de l'environnement apparait à cet égard comme un adjuvant à une sanction complète.

Section 3- L'apport du droit pénal dans la répression des atteintes à l'environnement par les hydrocarbures

La rencontre de deux normes juridiques internes et internationales contribue à la répression des atteintes à l'environnement. C'est qu'en la matière, le droit international définit les incriminations et le droit national, suivant le mécanisme de l'internalisation, transpose ces normes dans l'ordre juridique interne, organise la procédure pénale et fixe les sanctions[1193].

Le but classique du droit pénal[1194] consiste à appliquer aux auteurs d'une infraction une sanction pénale. En matière d'atteintes à l'environnement constitutives d'infraction

[1192] P. JOURDAIN, les principes de la responsabilité civile, Dalloz, 6e éd., 2003, p. 179.

[1193] Article 4 § 4) de la Convention MARPOL dispose que « les sanctions prévues par la législation des Parties en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise. »

[1194] Il faut l'entendre ici au sens large, à savoir, le droit pénal général qui définit les règles d'ordre général applicables aux infractions, le droit pénal spécial et la procédure pénale.

à la loi pénale, il importe de définir les faits ou actes pénalement punissables[1195] (Paragraphe 1). L'infraction légalement constituée ne saurait donner lieu à des sanctions pénales qu'autant qu'elle aura été prouvée par les autorités de poursuite et son auteur connu (paragraphe 2). La mise en œuvre des sanctions pénales prévues obéit à des règles de procédure définies par le droit pénal interne (paragraphe 3).

Paragraphe 1- La recherche des faits punissables

En matière de répression des atteintes à l'environnement issues des activités pétrolières, les faits constitutifs d'infractions sont déterminés essentiellement par le droit international[1196]. Les normes internationales contemporaines donnent une nomenclature assez limitée d'infractions et les plus connues d'entre elles sont d'une part, les rejets volontaires ou délibérés et les rejets involontaires ou accidentels d'hydrocarbures et d'autre part les infractions d'immersion[1197]. L'existence des deux premières infractions auxquelles nous consacrons ce paragraphe est subordonnée à la réunion d'éléments constitutifs communs (A) et à des conditions spéciales (B). Elles sont prévues par la Convention MARPOL[1198] tandis que les infractions d'immersion sont l'œuvre de la Convention universelle de Londres, Mexico, Moscou et Washington[1199] ratifiée par la Côte d'Ivoire[1200].

[1195] Le principe de la légalité des délits et des peines implique la recherche des faits érigés en infractions par la loi et punis comme tels.

[1196] Ces normes internationales forment un ensemble de règles spécifiques du droit que l'on peut rattacher au droit pénal international de l'environnement.

[1197] Le point 5 de l'Annexe I de la Convention de Londres, Mexico, Moscou et Washington du 29 décembre 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets interdit l'immersion du pétrole brut et ses déchets, les produits raffinés du pétrole, les résidus de produits de la distillation du pétrole ainsi que les mélanges contenant ces produits, chargés à bord pour être immergés. Le terme immersion s'entend, selon l'article III § 1 a) i) de « tout rejet délibéré dans la mer de déchets et autres matières à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer ».

[1198] La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dite MARPOL a été adoptée le 2 novembre 1973 à Londres et est entrée en vigueur le 2 octobre 1983. Elle a été ratifiée et publiée par la Côte d'Ivoire (décret n° 87-777 du 28 juillet 1987, JORCI n° 35 du 10 septembre 1987, p. 340 ; décret n° 87-778 du 28 juillet 1987, JORCI n° 35 du 10 septembre 1987, p. 340). En dehors du Cameroun et de la République Démocratique du Congo, les autres États du golfe de Guinée ont ratifié la Convention MARPOL.

[1199] La Convention du 29 décembre 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et d'autres matières.

[1200] Loi n° 87-773 du 28 juillet 1987 autorisant le président de la République à ratifier la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets et d'autres matières, adoptée à Londres, le 13 novembre 1972, JORCI n° 34 du 3 septembre 1987, p. 325. ; Décret n° 87-774 du 28 juillet 1987 portant ratification de la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets et d'autres matières, adoptée à Londres, le 13 novembre 1972, JORCI n° 34 du 3 septembre 1987, p. 329. ; Décret n° 87-775 du 28 juillet 1987 portant ratification de la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets et d'autres matières, adoptée à Londres, le 13 novembre 1972, JORCI n° 34 du 3 septembre 1987, p. 330..

A- Les éléments constitutifs communs aux infractions de rejets volontaires et de rejets involontaires

Les insuffisances et les ambigüités observées avec la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (Convention OILPOL) [1201] ont suscité l'adoption à Londres, le 2 novembre 1973, de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires[1202] qui intègre dans son champ d'application aussi bien les rejets volontaires que les rejets accidentels[1203] d'hydrocarbures. Les éléments constitutifs communs aux deux infractions concernent, comme sous l'empire de la Convention OILPOL, les substances en cause, les navires et l'espace couvert par l'interdiction.

En premier lieu, les substances dont le rejet peut tomber sous le coup des dispositions répressives concernent les hydrocarbures qui désignent le pétrole sous toutes ses formes, à savoir notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés (autres que les produits pétrochimiques qui sont soumis aux dispositions de l'Annexe II de la Convention MARPOL) et comprend, sans que cela porte atteinte au caractère général de ce qui précède, les substances énumérées à l'appendice I de la présente Annexe[1204], ainsi que le mélange d'hydrocarbures qui désigne tout mélange contenant des hydrocarbures[1205].

[1201] Adoptée à Londres, le 12 mai 1954.

[1202] La Convention MARPOL comprend quatre protocoles dont les deux premiers ont été adoptés le 2 novembre 1973 (protocole I relatif aux dispositions concernant l'envoi de rapports sur les évènements entraînant ou pouvant entrainer le rejet de substances nuisibles, protocole II relatif à l'arbitrage), le protocole du 17 février 1978 entré en vigueur en même temps que la Convention tandis que le troisième protocole a été adopté à Londres, le 26 septembre 1997 et a institué l'Annexe VI), six Annexes (Annexe I : Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures, Annexe II : Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac, Annexe III : Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, Annexe IV : Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires, Annexe V : Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires, Annexe VI : Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires) et plusieurs amendements. Les deux premières Annexes sont obligatoires tandis que les autres sont facultatives (voir article 14 de la Convention).

[1203] Pour s'en convaincre, il est loisible de se référer au Préambule de la Convention dans lequel les Hautes Parties contractantes « reconnaissent que les déversements délibérés, par négligence ou accidentels d'hydrocarbures […] par les navires constituent une source grave de pollution » (alinéa 2), voir André HUET, « L'infraction de rejet d'hydrocarbures en mer (Convention Marpol du 2 novembre 1973 et la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983) », in *Revue juridique de l'Environnement*, n° 4, 1983, p. 308, ou sont « désireuses de mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et de réduire au maximum les rejets accidentels de ce type de substances ».

[1204] Règle 1 § 1 de l'Annexe I de la Convention MARPOL. L'appendice I de l'Annexe I énumère une multitude de substances considérées comme hydrocarbures sans que cette énumération soit exhaustive.

[1205] Règle 1 § 2 de l'Annexe I de la Convention MARPOL.

En second lieu, l'engin d'où doit provenir le rejet d'hydrocarbures est un navire, peu importe sa taille ou son volume, sa finalité (navire-citerne, pétrolier ou navire non-citerne), son immatriculation dans un État contractant ou non Partie à la Convention. On observe avec la Convention MARPOL, une extension de la notion de navire qui prend désormais en compte tout « *bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes. »*[1206] Cependant, la Convention exclut les navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires et les autres navires appartenant à un État ou exploités par cet État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales[1207].

Enfin, l'espace protégé contre les rejets que vise la Convention est la mer qui doit s'entendre ici des eaux territoriales et de la haute mer[1208]. Les eaux continentales (lagunes, fleuves, rivières) échappent à la Convention et sont de ce fait, régies par les législations nationales.

En Côte d'Ivoire, le code de l'environnement vise *« les eaux maritimes sous juridiction nationale »*[1209] ou *« les eaux maritimes dans les limites territoriales. »*[1210] Les infractions de rejets délibérés ou accidentels d'hydrocarbures se distinguent par les éléments qui leur sont propres.

B- Les éléments constitutifs spécifiques aux rejets délibérés et aux rejets involontaires ou accidentels

Les deux formes de rejets illicites d'hydrocarbures sont constituées d'éléments distinctifs qu'il convient de présenter successivement.

1- Les éléments constitutifs spécifiques aux rejets délibérés

En première analyse, tout rejet délibéré d'hydrocarbures n'est pas systématiquement punissable. La Convention MARPOL fait des distinctions selon le type ou la taille[1211]

[1206] Article 2 § 4 de la Convention MARPOL. La Convention OILPOL excluait les plates-formes destinées à l'exploration et à l'exploitation pétrolière en mer.

[1207] Article 3 § 3 de la Convention MARPOL.

[1208] Il faut désormais y inclure la zone économique exclusive puisqu'en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, l'État côtier exerce des droits souverains sur cet espace maritime à des fins économiques d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles.

[1209] Article 98 du code de l'environnement.

[1210] Article 97 alinéa 1er du code de l'environnement.

[1211] La Règle 9 § 1- b et § 2 de l'Annexe I fait une distinction entre les navires autres que les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux (les interdictions les concernant sont plus contraignantes) et les navires autres que les pétroliers d'une jauge brute égale ou inférieure à 400 tonneaux.

du navire d'où provient le rejet et aussi la zone du rejet[1212]. Ainsi, de façon absolue[1213], la Convention interdit tout rejet délibéré dans les « zones spéciales »[1214], quelle que soit la quantité d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures déversés et la taille des navires[1215].

Si le navire se trouve hors zones spéciales, le principe est l'interdiction du rejet, sauf si certaines conditions sont réunies : le pétrolier est à plus de 50 milles marins[1216] de la terre la plus proche (il se trouve donc loin de la mer territoriale); il fait route; le taux instantané de rejet des hydrocarbures ne dépasse pas 30 litres par mille marin; la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas, pour les pétroliers existants, 1/15 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent et, pour les pétroliers neufs, 1/30 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent; et le pétrolier utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tel que prescrit a` la règle 15 de la présente Annexe.

Le caractère contraignant des règles relatives à l'interdiction du rejet volontaire est fonction de la taille du navire et du volume d'hydrocarbures qu'il transporte ou qu'il utilise pour la propulsion des moteurs.

Toutefois, la Convention prévoit un fait justificatif[1217] qui enlève au rejet tout caractère délictueux sans distinction de la taille ou du type de navire. Il s'agit du rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer; du rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et, sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement et enfin du rejet à la mer de substances contenant des

---

[1212] Voir les Règles 9, 10 et 11 de la Convention MARPOL.

[1213] Règle 10 § 2 a) de l'annexe I.

[1214] Elles sont qualifiées comme telles en raison de la fragilité de leur écosystème et appellent une protection particulière compte tenu notamment des difficultés de régénération du milieu marin. La Règle 10 § 1 de l'Annexe I définit la zone de la mer Méditerranée, la zone de la mer Baltique, la zone de la mer Noire, la zone de la mer Rouge, la « zone des golfes », la zone du golfe d'Aden, la zone de l'Antarctique et les eaux de l'Europe du Nord-Ouest, comme des « zones spéciales ». La Convention OILPOL du 12 mai 1954 ignorait la notion de zone spéciale. L'océan Atlantique Sud qui borde plusieurs États du golfe de Guinée dont la Côte d'Ivoire n'est pas considéré comme une zone spéciale au sens de la Convention MARPOL.

[1215] Pétroliers ou navires-citernes.

[1216] Un mille marin est égal à 1852 mètres selon la Convention OILPOL. La largeur de la mer territoriale est de 12 milles marins.

[1217] Il s'agit ici de l'état de nécessité. Règle 11 de l'Annexe I.

hydrocarbures approuvé par l'Autorité[1218], lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution[1219]. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel il est prévu de l'effectuer.

2- Les éléments constitutifs spécifiques aux rejets involontaires ou accidentels

La controverse doctrinale qui est née en France à propos de l'infraction de rejet involontaire d'hydrocarbures avait opposé ceux qui pensaient que la Convention OILPOL du 12 mai 1954 n'avait pas prévu le rejet involontaire d'hydrocarbures[1220] à ceux qui se déterminaient dans le sens contraire[1221]. Le législateur français ayant pris le parti des premiers auteurs a adapté la législation[1222] pour tenir compte de l'ampleur des déversements accidentels d'hydrocarbures aux conséquences néfastes tristement connues sous l'appellation de « marées noires ».

Mais sur la question, notre position est que le rejet involontaire a été pris en compte aussi bien par la Convention OILPOL que par la Convention MARPOL[1223] et qu'il n'était

---

[1218] Au sens de la Convention MARPOL (Article 2 §5) l'Autorité désigne le gouvernement de l'État qui exerce son autorité sur le navire. Dans le cas d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un État, l'Autorité est le gouvernement de cet État. Dans le cas des plates-formes fixes ou flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation du fond des mers et du sous-sol adjacent aux côtes sur lesquelles l'État riverain a des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de leurs ressources naturelles, l'Autorité est le gouvernement de l'État riverain intéressé.

[1219] En Côte d'Ivoire dans le cas du déversement accidentel d'hydrocarbures au large de Jacqueville en mars 2006, la société CNR International exploitant le champ pétrolier « ESPOIR » avait assuré l'épandage de produits dispersants pour stopper l'évolution de la nappe huileuse.

[1220] Certains auteurs ont estimé que la Convention OILPOL du 12 mai 1954 n'avait pas envisagé l'interdiction du rejet involontaire (voir, Alexandre KISS et Jean-Pierre BEURIER, op. cit. p.179 ; Jean-Pierre QUENEUDEC, « L'incidence de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », in Annuaire français de droit international, volume 14, 1968, p.706. ; Philippe VINCENT, Droit de la mer, Larcier, 2008, p. 189 ; Jean-Pierre QUENEUDEC, Michel LEVINET et Frédéric SUDRE, « Chronique du droit de la mer », in *Annuaire français de droit international*, volume 20, 1974, p. 835.

[1221] André HUET, « Commentaire de l'arrêt de la Chambre d'Accusation de la Cour d'appel de Rennes du 15 octobre 1979 à propos de l'Amoco Cadiz », in *Revue juridique de l'Environnement*, n° 1, 1980, pp. 51-53 ; Claude LOMBOIS, Droit pénal international, 2e édition, Dalloz, 1979, p. 272, note 227 ; André HUET, « L'infraction de rejet d'hydrocarbures en mer (Convention Marpol du 2 novembre 1973 et la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983) », in *Revue juridique de l'Environnement*, n° 4, 1983, p. 305.

[1222] C'est cette idée qui a prévalu en France lors de l'adoption de la loi n° 79-5 du 2 janvier 1979 qui incrimine la pollution involontaire ou accidentelle de la mer par les hydrocarbures. Cette loi modifie la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 sur la pollution de la mer par les hydrocarbures adoptée dans le cadre de la Convention OILPOL. La loi de 1964 qui avait été modifiée par une loi du 16 mai 1973 ne prévoyait que le rejet volontaire d'hydrocarbures. Ces lois ont été abrogées et remplacées par la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires (cette dernière a connu plusieurs modifications).

[1223] La notion de rejet est prise au sens large dans les deux Conventions internationales. Lorsqu'il s'agit d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures, le rejet s'entend de tout déversement ou fuite, quelle

nullement besoin de prévoir une nouvelle incrimination spéciale qui du reste, pouvait entrainer le risque d'une incompatibilité avec la Convention internationale[1224].

Dans la réglementation actuelle, le rejet accidentel est punissable lorsqu'il provient d'une faute d'imprudence ou de négligence[1225] ou lorsqu'il résulte d'un évènement de force majeure, à moins que, dans ce dernier cas, toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite pour empêcher ou réduire ce rejet.

Paragraphe 2- La recherche de la preuve de la pollution et de son auteur

Les rejets d'hydrocarbures, qu'ils soient délibérés ou accidentels sont des infractions matérielles qui s'analysent en des actes positifs que les autorités de poursuite doivent prouver (A). L'effectivité de l'action publique devant aboutir à l'application de la sanction pénale suppose que soit connu l'auteur du rejet d'hydrocarbures et, en la matière, il existe une diversité de responsabilité pénale (B).

A- Une diversité de moyens de preuve face à la complexité de la question de la pollution marine

L'obstacle majeur à l'application de la loi pénale en général et plus particulièrement sur les déversements d'hydrocarbures en mer réside dans la preuve de l'infraction. Dans ce domaine, hormis l'aveu qui doit être étayé par des preuves techniques[1226], il existe une multitude de moyens de preuve face à une infraction dont la complexité peut s'avérer difficilement dénouable.

Au niveau international, la Convention MARPOL exige en premier lieu, du capitaine un aveu écrit de l'infraction commise[1227]. La Convention organise en outre entre les États contractants, une coopération dans la recherche de l'infraction et la communication

---

qu'en soit la cause (article 1 § 1 de la Convention OILPOL). Dans la Convention MARPOL, voir le Préambule alinéas 2 et 4, article 2 § 3 a).

[1224]André HUET, « L'infraction de rejet d'hydrocarbures en mer (Convention Marpol du 2 novembre 1973 et la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983) », in *Revue juridique de l'Environnement*, n° 4, 1983, p. 305.

[1225] L'imprudence ou la négligence du propriétaire ou du capitaine est telle qu'elle révèle la témérité et la conscience qu'un dommage pourrait en résulter. Il s'agit en d'autres termes, d'une faute lourde, c'est-à-dire d'un dol éventuel.

[1226] L'aveu est certes la « reine des preuves », mais il demeure rare dans la poursuite des auteurs d'infractions. Voir Daniel SYLVESTRE, Christophe ROUSSEAU, et Bruno ROUMEGOU, « Les rejets illicites d'hydrocarbures par les navires: preuves et conséquences en cas de pollution », *Bulletin d'information du Cedre*, Dossier, nº 10-2e semestre, 1997, p. 5.

[1227] Règle 20 de l'Annexe I de la Convention MARPOL. Plus spécialement « en cas de rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures aux termes de la règle 11 de la présente Annexe, ou en cas de déversement accidentel ou d'autre déversement exceptionnel qui ne fait pas l'objet des exceptions prévues dans ladite règle, les circonstances et les motifs du rejet sont consignés dans le registre des hydrocarbures. »

des preuves[1228]. Ainsi, chaque fois qu'une infraction de rejet d'hydrocarbures est commise dans la juridiction d'un État Partie, celui-ci doit fournir à l'Autorité dont dépend le navire incriminé, les preuves qu'il détient pour démontrer l'existence d'une telle infraction[1229]. Il est tout aussi permis à un État Partie de procéder, dans ses ports ou terminaux, à l'inspection de tout navire auquel s'applique la Convention, en évitant, dans toute la mesure du possible, que les opérations d'inspection ne causent un retard au navire, sous peine de dommages-intérêts pour les pertes subies[1230].

Au niveau des États développés[1231], on observe depuis quelques années une prolifération et une sophistication des moyens de preuve. Ils concernent entre autres, les photographies prises lors de survol des navires[1232] associées à des observations visuelles aériennes directes constatant la présence de nappe continue d'hydrocarbures[1233], l'utilisation d'avions antipollution équipés d'un appareil de télédétection par infrarouge qui filme les sillages des navires et enregistre les différences de température existant entre la mer et les hydrocarbures rejetés, l'usage d'imagerie satellitaire dans les programmes européens constitue une avancée dans la lutte contre les pollutions marines et la recherche de preuve d'infractions.

L'Accord de Bonn du 13 septembre 1983 concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses[1234] a permis une harmonisation et la reconnaissance commune de six modes de preuve que sont : la déclaration écrite (procès-verbal), les photographies, le radar à balayage latéral, les échantillons d'hydrocarbures (prélevés directement dans le sillage du navire en cause et à bord lors d'une inspection), les analyses par

---

[1228] Article 6 § 1 de la Convention MARPOL.

[1229] Article 4 § 2 de la Convention MARPOL.

[1230] Article 7 de la Convention MARPOL.

[1231] Les États européens et américains. Les pays en développement dont la Côte d'Ivoire n'ont pas encore atteint un tel niveau dans la recherche des preuves de pollution. Les méthodes classiques se limitent à des prélèvements d'échantillons de pétrole ou à des visites sur les navires ou plates-formes pétrolières.

[1232] Les photographies doivent toutefois être de bonne qualité et particulièrement ciblées afin de permettre au juge de caractériser le polluant comme étant un hydrocarbure, de localiser la situation de la nappe vis-à-vis du navire incriminé, d'identifier ledit navire et d'apprécier les dimensions de la nappe.

[1233] Affaire du Navire Cape Palmas, n° 631, *Le Droit maritime françai*s, 2002 (Tribunal de Grande Instance de Paris, 31e chambre correctionnelle 2002); Affaire du Navire Great Century, n° 631, *Le Droit maritime français*, 2002 (Tribunal de Grande Instance de Paris, 31e chambre correctionnelle 2002); Affaire du Navire Hyundai Continental, n° 631, *Le Droit maritime françai*s, 2002 (Tribunal de Grande Instance de Paris, 31e chambre correctionnelle 2002); Affaire du Navire Irongate, n° 631, *Le Droit maritime français*, 2002 (Tribunal de Grande Instance de Paris, 31e chambre correctionnelle 2001); Affaire du Navire MV Far-East Victory, n° 631, *Le Droit maritime français*, 2002 (Tribunal de Grande Instance de Paris, 31e chambre correctionnelle 2001).

[1234] Cet Accord a été signé à Bonn le 13 septembre 1983 et concerne l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède ainsi que la Communauté européenne.

chromatographie en phase gazeuse et spectrométrie de masse et le compte rendu d'inspection au port.

La multiplicité de modes de preuve techniques varie d'un État à un autre et leur admissibilité en phase de procès relève de l'appréciation de la formation de jugement. Il n'existe donc pas de modes de preuve privilégiés bénéficiant de la faveur des juges du fond et la force probante d'un mode de preuve sera fonction de la certitude des éléments de renseignement qu'il renferme eu égard à la culpabilité de l'agent responsable du rejet illicite.

B- Une diversité de responsabilité pénale

En cas de déversements illicites d'hydrocarbures par les navires, la responsabilité pénale personnelle qui peut en découler n'a pas été définie par la Convention MARPOL. Celle-ci se contente d'affirmer que « *toute violation des dispositions de la présente Convention est sanctionnée par la législation de l'Autorité dont dépend le navire en cause, quel que soit l'endroit où l'infraction se produit. Si l'autorité est informée d'une telle infraction et est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites pour l'infraction présumée, elle engage ces poursuites le plus tôt possible conformément à sa législation*. »[1235]

La détermination des personnes dont la responsabilité pénale peut être engagée est une question laissée à la législation des Parties. En ce domaine, la législation ivoirienne reste dans des généralités et ne permet pas avec certitude de spécifier les responsabilités susceptibles d'être retenues en fonction du caractère du déversement[1236]. Ainsi, le code de la Marine marchande fait planer sur le capitaine[1237] du navire la responsabilité pénale en sa qualité de « *juge de la conduite de l'expédition et des décisions à prendre* »[1238] ou de *« maître à bord après Dieu »* tandis que le code de l'environnement, en ses articles 97 et 98 emploie les termes plus larges de « toute personne » ou « quiconque », ce qui désignerait, non seulement le capitaine, mais aussi toute personne qui exerce régulièrement en fait le commandement du navire ou assure, de quelle que manière que ce soit, l'exploitation du navire.

D'un point de vue de droit comparatif, l'analyse de la législation française[1239] et de la jurisprudence qui en découle nous permet de savoir que la responsabilité pénale pèse

---

[1235] Article 4 § 1 de la Convention MARPOL.

[1236] Déversement délibéré ou déversement accidentel.

[1237] Pour les plates-formes pétrolières, il s'agira du responsable à bord de ces engins.

[1238] Articles 104 et 137 du code de la Marine marchande (loi n° 61-349 du 9 novembre 1961, JORCI, n° 62 du 22 novembre 1961, p. 1531).

[1239] La loi nouvelle n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires ; Affaire du Navire *Cape Palmas*, Tribunal de Grande Instance de Paris, 31e chambre correctionnelle, 9 avril 2002; Affaire du Navire *Great Century*, Tribunal de Grande Instance de Paris, 31e chambre correctionnelle, 19 mars 2002; Affaire du Navire *Hyundai Continental*, Tribunal de Grande Instance de Paris, 31e chambre correctionnelle, 12 mars 2002; Affaire du Navire *Irongate*, Tribunal de Grande Instance de Paris, 31e

principalement sur le capitaine du navire. Dans le cas des rejets délibérés, il assume une responsabilité pénale du fait personnel, mais aussi et éventuellement une responsabilité pénale du fait d'autrui[1240]. C'est une entorse au principe fort fixé en droit pénal selon lequel, « nul n'est responsable que de son propre fait. »

Cependant, la responsabilité pénale directe que peut encourir le capitaine du fait de ses subordonnés s'explique en partie par le fait que certaines structures telles qu'une entreprise ou un navire, sont soumises à des règles d'hygiène ou de sécurité strictes dont la violation peut faire remonter la responsabilité au chef d'équipe, en l'occurrence le capitaine.

Pour les rejets accidentels, seules les personnes qui ont en fait ou en droit, pouvoir de contrôle et de maitrise sur le navire ou la plate-forme peuvent engager leur responsabilité pénale, si par leur négligence, imprudence ou inobservation des lois et règlements[1241] ils ont provoqué un accident de mer ou n'ont pas pris de précautions nécessaires pour l'éviter. Les responsabilités pénales ainsi définies sont mises en œuvre suivant des règles de compétence établies.

Paragraphe 3- Les règles de compétence et les sanctions pénales

La répression des infractions de rejets délibérés ou involontaires d'hydrocarbures soulève l'épineuse question de la compétence juridico-législative et celle des sanctions encourues. Dans ce domaine, on observe des compétences internationales législatives et juridictionnelles concurrentes (A) eu égard au caractère international[1242] de telles infractions. Mais il est un domaine où les conventions internationales consacrent la compétence nationale exclusive : celui de la détermination des sanctions pénales applicables (B).

A- Des compétences législatives et juridictionnelles concurrentes : une synergie pour l'effectivité et l'efficacité de la répression

Le caractère international des déversements d'hydrocarbures justifie l'option faite en faveur de la compétence juridictionnelle et législative de deux États en matière de poursuites pénales. Le choix de la Convention MARPOL consacre la compétence de

---

chambre correctionnelle, 21 février 2001; Affaire du Navire *MV Far-East Victory*, Tribunal de Grande Instance de Paris, 31e chambre correctionnelle, 14 janvier 2001, in *Le Droit maritime français*, 2002, n° 631.

[1240] Voir André HUET, « L'infraction de rejet d'hydrocarbures en mer (Convention Marpol du 2 novembre 1973 et la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983) », article précité, p. 305 ; Roger MERLE et André VITU, Traité de droit criminel, tome 1, 4e éd., 1981, n° 481.

[1241] Article 8 alinéa 1er de la loi française n° 83-583 du 5 juillet 1983.

[1242] Le caractère international de ces infractions résulte de ce qu'elles sont prévues par des conventions internationales, elles peuvent affecter des espaces sous juridiction de deux ou plusieurs États et le navire d'où provient le rejet peut être sous pavillon d'un autre État.

l'État du pavillon[1243] du navire ou de la plate-forme d'où provient le rejet illicite et celle de l'État côtier[1244] dans les eaux[1245] duquel le déversement a eu lieu.

Ainsi, les tribunaux ivoiriens[1246] sont toujours compétents et la loi pénale ivoirienne est toujours applicable[1247], quel que soit l'endroit où l'infraction se produit[1248] dès lors que le navire ou la plate-forme pétrolière en cause sont immatriculés en Côte d'Ivoire. La compétence juridictionnelle et légale de l'État du pavillon, bien que traditionnel, n'est pas toujours efficace, car il faut craindre la réticence de cet État dans la mise en œuvre des poursuites que la Convention MARPOL souhaite pourtant diligentes[1249] et aussi l'attitude répulsive des États qui ne sont pas Partie à la Convention.

L'effectivité de l'action publique se trouve cependant renforcée avec la reconnaissance de la compétence de l'État côtier[1250], victime du déversement illicite[1251] qui peut être plus enclin à engager des poursuites pénales à l'encontre des auteurs présumés des rejets illicites.

L'admission ainsi consacrée de compétences judiciaire et légale concurrentes constitue un atout dans la répression de telles infractions.

B- La détermination des sanctions pénales : une prérogative des États

L'article 4 § 4 de la Convention MARPOL indique que « les sanctions prévues par la législation des Parties en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise. » L'incrimination relève de la compétence de la convention internationale tandis que la détermination de la sanction pénale

---

[1243] C'est une application du principe traditionnel en droit pénal maritime de la compétence des tribunaux et de la loi du pavillon. Voir article 4 § 1 de la Convention MARPOL.

[1244] Article 4 § 2 de la Convention MARPOL.

[1245] Il s'agit des eaux sous juridiction de l'État côtier : eaux territoriales et zone économique exclusive des 200 milles marins.

[1246] Au niveau national, la question de la compétence territoriale ne soulève pas de difficultés particulières dans la mesure où le choix du tribunal compétent se fera parmi les tribunaux situés dans les villes côtières ivoiriennes. Il s'agit de San-Pedro, Sassandra, Dabou, Yopougon, Abidjan, Grand-Bassam et Aboisso. Sera compétente parmi ces juridictions, celle du lieu du déversement illicite.

[1247] Article 15-4° du code pénal ivoirien.

[1248] Dans les eaux ivoiriennes, en haute mer ou dans les eaux d'un État étranger.

[1249] Article 4 § 1 : « Si l'autorité est informée d'une telle infraction et est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites pour l'infraction présumée, elle engage ces poursuites le plus tôt possible conformément à sa législation. »

[1250] C'est le principe de la territorialité des compétences juridictionnelle et législative.

[1251] Article 4 § 2 : « Toute violation des dispositions de la présente Convention commise dans la juridiction d'une Partie à la Convention est sanctionnée par la législation de cette Partie. »

encourue appartient à la législation de chaque État Partie. La Convention MARPOL préconise des sanctions caractérisées par leur rigueur et leur sévérité pour décourager les éventuels auteurs de déversements prohibés.

En la matière, le législateur ivoirien se montre plus clément que certains de ses homologues[1252]. Ainsi, la peine d'emprisonnement encourue est de deux mois à deux ans et l'amende est fixée de 2.000.000 de francs à 20.000.000 de francs CFA ou l'une de ces deux peines seulement. La possibilité pour l'Administration chargée de l'Environnement de transiger[1253] avant toute décision au fond est envisagée par le code de l'environnement. En outre, le législateur ivoirien ne fait pas de distinction entre le rejet délibéré et le rejet involontaire[1254] .

Les amendes prononcées à l'encontre du capitaine du navire pollueur ou de la plate-forme d'exploitation sont supportées par les propriétaires du navire ou les exploitants de la plate-forme.

Toute politique environnementale[1255] doit être orientée vers la protection de l'environnement. L'apport de l'activité pétrolière dans les économies nationales reste certes considérable[1256], mais il ne faut pas perdre de vue l'immense risque de pollution qu'elle représente pour l'environnement.

[1252] Les articles L218-11 et suivants du code de l'environnement français prévoient des peines d'emprisonnement qui peuvent atteindre dix ans et une amende de 15 millions d'euros pour les rejets volontaires.

[1253] Article 108 du code de l'environnement.

[1254] Le législateur français fait la distinction entre rejet volontaire et rejet involontaire (articles L218-11 et suivants et L 218-19 du code de l'environnement).

[1255] C'est ce que visent a priori les Conventions internationales sur l'environnement et les textes nationaux adoptés dans le cadre de ces conventions.

[1256] Il en est ainsi pour la plupart des pays du golfe de Guinée producteurs de pétrole (notamment l'Angola, le Gabon, la Guinée-Équatoriale et le Congo).

Titre 2 - La protection de l'environnement marin affecté par l'activité pétrolière, un impératif pour la Côte d'Ivoire dans le concert des États du golfe de Guinée

Le droit de l'environnement a ceci de particulier qu'il recherche avant tout, la protection de l'environnement[1257] par l'édiction de normes juridiques internationales et nationales avec l'apport de la doctrine et de la jurisprudence. L'objectif majeur visé par les dispositifs juridiques en vigueur est de garantir à tous les citoyens, un cadre de vie écologiquement sain et équilibré, de créer les conditions nécessaires pour parvenir à concilier les exigences de développement économique et social et de protection de l'environnement.

Il s'est développé depuis quelques décennies, un droit de l'Homme à un environnement[1258] de qualité où l'être humain et son milieu de vie font désormais corps pour former un ensemble intrinsèquement lié et indissociable. Plusieurs Déclarations de portée universelle et régionale ont consacré ce droit de l'Homme à l'environnement. À l'échelle mondiale, la Déclaration de Stockholm proclame en son principe 1 que « *l'homme a un droit fondamental à la liberté, à l'égalité et à des conditions de vie satisfaisantes, dans un environnement dont la qualité lui permette de vivre dans la dignité et le bien-être. Il a le devoir solennel de protéger et d'améliorer l'environnement pour les générations présentes et futures.* »

Au niveau africain, on note avec intérêt l'article 24 de la Charte africaine des Droits de l'Homme et des Peuples[1259] qui proclame que « *tous les peuples ont droit à un environnement satisfaisant et global, propice à leur développement*. »

La protection de l'environnement apparaît alors indispensable à la garantie d'un cadre de vie équilibré et sain. En première ligne de la réalisation de cet objectif se situent les

---

[1257] Nous entendons l'environnement comme l'ensemble des éléments physiques, chimiques, biologiques et des facteurs socio-économiques, moraux et intellectuels susceptibles d'avoir un effet direct ou indirect, immédiat ou à terme sur le développement du milieu, des êtres vivants et des activités humaines. Il est une notion générique qui comprend la nature, les ressources et milieux naturels et la qualité de l'air, les sites et les paysages. Mais ces éléments constituent un tout et l'on ne saurait en isoler que d'une façon artificielle (article 1er de la loi ivoirienne n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant code de l'environnement, JORCI n° 06 du 6 février 1997, p.114 ; Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, Paris, Dalloz, 6e édition, 2011, p. 2 ; Alexandre-Charles KISS et Jean-Didier SICAULT, « La Conférence des Nations Unies sur l'environnement (Stockholm, 5/16 juin 1972) », in *Annuaire français de droit* international, volume 18, 1972, p. 606.) La Constitution du Cameroun (loi n° 96-06 du 18 janvier 1996 portant révision de la Constitution du 2 juin 1972) proclame dans son préambule que *« Toute personne a droit à un environnement sain. La protection de l'environnement est un devoir pour tous. L'État veille à la défense et la promotion de l'environnement »* ; l'article 40 alinéa 1er de la Constitution ivoirienne du 8 novembre 2016 dispose que *« la protection de l'environnement et la promotion de la qualité de vie sont un devoir pour la communauté et pour chaque personne physique et morale »*.

[1258] Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, Paris, Dalloz, 6e édition, 2011, pp.70-80.

[1259] Nairobi, 28 juin 1981. Elle est appelée Charte de Banjul et est entrée en vigueur le 28 octobre 1986. Pour une étude de la Charte, voir Alioune BADARA FALL, « La Charte africaine des Droits de l'Homme et des Peuples: entre universalisme et régionalisme », *Pouvoirs* 2009/2, n° 129, pp.77-100.

États[1260] qui doivent mettre en place divers mécanismes pour assurer une protection efficace et durable. Parmi ces mécanismes, l'observance des principes qui fondent le droit de l'environnement (Chapitre 1) et la mise en place d'instruments politiques et juridiques (Chapitre 2) paraissent comme un moyen participant à la défense de l'environnement.

Chapitre 1 - L'observance des principes de droit de l'environnement comme moyen participant à la protection de l'environnement

Le droit de l'environnement s'est progressivement construit autour de plusieurs principes[1261] fondateurs. Ce sont des règles de base établies qui servent de fondement à l'adoption d'autres règles juridiques qui permettent de protéger l'environnement. Ces principes peuvent évoluer en fonction des mutations susceptibles de faire naitre des risques de dégradation de l'environnement. Dans son principe 1, la célèbre Déclaration de Stockholm de 1972 promeut au rang de droit de l'homme le droit à un environnement de qualité[1262] et depuis lors, ce droit a été reconnu comme ayant une valeur constitutionnelle[1263]. Elle reconnait à l'environnement le statut de patrimoine commun de l'humanité. La Déclaration de Stockholm a été suivie vingt ans plus tard par la Déclaration de Rio de Janeiro (3-14 juin 1992) sur l'environnement et le développement. Cette Déclaration enrichit et renforce le droit international de l'environnement, et consacre un nouveau concept, celui du développement durable[1264].

Nous nous attèlerons à faire une présentation synoptique des principes universellement reconnus comme socle du droit de l'environnement (Section 1) avant de s'interroger sur l'état de leur application en Côte d'Ivoire dans le domaine de l'activité pétrolière (Section 2).

[1260] La défense de l'environnement concerne les États pris individuellement, mais aussi intègre un processus de coopération interétatique et même régionale. On observe des actions de protection transversales.

[1261] Sur la notion de principe en droit international de l'environnement, Gnangui ADON rappelle que les principes sont définis conformément à la Déclaration de Stockholm comme : « des principes communs qui inspireront et guideront les efforts des peuples du monde en vue de préserver et d'améliorer l'environnement. » Voir Gnangui ADON, *Introduction au droit de l'environnement en Afrique. Le cas de la Côte d'Ivoire*, Études africaines, L'Harmattan, 2009, p.34.

[1262]Jacqueline MORAND-DEVILLER, "Les principes fondamentaux", in *Le droit de l'environnement*, Paris, Presses universitaires de France, 2015, "Que sais-je ?", p. 9.

[1263] La France s'est dotée en 2004 d'une Charte de l'environnement que la loi constitutionnelle du 1er mars 2005 a inscrite dans le préambule de la Constitution de 1958. Dans le préambule de la Constitution du 8 novembre 2016, la Côte d'Ivoire « *exprime son engagement à contribuer à la préservation du climat et d'un environnement sain pour les générations futures.* » L'article 27 de ladite Constitution reconnait à tous le droit à un environnement sain.

[1264] Sur les répercussions juridiques de la Conférence de Rio, voir Alexandre-Charles KISS et Stéphane DOUMBE-BILLE, « Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (Rio de Janeiro-juin 1992) », in *Annuaire français de droit international*, volume 38, 1992, pp. 838-843.

Section 1- Une présentation synoptique des principes fondamentaux du droit de l'environnement

Une multitude de principes fondant le droit de l'environnement a été consacrée dans divers instruments juridiques internationaux. Les principes de Stockholm ont été confirmés par la Déclaration de Rio[1265] qui a introduit de nouveaux principes. Outre le code de l'environnement, la loi ivoirienne d'orientation sur le développement durable[1266] mentionne la plupart de ces principes.

Dans cette présentation, il nous est loisible d'envisager l'étude des principes du droit de l'environnement en trois catégories : les principes intégrant un processus anticipatoire (Paragraphe 1), ceux favorisant la démocratie environnementale (paragraphe 2) et un principe à vocation punitive (paragraphe 3).

Paragraphe 1- Les principes intégrant un processus anticipatoire

Le processus de protection de l'environnement intègre des mesures qui doivent se situer en amont des activités humaines susceptibles de l'impacter négativement. Ces mesures ont avant tout une vocation : celle d'anticiper les atteintes à l'environnement par la prévention (A) et la précaution (B).

A - Le principe de prévention

Selon le professeur Michel PRIEUR, « la prévention consiste à empêcher la survenance d'atteintes à l'environnement par des mesures appropriées dites préventives avant l'élaboration d'un plan ou la réalisation d'un ouvrage ou d'une activité. » [1267] La prévention a pour but d'anticiper la menace d'atteinte à l'environnement et non à réparer le dommage. Pour la sagesse populaire, « il vaut mieux prévenir que guérir. »

Ce principe déjà reconnu en droit international[1268] a été rappelé dans la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement (3-14 juin 1992) en son principe 17 : *« une étude d'impact sur l'environnement, en tant qu'instrument national, doit être entreprise dans le cas des activités envisagées qui risquent d'avoir des effets nocifs importants sur l'environnement et dépendent de la décision d'une autorité nationale compétente »*, dans l'article 4 de la Convention d'Abidjan du 23 mars 1981[1269], dans

---

[1265] La Déclaration de Rio rappelle qu'elle assure le prolongement de la Déclaration de Stockholm.

[1266] JORCI n° 09 NS du 2 juillet 2014, p. 193.

[1267] Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, Paris, Dalloz, 6e édition, 2011, p. 90.

[1268] Le principe a été consacré par la sentence arbitrale de 1941 dans (l'affaire *« Fonderie du Trail »* entre le Canada et les États-Unis à propos d'émissions de soufre d'une usine canadienne causant des dommages à des agriculteurs américains).

[1269] La Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du centre, entrée en vigueur le 5 mai 1984. Article 4-1° : *« Les parties contractantes agissant conjointement ou individuellement, selon le cas, prennent toutes les mesures appropriées, conformément aux dispositions de la présente Convention et*

le préambule de la Convention de Rio Janeiro sur la diversité biologique[1270] et est inscrit dans les codes de l'environnement des États du golfe de Guinée[1271].

La mise en œuvre de ce principe s'appuie sur une évaluation environnementale préalable qui prend souvent la forme d'une étude d'impact environnemental et social[1272] dont il convient de préciser le champ d'application ainsi que le contenu et le contentieux qui pourrait en découler.

1 - Le champ d'application et le contenu de l'étude d'impact environnemental

L'étude d'impact instituée par la loi ivoirienne n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant code de l'environnement[1273] a pour objet principal d'assurer un niveau élevé de

---

de ses protocoles en vigueur auxquels elles sont parties, pour prévenir, réduire, combattre et maitriser la pollution dans la zone d'application de la présente Convention … » ; Article 4-2° : *« Les parties contractantes coopèrent en vue d'élaborer et d'adopter […] des mesures et des normes convenues en vue de prévenir, réduire, combattre et maitriser la pollution, quelle qu'en soit la source … », etc.*

[1270] La Convention de Rio de Janeiro, du 5 juin 1992 sur la diversité biologique en son préambule § 8 : *« Notant qu'il importe au plus haut point d'anticiper et de prévenir les causes de la réduction ou de la perte sensible de la diversité biologique à la source et de s'y attaquer. »*

[1271] Nous citons par exemple l'article 9-b) de la loi camerounaise n° 96/15 du 5 août 1996 portant loi-cadre relative à la gestion de l'environnement : « *La gestion de l'environnement et des ressources naturelles s'inspire, dans le cadre des lois et règlements en vigueur, des principes suivants : b) le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable* ».

[1272] Jacqueline MORAND-DEVILLER, "Les principes fondamentaux", in *Le droit de l'environnement*, Paris, Presses universitaires de France, 2015, "Que sais-je ?" 128 pages.

[1273] JORCI n° 06 du 6 février 1997, p.114 (Arrêté d'application n° 972 du 14 novembre, JORCI n° 14 du 2 avril 2009, p. 204). En France, l'étude d'impact a été instituée par la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature (article 2 codifié à l'article L.122-1 alinéa 2 du code de l'environnement). Ce texte a été enrichi par le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 relatif au régime et au contenu de l'étude d'impact, le décret n° 77-1133 du 21 septembre 1977 qui régit le contenu de l'étude d'impact pour les installations classées. Ce dispositif est complété par la directive européenne du 27 juin 1985, modifiée à deux reprises et la Convention d'Espoo (Finlande) sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière du 25 février 1991 approuvée par la loi n° 2000-328 du 14 avril 2000 (JORF du 15 avril 2000, p. 5759) et publié par le décret n° 2001-1176 du 5 décembre 2001 (JORF du 12 décembre 2001, p. 5759). Cette convention élaborée sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) a été signée par la plupart des États d'Europe de l'Ouest et de l'est, par la Communauté européenne et par le Canada et les États-Unis. Elle est accompagnée depuis 2003 du Protocole relatif à l'évaluation stratégique environnementale (Kiev, 2003), qui "oblige ses Parties à évaluer les conséquences environnementales de leurs plans et programmes officiels". Sur les différents textes nationaux et internationaux qui prévoient l'étude d'impact environnemental, voir Jean-François STRUILLOU, « L'évolution du cadre légal des études d'impact », *Revue juridique de l'Environnement*, numéro spécial, 2004. Le juge administratif et l'environnement, pp.75-77 ; Roger-Christian DUPUY, « Méthode de contrôle du juge administratif sur les études d'impact », *Revue juridique de l'Environnement*, numéro spécial, 2004. Le juge administratif et l'environnement, p. 83; Alexandre KISS et Jean-Pierre BEURIER, *Droit international de l'environnement*, Pedone, 3e édition, 2004, pp. 158-159.

protection de l'environnement en fournissant aux autorités administratives et au public, à l'occasion de l'instruction d'un projet[1274], une évaluation appropriée de ses impacts sur l'environnement[1275]. Le code de l'environnement a été enrichi par le décret n° 96-894 du 8 novembre 1996 déterminant les règles et les procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement[1276] et l'arrêté d'application n° 972 du 14 novembre 2007[1277]. Selon le code de l'environnement, l'étude d'impact environnemental est un rapport d'évaluation de l'impact probable d'une activité envisagée sur l'environnement.

L'exécution de cette étude est à la charge du maitre d'ouvrage ou du pétitionnaire[1278] qui peut recourir au Bureau d'Études d'Impact environnemental[1279] ou à un organisme ou consultant indépendant de son choix[1280]. Elle est faite sous la supervision de l'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE)[1281] qui est chargée de valider et de contrôler toutes les activités relatives aux études d'impact environnemental des projets de développement[1282].

Au niveau international, l'étude d'impact environnemental trouve son fondement, pour les États du golfe de Guinée qui ne disposent pas d'un instrument juridique de portée

---

[1274] Au sens de l'article 3-5° du code de l'environnement, le projet s'entend de *« tout aménagement, toute infrastructure, ou tout ouvrage notamment industriel, agricole ou commercial dont l'activité peut être génératrice de pollution, de nuisance ou de dégradation de l'environnement ».*

[1275] Jean-François STRUILLOU, « L'évolution du cadre légal des études d'impact », *Revue juridique de l'Environnement*, numéro spécial, 2004. Le juge administratif et l'environnement, p.75.

[1276] JORCI n° 46 du 14 novembre 1996, p.1062. L'évaluation de l'impact des projets sur l'environnement est une technique qui a été créée par la loi américaine de 1969 sur l'environnement. Cette procédure a été introduite dans le droit interne de plusieurs pays et dans le droit international, voir en particulier l'article 206 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

[1277] JORCI n° 14 du 2 avril 2009, p.204.

[1278] C'est la personne physique ou morale auteur d'une demande d'autorisation concernant un projet ou programme privé, ou l'autorité publique initiatrice du projet (article 3-5° du décret du 8 novembre 1996).

[1279] C'est un service public créé au sein du ministère chargé de l'Environnement, réunissant les spécialistes des différentes disciplines nécessaires pour une appréciation correcte des conséquences d'un projet sur tous les aspects de l'environnement concerné par celui-ci.

[1280] Avec cette précision que l'utilisation partielle des compétences nationales est obligatoire. La loi impose que dans la mesure des compétences disponibles, l'étude soit faite conformément à la répartition 2/3 experts et/ou consultants nationaux, 1/3 experts et/ou consultants nationaux (article 9 du décret). Par exemple, le cabinet NEXON Consulting qui est souvent sollicité pour conduire une étude d'impact environnemental et social pour le compte de compagnies pétrolières.

[1281] L'ANDE est un établissement public à caractère administratif crée par le décret n° 97-393 du 9 juillet 1997, JORCI n° 3 du 24 juillet 1997, p. 787.

[1282] Article 5 de l'arrêté d'application.

régionale spécifique à une telle étude à l'instar de l'Europe[1283], dans l'article 206 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer[1284] qui dispose : « *Lorsque des États ont de sérieuses raisons de penser que des activités envisagées relevant de leur juridiction ou de leur contrôle risquent d'entraîner une pollution importante ou des modifications considérables et nuisibles du milieu marin, ils évaluent, dans la mesure du possible, les effets potentiels de ces activités sur ce milieu et rendent compte des résultats de ces évaluations de la manière prévue à l'article 205* .»

En droit ivoirien, le champ d'application de l'étude d'impact environnemental est défini par l'article 2 du décret du 8 novembre 1996 qui soumet à une telle étude les projets énumérés à l'Annexe I. D'une façon générale, lorsqu'un projet risque de porter atteinte à l'environnement, en raison de sa nature, de ses dimensions, de la sensibilité du site qui l'accueille, l'Administration de tutelle chargée d'instruire le dossier technique, doit requérir au préalable l'autorisation du ministère de l'Environnement qui n'est accordée que sur la base d'une étude d'impact environnemental.

Les activités soumises à cette étude sont diverses, variées et caractérisées par le risque accru de pollution qu'elles font peser sur l'environnement. C'est le cas des industries extractives, dont les opérations d'exploration et d'exploitation de pétrole et de gaz naturel[1285].

La mise en œuvre d'une telle activité requiert une autorisation administrative qui ne peut être accordée qu'après une étude d'impact environnemental dont le contenu est précisé à l'article 12 du décret du 8 novembre 1996.

[1283] La Convention d'Espoo (Finlande) sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière du 25 février 1991 précitée.

[1284] Convention adoptée à Montego Bay, le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

[1285] Annexe I-3°-a). Il faut noter que pour certaines activités, il sera exigé un simple constat d'impact environnemental qui consiste en un inventaire des effets d'un projet ou d'un programme, sans suggérer nécessairement l'étude des variantes et les moyens permettant de corriger les effets négatifs. Ces projets sont énumérés à l'Annexe II. Toutefois, l'étude d'impact environnemental sera exigée pour certains projets dont les sites de réception constituent des zones à risques ou zones écologiquement sensibles. C'est le cas des espaces maritimes sous juridiction nationale et internationale ou autres eaux internationales. La société civile peut aussi saisir l'Administration technique habilitée à délivrer l'autorisation du projet de la nécessité d'une étude d'impact environnemental.

Le texte réglementaire spécifie le contenu de l'étude d'impact proprement dite en cinq grandes activités[1286] qui sont : l'identification, l'analyse, l'évaluation, les mesures correctives et le suivi ainsi que le contrôle[1287].

L'identification consiste en la description détaillée du projet. L'analyse comporte deux éléments : l'analyse de l'état initial du site laquelle doit porter sur les éléments du milieu naturel (la faune, la flore, les richesses naturelles, etc.), sur le paysage, sur les types d'occupation du sol, sur la nature des activités pratiquées, sur le milieu humain et le statut du site et de son environnement[1288]. Le second élément de l'analyse consiste en l'examen des conséquences prévisibles directes et indirectes, réversibles, irréversibles, cumulatives sur l'environnement et en particulier sur les sites et paysages, les ressources et milieux naturels.

L'évaluation renvoie à préciser les raisons environnementales pour lesquelles, parmi les options envisagées, le projet présenté a été retenu. Pour les projets visés à l'Annexe I dont les opérations d'exploration et d'exploitation d'hydrocarbures, le décret exige que la présentation des autres variantes[1289] soit faite.

Quant aux mesures correctives, elles consistent pour le maitre d'ouvrage ou pétitionnaires à présenter dans l'étude d'impact, l'ensemble des dispositions à prendre pour prévenir, supprimer, réduire et éventuellement compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement[1290].

[1286] L'article L. 122-3 du code de l'environnement et l'article 2 du décret français du 12 octobre 1977 énumèrent aussi cinq rubriques. Voir Jean-François STRUILLOU, « L'évolution du cadre légal des études d'impact », *Revue juridique de l'Environnement*, numéro spécial, 2004. Le juge administratif et l'environnement, p.79.

[1287] L'article 40 du code de l'environnement prévoit plusieurs rubriques.

[1288] Il s'agit notamment d'indiquer si le site est protégé (par exemple une réserve naturelle) ou si les espèces qui y vivent sont des espèces protégées. Ainsi, dans l'espèce (Association Allier Nature et l'association de défense de l'environnement de Montegu-le-Blin c/ société Vicat SA), la Cour administrative d'appel de Lyon, dans un arrêt du 1er juin 2006, a annulé l'arrêté préfectoral en estimant que l'étude d'impact aurait dû mentionner le statut de protection des espèces animales répertoriées sur le site ; voir Yann AGUILA, « L'appréciation de l'étude d'impact doit se faire in concreto », *Bulletin du droit de l'Environnement industriel*, n° 13, janvier 2008, pp.7 & 8.

[1289] C'est-à-dire un projet conçu autrement ou situé ailleurs.

[1290] Par exemple, la compagnie pétrolière FOXTROT International qui exploite les plateformes FOXTROT et MARLIN sur le Bloc CI-27 a mis en place un Plan de Liquidation des Déversements (PLD), un Plan de Gestion environnementale et sociale (PGES) qui s'inscrivent dans le cadre des mesures d'atténuation et de surveillance ainsi qu'un Plan d'Opération Interne (POI) validé par le CIAPOL qui prend en compte toutes les procédures d'intervention en cas de situation d'urgence (voir, FOXTROT INTERNATIONAL et NEXON CONSULTING, « Réactualisation des Études d'Impact environnemental et social (EIES) des plateformes PF FOXTROT et PF MARLIN de FOXTROT International sur le Bloc CI-27 offshore au large des côtes de Jacqueville », pp.15-16.

Enfin, l'étude d'impact doit contenir les modalités de suivi et de contrôle des mesures envisagées et préciser les indicateurs qui permettent le suivi desdites mesures.

Le régime de l'étude d'impact comporte un autre aspect primordial qui est celui de l'enquête publique qui permet en amont, à toute personne intéressée[1291], d'apporter son éclairage sur les effets néfastes du projet sur l'environnement. L'article 16 du décret du 8 novembre 1996 prévoit que les projets soumis à l'étude d'impact environnemental doivent faire l'objet d'une enquête publique. Il en résulte que dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact de tels projets, le public est informé de cette enquête dont les procès-verbaux et comptes-rendus dûment signés sont versés en annexe du rapport d'étude d'impact[1292]. Ils constituent même une pièce du dossier qui sera soumis à l'autorité administrative compétente.

L'étude d'impact est une pièce maitresse qui contient les éléments que le maitre d'ouvrage ou pétitionnaire doit fournir aux autorités administratives pour que celles-ci apprécient les incidences écologiques du projet avant de l'autoriser ou de l'approuver. L'importance de ce document est telle que son absence ou les irrégularités qu'il peut contenir sont susceptibles d'affecter la décision administrative.

2 - Le contentieux né de l'étude d'impact environnemental

Il résulte de l'article 13 du décret du 8 novembre 1996 que « toute confiscation ou falsification des résultats d'une étude d'impact environnemental est passible de poursuites judiciaires. » L'on trouve dans cette disposition imprécise[1293] deux types de poursuites judiciaires qui peuvent être engagées. Il s'agit du recours administratif de plein contentieux pour faute de l'Administration qui confisque les résultats d'une étude d'impact[1294] et des poursuites pénales à l'encontre de l'auteur de falsification desdits résultats[1295].

Il reste toutefois qu'en la matière, le recours pour excès de pouvoir apparait comme le contentieux le plus significatif.

L'étude d'impact environnemental précède la décision administrative d'autorisation du projet pour lequel elle est exigée et en est une condition substantielle. Lorsque l'étude

---

[1291] Il peut s'agir notamment des institutions scientifiques ou des associations de défense de l'environnement.

[1292] Article 16 du décret du 8 novembre 1996 et article 11 de l'arrêté d'application du 14 novembre 2007 ; Jean-François STRUILLOU, « L'évolution du cadre légal des études d'impact », *Revue juridique de l'Environnement*, numéro spécial, 2004. Le juge administratif et l'environnement, p.81.

[1293] Le texte de l'article 13 ne précise pas la nature des poursuites judiciaires susceptibles d'être engagées.

[1294] Il s'agit d'engager la responsabilité de l'administration pour faute.

[1295] Les poursuites pénales peuvent être engagées sur le fondement de l'article 284 du code pénal ivoirien.

d'impact est une formalité obligatoire prévue par la loi, le juge de l'excès de pouvoir[1296] considère que l'absence de ce document ou son insuffisance est de nature à vicier la procédure au terme de laquelle l'autorisation est accordée. Le juge administratif attache peu d'importance à la présentation formelle du document[1297], mais consacre une analyse plus sérieuse des éléments relatifs au contenu du document afin de vérifier s'ils sont en relation avec l'importance des travaux projetés[1298]. En droit français, le juge administratif adopte la méthode dite de *« proportionnalité »*[1299] qui résulte de l'article 2 du décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 portant application de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature selon lequel *« le contenu de l'étude d'impact doit être en relation directe avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement »*. Ce qui implique que plus le projet est important, plus il est susceptible d'avoir des incidences sur l'environnement et plus le juge sera exigeant quant au degré de précision et de détail de l'étude d'impact.

L'absence de l'étude d'impact ou les irrégularités[1300] pouvant l'affecter sont sanctionnées par l'annulation pour vice de procédure, de l'acte administratif qui ne pouvait être légalement pris que sur la base d'une étude d'impact régulière. Il est également prévu la procédure de référé-suspension automatique qui autorise le juge administratif à suspendre l'exécution de la décision d'autorisation en cas d'absence de l'étude d'impact[1301].

[1296] En Côte d'Ivoire, c'est le Conseil d'État, anciennement Chambre administrative de la Cour Suprême qui est compétente pour connaitre du recours pour excès de pouvoir. Cette juridiction a été créée par la loi n° 2018-978 du 27 décembre 2018, JORCI n° 02 NS du 6 mars 2019, p. 33.

[1297] Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, Paris, Dalloz, 6e édition, 2011, p. 114 ; Jean-François STRUILLOU, « L'évolution du cadre légal des études d'impact », *Revue juridique de l'Environnement*, numéro spécial, 2004. Le juge administratif et l'environnement, p.80.

[1298] Les bases de ce contrôle ont été posées dans l'arrêt du Conseil d'État français du 9 juillet 1982 (ministère de l'Industrie et autre c/ Comité de défense contre les couloirs de ligne à très haute tension et autres, Recueil *Lebon*, p. 277).

[1299] Roger-Christian DUPUY, « Méthode de contrôle du juge administratif sur les études d'impact », *Revue juridique de l'Environnement*, numéro spécial, 2004. Le juge administratif et l'environnement, p. 84.

[1300] Il peut s'agir des insuffisances, omissions ou contradictions.

[1301] En droit français, c'est l'article L.122-1 du code de l'environnement qui prévoit cette procédure : *« si une requête déposée devant la juridiction administrative contre une autorisation ou une décision d'approbation d'un projet […] est fondée sur l'absence d'étude d'impact, le juge des référés, saisi d'une demande de suspension de la décision attaquée, y fait droit dès que cette absence est constatée. »* Pareille procédure peut être recherchée dans l'article 68 de la loi n° 2018-978 du 27 décembre 2018 déterminant les attributions, la composition, l'organisation et le fonctionnement du Conseil d'État qui dispose que *« le Conseil d'État peut ordonner la suspension de l'exécution de la décision entreprise, même de refus, ou de certains de ses effets, lorsque l'urgence le justifie et qu'il est fait état d'un moyen propre à créer, en l'état de l' instruction, un doute sérieux quant à la légalité de la décision. »*

Dans la politique de sauvegarde de l'environnement, la prévention demeure le fil d'Ariane qui parcourt tout le droit international de l'environnement. Avec le principe de précaution, il constitue l'arsenal juridique qui permet d'agir en amont afin d'éviter un dommage éventuel.

B - Le principe de précaution

Inspiré de la vieille *prudentia* du droit romain et transposition de l'adage « *dans le doute, abstiens-toi* », le principe de précaution étend sa toile dans tous les secteurs de la vie et plus particulièrement dans le domaine de l'environnement. Il apparait comme une forme particulière développée du principe de prévention[1302] et signifie que face à l'incertitude scientifique et étant donné que le risque zéro n'existe pas dans les activités humaines, *« lors de la planification ou de l'exécution de toute action, des mesures préliminaires sont prises de manière à éviter ou à réduire tout risque ou tout danger pour l'environnement »*[1303].

Le principe de précaution vise un triple objectif : inciter à la recherche sur les effets différés des produits et des techniques, stimuler la vigilance chez les scientifiques et permettre la réparation des dommages qui se manifestent avec retard[1304] .

Aux plans international et régional, le principe de précaution est apparu dans plusieurs instruments juridiques[1305] et a été formulé dans la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement du 14 juin 1992. La Déclaration proclame que *« pour protéger l'environnement, des mesures de précaution doivent être largement appliquées par les États selon leurs capacités. En cas de risque de dommages graves ou irréversibles, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir la dégradation de l'environnement. »* La Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, dite Convention OSPAR (Oslo et Paris) signée à Paris, le

---

[1302] Alexandre KISS et Jean-Pierre BEURIER, *Droit international de l'environnement*, Pedone, 3e édition, 2004, p. 137 ; Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, 6e édition, Paris, Dalloz, 2011, p.186.

[1303] Article 35-1 alinéa 1er du code de l'environnement ivoirien.

[1304] Gnangui ADON, *Introduction au droit de l'environnement en Afrique. Le cas de la Côte d'Ivoire*, Études africaines, L'Harmattan, 2009, p. 40.

[1305] La Convention de Bamako du 30 janvier 1991 sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontaliers et la question des déchets dangereux produits en Afrique (article 4 alinéa 3 f), le Traité de Maastricht sur l'Union européenne du 7 février 1992 (article 130 R alinéa 2), la Convention sur la Baltique, Helsinki 9 avril 1992 (article 3 alinéa 2), la Convention-cadre sur le changement climatique du 9 mai 1992 (article 3 alinéa 3), la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, dite Convention OSPAR, Paris, 22 septembre 1992 (article 2 alinéa 2 a), la Convention de Stockholm du 22 mai 2001 sur les polluants organiques persistants (article 8 alinéa 7 a), la Convention d'Antigua du 18 février 2002 sur la coopération en matière de protection et de développement durable de l'environnement marin et côtier du Pacifique du Nord-est (article 5 alinéa 6 a). Sur ces conventions, voir Alexandre KISS et Jean-Pierre BEURIER, *Droit international de l'environnement*, Pedone, 3e édition, 2004, p. 137.

22 septembre 1992 donne au principe de précaution un contenu plus spécifique dans le domaine d'activités exercées en mer[1306]. L'article 2-2-a) de la Convention OSPAR souligne à cet effet que *« les Parties contractantes appliquent le principe de précaution, selon lequel des mesures de prévention doivent être prises lorsqu'il y a des motifs raisonnables de s'inquiéter du fait que des substances ou de l'énergie introduite, directement ou indirectement, dans le milieu marin, puissent entraîner des risques pour la santé de l'homme, nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes marins, porter atteinte aux valeurs d'agrément ou entraver d'autres utilisations légitimes de la mer, même s'il n'y a pas de preuves concluantes d'un rapport de causalité entre les apports et les effets*. »

Au plan national, le principe de précaution a été inscrit dans la Constitution ivoirienne[1307] en son article 40 alinéa 4 qui énonce qu'*« en cas de risque de dommages pouvant affecter de manière grave et irréversible l'environnement, l'État et les collectivités publiques s'obligent, par application du principe de précaution, à les évaluer et à adopter des mesures nécessaires visant à parer à leur réalisation. »* Il apparait également dans le code de l'environnement et vise à instaurer une réelle prise de conscience des acteurs économiques sur les risques de dommages que leurs activités sont susceptibles de causer à l'environnement et, dans la mesure du possible, prendre les dispositions pour éviter ces dommages.

Les principes de prévention et de précaution ont ceci de particulier qu'ils intègrent en amont, un processus d'alerte. D'autres principes favorisent en revanche la démocratie environnementale en permettant une plus large intervention du public dans la politique de sauvegarde de l'environnement. Ce sont les principes d'information, de participation et de concertation.

Paragraphe 2- Les principes favorisant « la démocratie environnementale »[1308]

La protection de l'environnement concentre de plus en plus l'attention des acteurs de la vie en société. S'il est vrai que le processus décisionnel reste encore largement aux mains des pouvoirs publics, il n'en demeure pas moins exact que les personnes physiques ou morales, parce qu'elles sont directement ou indirectement touchées par les pollutions environnementales provoquées par certaines activités humaines ou même par les phénomènes naturels, contribuent à la sauvegarde de l'environnement. La réalisation de cet objectif fait peser sur les décideurs l'obligation d'informer le public en vue *« de participer aux procédures préalables à la prise de décisions susceptibles*

[1306] Il s'agit notamment des activités d'exploration, d'exploitation et de transport de pétrole.

[1307] Loi n° 2016-886 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, n° 2016-16 NS du 9 novembre 2016, p. 129.

[1308] L'expression « démocratie environnementale » est empruntée au Professeur Michel PRIEUR, extraite de son article: « La Convention d'Aarhus, instrument universel de la démocratie environnementale », *Revue juridique de l'Environnement,* numéro spécial. La Convention d'Aarhus, 1999, pp. 9-29.

d'avoir des effets préjudiciables à l'environnement » [1309]. Le triptyque constitué de l'information, la participation du public et l'accès à la justice favorisent ainsi la démocratie dans la politique de protection de l'environnement.

A- Le principe d'information du public

L'accès à l'information est un droit de valeur constitutionnelle reconnu à tous les citoyens[1310] et un devoir pour les autorités publiques[1311]. En matière environnementale, le principe de l'information du public a été posé en Côte d'Ivoire par l'article 35.6 du code de l'environnement qui a été enrichi par la loi de portée générale du 23 décembre 2013 relative à l'accès à l'information d'intérêt public[1312]. Cette loi crée en son article 19, la Commission d'Accès à l'Information d'intérêt public (CAIDP)[1313] qui est une autorité administrative indépendante chargée notamment, de s'assurer du respect par les organismes publics, du droit des personnes d'accéder, sans discrimination, aux informations et documents d'intérêt public.

Sur le plan international, l'accès à l'information sur les questions d'environnement a été consacré par le principe 10 de la Déclaration de Rio et la Convention d'Aarhus négociée au sein de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, ratifiée par 46 États[1314], dont la France[1315]. Cette convention impose aux Parties des

---

[1309] Article 36.6 du code de l'environnement.

[1310] L'article 18 de la Constitution ivoirienne du 8 novembre 2016 dispose que *« les citoyens ont droit à l'information et à l'accès aux documents publics, dans les conditions prévues par la loi. »*

[1311] Le devoir d'information en matière d'environnement est apparu après l'affaire Tchernobyl (explosion du réacteur n° 4 de la centrale nucléaire VI Lénine, le 26 avril 1986 classée au niveau 7). En Europe, la consécration de ce droit s'est faite de façon progressive, voir à cet effet, Gérard MONEDIAIRE, « Les droits à l'information et à la participation du public auprès de l'Union européenne (première partie) », n° 1, pp. 129-156.

[1312] Loi n° 2013-867 du 23 décembre 2013 (JORCI n° 01 NS du 3 janvier 2014, p. 11).

[1313] Décret n° 2014-462 du 6 août 2014 portant attributions, organisation et fonctionnement de la commission d'accès à l'information d'intérêt public et aux documents publics, CAIDP, JORCI n° 38 du 18 août 2014, p. 863.

[1314] La Convention d'Aarhus (Danemark) sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement a été adoptée le 25 juin 1998. Avant cette convention, la Convention de Lugano du 21 juin 1993 adoptée dans le cadre de l'Union européenne prévoyait en ses articles 13 à 16 un droit d'accès aux informations relatives à l'environnement.

[1315] La France a approuvé la Convention par le biais de la loi n° 2002-285 du 28 février 2002 et l'a publiée par décret n° 2002-1187 du 12 septembre 2002, JORF n° 221 du 21 septembre 2002, p. 15563. La Côte d'Ivoire n'est pas partie à cette Convention tout comme les États du golfe de Guinée. Mais elle conserve dans son corpus législatif, l'objectif premier qui est de porter à la connaissance du public, les informations relatives à l'environnement.

obligations qui sont contenues dans les articles 4 et 5 relativement à l'information du public.

Le droit du public à l'information[1316] revêt une importance particulière en matière environnementale dans la mesure où il permet aux citoyens informés d'influer sur l'élaboration des normes concernant l'environnement et la prise de décision autorisant ou approuvant une activité humaine pouvant avoir des effets néfastes pour l'environnement. De même, en cas de menace imminente pour la santé ou l'environnement, qu'elle soit imputable à des activités humaines ou qu'elle soit due à des causes naturelles, les autorités publiques doivent diffuser immédiatement et de façon exacte et transparente[1317] les informations par elles détenues aux personnes qui risquent d'être touchées afin de leur permettre de prendre des mesures pour prévenir ou limiter d'éventuels dommages. Ce droit implique pour les autorités détentrices d'informations[1318] de les publier, de les tenir à jour et de les mettre à la disposition de toute personne qui en fait la demande dans la forme appropriée. Tout comme le principe d'information, la participation du public au processus décisionnel contribue à la démocratie environnementale.

B- Le principe de participation du public

L'article 35.6 du code de l'environnement ivoirien et le principe 10 de la Déclaration de Rio lient le principe d'information et celui de la participation comme s'ils avaient tous la même signification[1319]. Or, les objectifs assignés à chacun des deux principes ainsi que les modalités de leur mise en œuvre diffèrent notablement.

Le principe de participation implique certes l'information du public, mais il est porté plus vers l'action, l'engagement actif des citoyens, voire leur association dans le processus décisionnel, et à ce titre, la protection de l'environnement se présente pour eux comme un devoir. Pour le professeur Michel PRIEUR, la participation est *« une*

[1316] Il s'agit des informations d'intérêt public, c'est-à-dire de toute donnée ou connaissance, quelle qu'en soit la forme (matérielle ou immatérielle), produite, reçue, détenue, transformée ou préservée par les organismes publics).

[1317] L'information fausse est illustrée avec l'affaire de l'accident nucléaire de Tchernobyl survenu le 26 avril 1986 près de la ville de Prypiat en Ukraine, dans la centrale nucléaire VI Lénine, classée au niveau 7. Voir aussi, Wiecher SCHRAGE, « La Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement », *Revue juridique de l'Environnement,* numéro spécial, 1999. La Convention d'Aarhus, p. 6.

[1318] La loi ivoirienne relative à l'accès à l'information d'intérêt public vise l'État et ses démembrements, les autorités judiciaires dans la mesure où elles accomplissent des fonctions administratives selon la législation en vigueur et les personnes morales de droit privé qui fournissent des services publics ou qui remplissent une mission de service ou d'intérêt public en vertu d'une concession, délégation ou autorisation de la part de l'État.

[1319] Certains auteurs estiment que cette confusion procède d'une maladresse rédactionnelle (voir Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, 6e édition, Paris, Dalloz, 2011, p.136).

forme d'association et d'intervention des citoyens à la préparation et à la prise de décision administrative en matière d'environnement. »[1320]

En droit ivoirien, le principe de participation du public aux procédures préalables à la prise de décisions en matière environnementale est certes reconnu[1321], mais sa mise en œuvre en matière environnementale n'est pas clairement définie par une disposition législative ou réglementaire[1322]. On peut s'étonner que ce vide juridique ne soit pas encore comblé alors que l'essor du développement durable prôné tant au plan international qu'au plan national qui commande « *la conciliation de préoccupations habituellement antagonistes – protection de l'environnement, croissance économique et progrès social* » implique la nécessité de « *privilégier un mode d'élaboration des décisions concerté, afin que les différents intérêts en présence puissent s'exprimer et s'accorder* »[1323].

En France, les principes de sauvegarde de l'environnement dont celui de participation ont été élevés au rang de principes à valeur constitutionnelle par la loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'environnement[1324]. L'article 7 de la Charte dispose en ce qui concerne le principe de participation que *« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »* Le dispositif juridique français s'est enrichi avec l'adoption de plusieurs textes nationaux et communautaires[1325] et une abondante fiche doctrinale a été consacrée à ce principe[1326] à la suite de l'adoption de la Convention d'Aarhus. De

---

[1320] Michel PRIEUR, « Le droit à l'environnement et les citoyens : la participation », *Revue juridique de l'Environnement*, no 4, 1988, p. 398.

[1321] L'article 35.6 du code de l'environnement dispose que *« Toute personne a le droit de participer aux procédures préalables à la prise de décisions susceptibles d'avoir des effets préjudiciables à l'environnement. »*

[1322] Le cadre légal qui constitue le terrain de prédilection du principe de participation est réduit à l'enquête publique obligatoire pour les projets soumis à l'étude d'impact environnemental (voir l'article 16 du décret n° 96-894 du 8 novembre 1996 précité).

[1323] Agathe VAN LANG, « Le principe de participation : un succès inattendu », *Les Nouveaux Cahiers du Conseil Constitutionnel*, 2014/2, n° 43, p.26.

[1324] JORF n° 0051 du 2 mars 2005, p. 3697.

[1325] On cite avec intérêt la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 ratifiée par la France en 2002 et diverses directives européennes (voir, Marie-Laetitia DE LA VILLE-BAUGE, « Le défi de la participation du public en droit de l'environnement », *Bulletin du Droit de l'Environnement industriel*, n° 45, mai 2013, pp. 47-52; Malik MEMLOUK, « Le principe de participation du public », *Bulletin du Droit de l'Environnement industriel*, Supplément au n° 54, décembre 2014, pp. 27-32.)

[1326] Outre les articles précités, il y a le mérite de souligner les nombreux articles consacrés au principe de participation. Voir notamment : Michel PRIEUR « La Convention d'Aarhus, instrument universel de la démocratie environnementale », *Revue juridique de l'Environnement,* numéro spécial, 1999. La Convention d'Aarhus, pp. 9-29 ; Bernard DROBENKO, « La Convention d'Aarhus et le droit français », *Revue juridique de l'Environnement,* numéro spécial, 1999. La Convention d'Aarhus, pp.31-61 ; Wiecher SCHRAGE, « La Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement », *Revue juridique de l'Environnement,*

l'économie générale des textes et de la doctrine consacrés au principe de participation du public, il ressort un net progrès du principe de la participation du public en matière environnementale[1327] par la mise en place de dispositif et d'organe tels que l'enquête publique[1328] et la Commission nationale du débat public[1329].

Mais la difficulté majeure du processus de participation réside dans la prise en compte des effets de la participation sur la décision finale. À cet égard, les exigences prescrites par la Convention d'Aarhus[1330] et l'article L123-1 code de l'environnement[1331] semblent ne pas être mises en application. Certes, les textes en vigueur n'instituent pas un principe de « *codécision* »[1332], mais invitent le maître d'ouvrage et l'autorité compétente pour prendre la décision à tenir compte des observations et suggestions faites au cours du processus de participation pour éviter ce que dénonce monsieur Pierre LASCOUMES qui estime que l'« *enquête ne sert bien souvent qu'à légitimer artificiellement un choix déjà réalisé*.» [1333]

---

numéro spécial, 1999. La Convention d'Aarhus, pp. 5-7 ; Gérard MONEDIAIRE, « Les droits à l'information et à la participation du public auprès de l'Union européenne (seconde partie) », *Revue européenne de droit de l'Environnement*, n° 3, 1999, pp. 253-269; Gérard MONEDIAIRE, « La participation du public organisée par le droit: des principes prometteurs, une mise en œuvre circonspecte », *Participations*, n° 1, janvier 2011, pp.134-155; Julien BETAILLE, « La contribution du droit aux effets de la participation du public: de la prise en considération des résultats de la participation », *Revue juridique de l'Environnement*, 2010/2, volume 35, pp. 197-217; Agathe VAN LANG, « Le principe de participation: un succès inattendu », *Les Nouveaux Cahiers du Conseil Constitutionnel*, 2014/2, n° 43, pp. 25-41.

[1327] Agathe VAN LANG, « Le principe de participation : un succès inattendu », *Les Nouveaux Cahiers du Conseil Constitutionnel*, 2014/2, n° 43, pp. 25-41.

[1328] L'enquête publique ouvre la porte au débat public sur le projet ou le programme envisagé.

[*1329*] La Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante. Son rôle est de faire respecter et d'assurer la correcte mise en place des procédures de démocratie participative prévues par la loi ou promues de manière volontaire par les pouvoirs publics. Ces procédures servent à faire exprimer les citoyens sur les projets et les politiques publiques à fort impact socio-économique et environnemental et à permettre aux décideurs d'être éclairés par les contributions et par l'expression du grand public. La CNDP se borne à publier un bilan du débat public, sans émettre d'avis.

[1330] L'article 8 de la Convention souligne que « *Les résultats de la participation du public sont pris en considération dans toute la mesure possible*. »

[1331] L'article L123-1 du Code de l'environnement dispose que : « *Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.* »

[1332] Rapport n° 1595 de Mme Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET fait au nom de la commission des lois relatif à la Charte de l'environnement.

[1333] Cité par Julien BETAILLE, in « La contribution du droit aux effets de la participation du public: de la prise en considération des résultats de la participation », préc., p. 207.

C - Le droit d'accès à la justice

L'article 6 alinéa 1er de la Constitution ivoirienne du 8 novembre 2016 reconnait que « *le droit de toute personne à un libre et égal accès à la justice est protégé et garanti.* » La Déclaration de Rio proclame ce droit en son principe 10 : « *Un accès effectif à des actions judiciaires et administratives, notamment des réparations et des recours, doit être assuré*. » La reconnaissance de la liberté d'accès à la justice pour tous les citoyens constitue un droit fondamental. Elle assure aux citoyens la protection de leurs droits par la sanction des comportements préjudiciables dont ils peuvent être victimes.

En matière environnementale, étant donné que « *le droit à un environnement sain est reconnu à tous sur l'ensemble du territoire* national »[1334], il appartient aux pouvoirs publics d'organiser les conditions du libre accès à la justice en instituant un cadre processuel adéquat[1335] et en établissant les règles de fond[1336] dont la violation peut être judiciairement sanctionnée.

[1334] Article 27 alinéa 1er de la Constitution ivoirienne. L'article 1er de la Charte française de l'environnement proclame que « *Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.* »

[1335] Il s'agit de fixer les conditions d'accès à la justice au moyen de codes de procédure.

[1336] Ce sont des règles de nature civile, administrative, pénale ou sociale que l'on peut mettre en œuvre en matière environnementale. Il s'agit du droit substantiel (national ou conventionnel) qui sert de fondement à une action en justice. À cet égard, la Côte d'Ivoire a ratifié plusieurs conventions internationales : pour illustrer nos propos, nous citons à titre d'exemple : la loi n° 72-841 du 21 décembre 1972 portant approbation de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, JORCI n° 04 du 18 janvier 1973, p. 103 et le décret n° 72-842 du 21 décembre 1972 portant ratification de ladite convention, JORCI n° 04 du 18 janvier 1973, p. 113 ; la loi n° 73-361 du 26 juillet 1973 portant approbation de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entrainant ou pouvant entrainer une pollution par les hydrocarbures , adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, JORCI n° 40 du 6 septembre 1973, p. 1259 et le décret n° 73-373 du 26 juillet 197 portant ratification de ladite convention, JORCI n° 40 du 6 septembre 1973, p. 1263; la loi n° 81-1048 du 8 décembre1981 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du centre et le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, adoptés à Abidjan le 23 mars 1981, JORCI n° 02 du 7 janvier 1982, p. 58 et le décret n° 82-14 du 8 janvier 1982 portant ratification de ladite Convention, JORCI n° 11 du 4 mars 1982, p. 178 ; la loi n° 83-1429 du 30 décembre 1983 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982, JORCI n° 05 du 26 janvier 1984, p.45 et le décret n° 84-94 du 15 février 1984 portant ratification de ladite convention, JORCI n° 04 du 23 février 1984, p. 80 ; la loi n° 87-767 du 28 juillet 1987 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974 (SOLAS 74) et son Protocole du 17 février 1978, JORCI n° 32 du 20 août 1987, p. 306 et le décret n° 87-768 du 28 juillet 1987 portant ratification de ladite convention, JORCI n° 32 du 20 août 1987, p. 310 (la Convention SOLAS et son Protocole ont été modifiés par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires dit Code ISPS, adopté à Londres le 12 décembre 2002) ; la loi n° 87-776 du 28 juillet 1987 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973, ensemble son Protocole du 11 février 1978 (MARPOL 1973/1978), JORCI n° 35 du 10 septembre 1987, p. 333 et le

En premier lieu, le principe d'accès à la justice prend en compte le droit pour toute personne de former un recours devant une instance judiciaire ou un autre organe indépendant et impartial établi par la loi, lorsqu'elle estime que la demande d'informations qu'elle a présentée a été ignorée, rejetée abusivement, en totalité ou en partie, ou insuffisamment prise en compte ou qu'elle n'a pas été traitée conformément aux dispositions en vigueur[1337]. Il s'agit en effet de sanctionner la violation par les autorités compétentes du droit d'accès à l'information reconnu aux citoyens et de contester la validité des décisions[1338] qu'elles prennent en méconnaissance des règles établies.

En second lieu, l'accès à la justice est le canal qui permet en aval d'engager la responsabilité des auteurs d'une atteinte à l'environnement résultant de leurs activités.

En informant le public en toute transparence, en créant les conditions de sa participation et en lui permettant d'exercer son droit d'accès à la justice dans le traitement des questions environnementales, les pouvoirs publics assurent une certaine démocratie qui a l'avantage de favoriser l'apport de tous les citoyens dans le processus de protection de l'environnement qui peut être affecté par les activités humaines. En pareille occurrence, les auteurs des atteintes à l'environnement doivent en assumer la responsabilité.

Paragraphe 3- Un principe à vocation punitive : le principe pollueur-payeur

Inspiré par la théorie économique[1339] suivant laquelle les coûts sociaux externes qui accompagnent la production industrielle doivent être internalisés, c'est-à-dire pris en compte par les agents économiques dans leurs coûts de production[1340] ou encore que le coût des pollutions doit être supporté par leurs auteurs et non par la société[1341], le

---

décret n° 87-777 du 28 juillet 1987 portant ratification de ladite convention, JORCI n° 35 du 10 septembre 1987, p. 340 ; la loi n° 87-779 du 28 juillet 1987 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention créant un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, JORCI n° 36 du 17 septembre 1987, p. 345 et le décret n° 87-780 du 28 juillet 1987 portant ratification de ladite convention, JORCI n° 36 du 17 septembre 1987, p. 357.

[1337] On retrouve cette formulation à l'article 9-1 de la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 et l'article 17 de la loi ivoirienne n° 2013-867 du 23 décembre 2013 relative à l'accès à l'information d'intérêt public.

[1338] Wiecher SCHRAGE, « La Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement », Revue juridique de l'Environnement, numéro spécial, 1999. La Convention d'Aarhus, p. 7.

[1339] Sur cette théorie, v. Elzéar DE SABRAN-PONTEVES, *les transcriptions juridiques du principe pollueur-payeur*, collection Théorie de droit, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2007, p. 117.

[1340] Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, 6e édition, Paris, Dalloz, 2011, p.175.

[1341] Gnangui ADON, *Introduction au droit de l'environnement en Afrique. Le cas de la Côte d'Ivoire*, Études africaines, L'Harmattan, 2009, p. 41.

principe pollueur-payeur[1342] a été intégré dans le droit de l'environnement en vertu de plusieurs instruments juridiques de portée régionale[1343] ou universelle dont le plus important est la Déclaration de Rio qui proclame en son principe 16 que « *les autorités nationales devraient s'efforcer de promouvoir l'internalisation des coûts de protection de l'environnement et de l'utilisation d'instruments économiques, en vertu du principe selon lequel c'est le pollueur qui doit, en principe, assumer le coût de la pollution, dans le souci de l'intérêt public et sans fausser le jeu du commerce international et de l'investissement*. »

En droit ivoirien, le principe a été consacré par le code de l'environnement en son article 35.5 qui dispose que « *toute personne physique ou morale dont les agissements et/ou les activités causent ou sont susceptibles de causer des dommages à l'environnement est soumise à une taxe et/ou à une redevance.*

Elle assume, en outre, toutes les mesures de remise en état. » Cette disposition a été enrichie par le décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur tel que défini par la loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant code de l'environnement.[1344]

L'analyse du dispositif juridique existant permet de comprendre ce principe à travers son contenu (A) et les instruments qui réalisent sa mise en œuvre (B).

A- Le contenu du principe

Certains auteurs estiment que les conventions internationales relatives à la protection de l'environnement n'ont pas explicitement déterminé le contenu du principe. Ce qui leur fait dire, s'appuyant sur la formulation de la Déclaration de Rio, que le principe pollueur-payeur vise davantage un objectif économique sans être une règle de droit international.[1345]

Sous l'angle de la Déclaration de Rio qui ne constitue pas elle-même une règle de droit, on peut soutenir cette position. Toutefois, ce principe est devenu une règle de droit positif[1346] à l'analyse des conventions internationales[1347] et des textes

---

[1342] On emploie indifféremment les expressions « principe pollueur-payeur » ou « principe du pollueur-payeur » qui renvoient toutes deux à la même réalité.

[1343] On peut citer la Convention OSPAR, Paris, 22 septembre 1992 sur la protection de l'environnement marin de l'Atlantique Nord-est. Le principe du pollueur-payeur signifie que « les *frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur* » (article 2-2 b).

[1344] Ce décret a été publié au JORCI n° 05 du 4 février 2013, p. 42.

[1345] Alexandre KISS et Jean-Pierre BEURIER, *Droit international de l'environnement*, op, cit., p.144.

[1346] Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, op. cit., p.177.

[1347] Par exemple l'article 2-2 b) de la Convention OSPAR précitée.

nationaux[1348] qui imposent une obligation à la charge du pollueur. Autrement dit, il s'agit d'identifier l'auteur de la pollution et de lui imputer les dépenses relatives aux mesures de lutte contre la pollution, au lieu d'être supportées par l'ensemble de la collectivité. Le principe pollueur-payeur vise à une imputation des coûts environnementaux sur la personne désignée comme pollueur ; les coûts à internaliser ne correspondent qu'aux coûts sociaux environnementaux nets, ils tiennent compte des avantages sociaux procurés par le développement économique et des atteintes à l'environnement qu'il implique, et enfin, cette internalisation doit se faire au moindre coût économique[1349].

Ainsi, le principe pollueur-payeur sert de fondement à la réparation du préjudice écologique[1350] ou du préjudice subi par les personnes physiques ou morales. Il vise à mettre à la charge du pollueur, les dépenses relatives à la prévention, à la réduction, à la lutte contre les pollutions et toutes les formes de dégradation ainsi que celles relatives à la remise en état de l'environnement[1351]. Toutefois, il faut admettre que le développement économique ne pouvant se faire sans atteinte à l'environnement, le principe pollueur-payeur laisse, en lui-même, transparaitre *« un droit légitime à polluer »*[1352] qui serait la conséquence des risques liés à l'exercice d'une activité. Sur ce point, l'article 8 de la Convention du Conseil de l'Europe sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement (dite Convention de Lugano) institue des causes exonératoires de responsabilité au profit de l'exploitant[1353].

La mise en œuvre de ce principe se réalise au moyen de certains instruments.

[1348] On peut citer avec intérêt l'article 35.5 du code de l'environnement, les articles 3, 4 et 5 du décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur, l'article 9-c) de la loi camerounaise n° 96/12 du 5 août 1996 portant loi-cadre relative à la gestion de l'environnement et la loi française n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi Barnier (JORF n° 29 du 3 février 1995, p. 1840).

[1349] Elzéar DE SABRAN-PONTEVES, *les transcriptions juridiques du principe pollueur-payeur*, collection Théorie de droit, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2007, pp. 311-329.

[1350] La finalité du principe est la remise en état de l'environnement affecté et la réparation des dommages causés à celui-ci (article 6 du décret précité).

[1351] Article 3 du décret précité.

[1352] Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, op. cit., p.177 ; Elzéar DE SABRAN-PONTEVES, *les transcriptions juridiques du principe pollueur-payeur*, préc., p. 329.

[1353] L'article 8-d et e dispose : « *L'exploitant n'est pas responsable du dommage, en vertu de la présente Convention, s'il prouve* qu'il *résulte d'une pollution d'un niveau acceptable eu égard aux circonstances locales pertinentes ; ou qu'il résulte d'une activité dangereuse menée licitement dans l'intérêt de la victime, dans la mesure où il était raisonnable de l'exposer aux risques de cette activité dangereuse.* »

B- Les instruments de mise en œuvre du principe pollueur-payeur

Divers instruments sont utilisés par les pouvoirs publics pour faire supporter la charge de la dépollution au pollueur. Ces instruments sont la taxation de pollution, l'imposition de normes et la compensation[1354].

La taxation est un mécanisme d'application du principe pollueur-payeur pour les projets ou activités de développement[1355] susceptibles de générer des dommages à l'environnement. Les taxes ou redevances sont collectées sous forme incitative ou dissuasive pour la protection de l'environnement. Le produit de ces taxes et redevances[1356] est reversé au Fonds National de l'environnement (FNDE)[1357] qui a pour objet de soutenir financièrement la politique de l'État relative à la protection et à la restauration de l'environnement et des ressources naturelles.

Les pouvoirs publics peuvent imposer aux sociétés ou entreprises des normes pour lutter contre la pollution. Par exemple, pour les questions de pollutions accidentelles des milieux marin et lagunaire, ces sociétés sont tenues d'élaborer des plans d'entreprise sous le contrôle des Ministères de tutelle en vue de maîtriser les pollutions accidentelles provoquées par leurs activités. Ces plans d'entreprise sont soumis à l'approbation du ministre chargé de l'Environnement pour leur intégration au plan national d'urgence[1358]. Les normes imposées aux sociétés visent à mettre en place des techniques qui puissent être en adéquation avec les méthodes de lutte contre les pollutions. L'article 18 du décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur souligne à cet effet que ce principe « *requiert, pour sa mise en œuvre, une réglementation déterminant les normes techniques de prévention, de lutte contre les pollutions, les nuisances et les autres formes de dégradation de l'environnement.* » Les technologies mises en place auxquelles il est recouru en cas de pollution doivent permettre la remise en état de l'environnement.

[1354] On retrouve ces mécanismes en droit français. Voir à cet effet, Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, op. cit., pp.178-185.

[1355] Les domaines d'activités auxquels s'applique le principe pollueur-payeur sont énumérés dans l'Annexe au décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe. Au point 2 de l'Annexe figurent les opérations d'exploration et d'exploitation de pétrole et de gaz.

[1356] Il s'agit, selon l'article 2 du décret n° 98-19 du 14 janvier 1998 portant création et organisation du Fonds National de l'Environnement, du produit de la taxe de contrôle et d'inspection des installations classées, du produit de la taxe d'examen des études d'impact environnemental, du produit de la taxe d'environnement sur les navires de mer et pétroliers en escale en Côte d'Ivoire, du produit de l'Écotaxe, du produit de la redevance de contrôle de la mise en conformité des véhicules automobiles aux normes antipollution, du produit des taxes et redevances créées en application du principe pollueur-payeur.

[1357] Ce fonds est réglementé par le décret n° 98-19 du 14 janvier 1998 (JORCI n° 11 du 12 mars 1998, p. 267).

[1358] Il s'agit du plan POLLUMAR organisé par le décret n° 98-42 du 28 janvier 1998 (JORCI n° 18 du 30 avril 1998, p. 459).

Quant à la compensation, elle vise en premier lieu la remise en état de l'environnement dégradé lorsqu'elle est possible, et le cas échéant, à prononcer une réparation pécuniaire.

Les principes fondamentaux du droit de l'environnement universellement reconnus constituent une sorte de fil d'Ariane dans la mise en œuvre des politiques de protection de l'environnement. Dans un contexte de pollution transfrontière, la coopération entre les États sera un élément capital pour réduire ou éliminer les effets de la pollution de l'environnement. Cette coopération se fera au moyen de la concertation qui est aussi un des principes fondamentaux du droit international de l'environnement. Elle se caractérise par des contacts suivis et fréquents pour permettre de déceler les difficultés pouvant résulter de certaines actions ainsi que les moyens d'y remédier[1359].

À l'échelle nationale, on pourrait s'interroger sur l'état de l'application de ces principes.

Section 2- L'état de l'application des principes de droit de l'environnement en Côte d'Ivoire dans le domaine de l'activité pétrolière

Dans leur politique de protection de l'environnement, la plupart des États ont intégré dans leur corpus réglementaire interne les principes fondamentaux qui gouvernent le droit de l'environnement. La Côte d'Ivoire ne déroge pas à cette tendance. À l'analyse de la législation ivoirienne[1360], on observe que ces principes sont affirmés par des textes (Paragraphe 1), mais à l'épreuve de la réalité, leur application s'avère insuffisante (Paragraphe 2).

Paragraphe 1- Des principes théoriquement affirmés

Les principes de prévention, de précaution, d'information du public, de participation, du droit d'accès à la justice et du pollueur-payeur ont forgé le droit de l'environnement et lui ont progressivement donné un contenu qui, depuis lors, n'a cessé de se bonifier avec l'apport conséquent de la doctrine et de la jurisprudence.

La reconnaissance des principes fondateurs du droit international de l'environnement[1361] est assez récente dans la plupart des États africains, dont la Côte

---

[1359] Maguelonne DEJEANT-PONS, « Les conventions du Programme des Nations Unies pour l'Environnement relatives aux mers régionales », *in Annuaire français de droit international*, volume 33,1987, p.702.

[1360] On peut citer notamment le code de l'environnement (loi n° 96-766 du 3 octobre 1996, JORCI n° 06 du 6 février 1997, p. 114), le code pétrolier (loi n° 96-669 du 29 août 1996, JORCI n° 04 du 3 janvier 1997, p. 63) ou le code minier (loi n° 2014-138 du 24 mars 2014, JORCI n° 03 NS du 2 avril 2014, p. 48).

[1361] Il faut avoir à l'esprit ces principes que sont : le principe de prévention, le principe de précaution, le principe d'information du public, le principe de participation du public, le droit d'accès à la justice et le principe pollueur-payeur.

d'Ivoire. Elle peut être appréhendée au regard des textes législatifs et réglementaires (A) et au regard de la doctrine environnementale (B).

A- Au regard des textes législatifs et réglementaires

C'est à la faveur des grandes réformes législatives et réglementaires de 1995 et 1996 opérées dans le secteur des industries extractives et pouvant avoir un impact sur l'environnement[1362] que les principes du droit international de l'environnement ont été intégrés dans le droit positif ivoirien. Un premier pas avait été franchi avec l'adoption des textes afférents au secteur des industries extractives et le mouvement d'intégration s'est poursuivi et renforcé avec la mise en place d'autres textes spécifiques relatifs à certains de ces principes[1363].

Avec l'adoption de ces textes, la Côte d'Ivoire a nettement affiché sa volonté de respecter ses engagements internationaux en matière de respect de l'environnement.

B- Au regard de la doctrine

Il existe très peu d'articles ou d'ouvrages doctrinaux en matière de droit de l'environnement sur le plan national. Une explication peut être en partie donnée par le manque d'engouement à traiter de sujets relatifs au droit de l'environnement.

La doctrine devait se saisir des textes législatifs et réglementaires existants pour en faire une étude exégétique et jouer un rôle d'analyste de la jurisprudence pour faire avancer le droit de l'environnement. Mais le collège des juristes environnementaux est assez réduit en Côte d'Ivoire[1364] et, contrairement à d'autres pays africains, les thèses et mémoires qui portent sur le droit de l'environnement sont extrêmement rares.

[1362] Ces réformes ont essentiellement porté sur l'adoption d'un nouveau code minier (loi n° 95-553 du 18 juillet 1995, JORCI n° 34 du 24 août 1995, p.651, abrogée par la loi n° 2014-138 du 24 mars 2014, JORCI n° 03 NS du 2 avril 2014, p. 48), d'un nouveau code pétrolier (loi n° 96-669 du 29 août 1996, JORCI n° 04 du 3 janvier 1997, p. 63, modifiée par l'ordonnance n° 2012-369 du 18 avril 2012, JORCI n° 27 du 5 juillet 2012, p. 626) et son décret d'application n° 96-733 du 19 mars 1996, JORCI n° 19 du 8 mai 1997, p. 480 et surtout du code de l'environnement (loi n° 96-766 du 3 octobre 1996, JORCI n° 06 du 6 février 1997, p. 114) et du décret n° 96-894 du 8 novembre 1996 déterminant les règles et les procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement, JORCI n° 46 du 4 novembre 1996, p. 1062.

[1363] Il s'agit notamment du décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur tel que défini par la loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant code de l'environnement.

[1364] Monsieur GADJI Abraham est présentement le seul professeur titulaire en droit de l'environnement en Côte d'Ivoire.

Cependant, on peut noter avec intérêt l'apport significatif de certains juristes[1365] qui a suscité un certain éveil d'intellectuels dans le domaine du droit de l'environnement[1366]. Mais pour l'heure, la part prise par les juristes environnementaux dans les disciplines juridiques reste assez marginale.

La riche et abondante doctrine française conduite, dès les premiers moments de l'avènement du droit international de l'environnement par d'éminents juristes comme Michel PRIEUR, Jean-Pierre BEURIER ou Alexandre Charles KISS, constitue la sève nourricière des études menées dans ce domaine.

Les principes fondateurs du droit international de l'environnement sont théoriquement affirmés en droit ivoirien, mais leur application reste largement en deçà des attentes espérées.

Paragraphe 2- Des principes insuffisamment appliqués

L'affirmation des principes de l'environnement à travers les textes peut paraitre comme l'expression d'une certaine volonté d'envisager une réponse à la problématique de la protection de l'environnement. Mais à la pratique, cette reconnaissance théorique est souvent mise à mal par des impératifs économiques ou géostratégiques qui l'emportent souvent. L'application insuffisante des principes du droit de l'environnement dans le contexte de l'activité pétrolière s'explique entre autres raisons, par la présentation de cette activité comme une opération complexe réservée aux seuls initiés (A) et par le fait que la construction du droit de l'environnement en Côte d'Ivoire se fait à pas lents et feutrés (B).

[1365] Il s'agit notamment de l'avocat KONATE Aenza qui a soutenu sa thèse de doctorat en 1998, à l'université de Limoges sur le thème : « L'Organisation de l'Unité africaine et la protection juridique de l'environnement », Limoges, 1998. Il a contribué à la rédaction de l'ouvrage intitulé *Conventions de protection de l'environnement. Secrétariats, conférences des parties, comités d'experts,* Pulim, avril 1999, sous la direction scientifique de Jean-Marc LAVIEILLE. Il est également l'auteur de l'article intitulé, « La difficile perception d'une doctrine en droit de l'environnement en Afrique francophone », *Revue Juridique de l'Environnement*, n° HS 16, (n° spécial), 2016, pp.124-132. L'enseignant-chercheur Gnangui ADON apporte sa contribution au réveil du droit de l'environnement en Côte d'Ivoire dans son ouvrage intitulé, *Introduction au droit de l'environnement en Afrique. Le cas de la Côte d'Ivoire*, Études africaines, L'Harmattan, 2009,327 pages. Il y a aussi le magistrat DOUA Marcel titulaire d'un doctorat en droit public, auteur de la thèse intitulée, « La protection juridique intégrée des forêts en Côte d'Ivoire », soutenue à l'Université de Rennes 2, le 22 janvier 2015.

[1366] On peut citer la thèse de madame BAYEBA Marina Céline (ancienne Directrice des Affaires juridiques du Ministère ivoirien de l'Environnement) soutenue le 17 décembre 2019 à l'Université du Littoral Côte d'Opale à Dunkerque sur le thème : « La gestion intégrée des zones côtières en Afrique de l'Ouest : le cas de la Côte d'Ivoire », sous la direction du professeur émérite des Universités, Bernard DROBENKO.

A- L'activité pétrolière perçue comme une affaire complexe réservée à des initiés

Parmi les activités humaines[1367], il y a une dans laquelle tout semble relevé de l'ordre du secret : c'est l'activité pétrolière. Monsieur Henri SIMONET[1368] déclarait en 1973 que « *le pétrole, c'est la politique à 90 %* ». L'activité pétrolière reste un domaine fortement marqué par l'empreinte et l'emprise du politique. Certains dirigeants étatiques en font leur chasse gardée et gèrent ce secteur en toute opacité[1369]. À cet égard, on observe que très peu d'informations sont fournies sur divers aspects de cette activité et notamment sur les questions environnementales qui se posent pourtant souvent avec acuité. La présence des pouvoirs politiques dans la gestion du secteur des hydrocarbures et les fortes visées économiques qui en résultent font reléguer au second plan, les préoccupations liées à la protection de l'environnement.

La législation nationale impose une étude d'impact environnemental et social en ce qui concerne les projets relatifs aux industries extractives[1370]. Au rang de celles-ci figurent notamment les activités d'exploration et d'exploitation pétrolières pour lesquelles une telle étude est exigée[1371]. Mais les rapports qui en découlent sont quasiment indisponibles. Les informations sur cette activité passent inaperçues et sont rarement fournies au public[1372], les études d'impact environnemental ou les enquêtes publiques qui sont menées ne sont pas portées à la connaissance du public. En pareille occurrence, la mise en œuvre des principes du droit de l'environnement ne peut être objectivement vérifiée.

Outre ce facteur explicatif, l'application insuffisante des principes du droit de l'environnement peut être liée à la lente construction d'un droit pétrolier en Côte d'Ivoire.

[1367] Nous exceptons les activités liées à la sécurité nationale.

[1368] Il fut commissaire européen à l'Énergie.

[1369] Nous citons de nouveau avec intérêt, le remarquable ouvrage de Xavier HAREL, *Afrique. Pillage à huis clos. Comment une poignée d'initiés siphonne le pétrole africain*, Paris, Fayard, 2006, 281 pages.

[1370] Voir 3°-a) de l'Annexe du décret n° 96-894 du 8 novembre 1996 déterminant les règles et procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement, JORCI n° 46 du 14 novembre 1996, p.1062.

[1371] Voir par exemple ANADARKO CÔTE D'IVOIRE, « Étude d'impact environnemental et social du programme de forage de puits d'exploration dans le bloc CI-528 au large de Jacqueville et d'Abidjan, Côte d'Ivoire » ; FOXTROT INTERNATIONAL et NEXON CONSULTING, « Étude d'Impact environnemental et social- Projet de pose de pipelines traversant la Canal de Vridi », Étude d'Impact environnemental et social (Côte d'Ivoire, novembre 2012) ; FOXTROT INTERNATIONAL et NEXON CONSULTING, « Réactualisation des Etudes d'Impact environnemental et social (EIES) des plateformes PF FOXTROT et PF MARLIN de FOXTROT International sur le Bloc CI-27 offshore au large des côtes de Jacqueville », Étude d'Impact environnemental et social (Côte d'Ivoire, avril 2013).

[1372] Dans le cadre de cette étude, il nous a été donné d'adresser une lettre à la Direction des Hydrocarbures en vue de solliciter des informations sur l'activité pétrolière en Côte d'Ivoire. Bien que réceptionnée par ce service en, cette lettre n'a jamais connu de suite en dépit de notre insistance.

B- Le droit pétrolier, un droit en lente construction en Côte d'Ivoire

En admettant pour acquis que le droit pétrolier est une discipline spécifique du droit de l'environnement, il convient de relever le lien étroit qui existe entre ces deux matières juridiques, mais dans lesquelles la seconde exerce une influence naturelle sur la première. La construction du droit pétrolier va donc être en partie tributaire de l'implantation du droit de l'environnement dans l'espace géographique considéré.

À cet égard, Vincent ZAKANE[1373] donne un aperçu général de la genèse du droit de l'environnement en Afrique subsaharienne en s'appuyant spécifiquement sur le cas du Burkina Faso en ces termes : « *Le droit de l'environnement constitue, sans nul doute, un droit relativement jeune au Burkina Faso. Ses principales bases ont été, en effet, posées au cours des années 1990, au lendemain de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, tenue à Rio de Janeiro en 1992. Sans doute existait-il, avant cette période, de nombreuses règles visant à protéger l'environnement. Toutefois, il ne s'agissait, en réalité, que de textes isolés et disparates, consacrés à tel ou tel secteur de l'environnement, et adoptés au gré de l'apparition des problèmes spécifiques d'environnement. C'est seulement au cours des années 1990, suite à la prise de conscience mondiale et régionale sur les dangers de la dégradation de l'environnement et sur la nécessité d'assurer à celui-ci une protection efficace à tous les niveaux, national, régional et international, que ce droit s'est réellement affirmé, notamment avec l'apparition de textes de portée générale visant à assurer une protection globale de l'environnement et de textes sectoriels consacrés à des domaines entiers de l'environnement, comme les forêts, l'eau, le pastoralisme*, *etc.* »[1374].

Le cas du Burkina Faso traduit l'état du droit de l'environnement des pays africains. L'architecture de ce droit s'est progressivement affinée à partir de la Conférence de Rio sur l'environnement et le développement organisée sous l'égide des Nations Unies du 3 au 14 juin 1992 qui invite les États à « *promulguer des mesures législatives efficaces en matière d'environnement*. »[1375] S'il est vrai que cette discipline a désormais intégré les systèmes juridiques nationaux, il faut néanmoins reconnaitre que sa construction se fait lentement. Les difficultés d'insertion des normes internationales dans l'ordre juridique interne, la disette de la jurisprudence et de la doctrine dans ce domaine expliquent l'élan contrarié du développement du droit de l'environnement. L'avocate camerounaise Rose Nicole SIME affirme à raison que « *la protection de l'environnement fait figure de parent pauvre des procédures judiciaires*

[1373] Vincent ZAKANE est Maître assistant à l'UFR/SJP et au CEPAPE, Université de Ouagadougou (Burkina Faso).

[1374] Vincent ZAKANE, « *Problématique de l'effectivité du droit de l'environnement en Afrique : l'exemple du Burkina Faso* », in Laurent GRANIER, *Aspects contemporains du droit de l'environnement en Afrique de l'ouest et centrale*, IUCN et PNUE, 2008.

[1375] Principe 11 de la Déclaration de Rio.

dans la plupart des États africains. » [1376] La question de la protection de l'environnement est quasiment inconnue dans les prétoires ou si elle est inscrite au Rôle, le traitement judiciaire qui lui est réservé est assez symptomatique de la difficile appréhension des règles du droit de l'environnement par les magistrats qui devaient pourtant être en première ligne de la protection de l'environnement. Les difficultés d'application du droit de l'environnement font de cette discipline juridique « *un droit dormant* »[1377] qu'il faut pourtant faire sortir de cet état de sommeillement à travers l'enseignement dans les universités publiques et privées et sa promotion à l'endroit des praticiens du droit.

Les principes fondamentaux du droit de l'environnement ont contribué à son essor à l'échelle mondiale. Inscrits dans des instruments juridiques de portée internationale, ces principes, mis en application par les États, constituent un moyen de protection de l'environnement. Celle-ci peut être assurée par d'autres mécanismes.

Chapitre 2 - Les instruments politiques et juridiques de protection de l'environnement marin et côtier ivoirien

La Côte d'Ivoire fait partie d'un vaste ensemble géographique constitué de plusieurs États qui disposent d'une façade maritime tournée vers l'océan Atlantique. Dans le cadre de la protection de son environnement marin et côtier qui est susceptible d'être affecté par les activités d'exploration, d'exploitation et de transport d'hydrocarbures, l'État ivoirien développe soit seul, soit de concert avec d'autres États, des politiques qui visent à mettre en place des institutions ayant pour mission la sauvegarde de l'environnement. Ces institutions politiques et techniques (Section 1) contribuent avec les instruments juridiques (Section 2) à la protection de l'environnement pouvant être affecté par les opérations pétrolières.

Section 1- Les institutions politiques et techniques nationales de protection de l'environnement comme une réponse aux atteintes à l'environnement résultant de l'activité pétrolière

Les institutions publiques nationales qui exercent leurs attributions dans le domaine de l'environnement peuvent être classées en deux catégories en tenant compte du rapport hiérarchique. Ainsi, il y a d'un côté le ministère de l'Environnement en tant qu'autorité de tutelle (Paragraphe 1) et de l'autre, les services spécialisés rattachés à ce département ministériel (Paragraphe 2).

[1376] Rose Nicole SIME, « *L'intégration et l'harmonisation des normes de droit international de l'environnement dans le droit africain* », in Laurent GRANIER, *Aspects contemporains du droit de l'environnement en Afrique de l'Ouest et centrale*, IUCN et PNUE, 2008.

[1377] L'expression est de Gnangui ADON extraite du résumé de son ouvrage : *Introduction au droit de l'environnement en Afrique. Le cas de la Côte d'Ivoire,* Études africaines, L'Harmattan, 2009, 327 pages.

Paragraphe 1- Le ministère de l'Environnement : institution politique nationale de protection de l'environnement

Le département ministériel en charge de l'Environnement en Côte d'Ivoire est l'un des services clés du programme de développement économique et social de l'État ivoirien. Avant de présenter son organisation (B), il convient de connaitre son historique et ses attributions (A).

A - Historique et attributions du ministère de l'Environnement

La politique de l'État ivoirien en matière environnementale ne s'est pas très tôt mise en œuvre. Il a fallu attendre un peu plus d'une décennie après l'indépendance[1378] pour que prenne forme cette politique par la création d'un organe dénommé Commission nationale de l'Environnement (CNE)[1379] dont les travaux étaient animés et coordonnés par le ministère du Plan. Autant dire que la CNE était une structure technique placée sous la tutelle administrative et financière du ministère du Plan. Elle avait quatre sous-commissions[1380] et était chargée, d'une manière générale, de proposer au gouvernement les orientations et les mesures permettant de mettre en œuvre une politique globale de l'environnement.

C'est en 1977 qu'un ministère autonome dédié à l'environnement a vu le jour à travers le décret n° 77-150 du 9 mars 1977 portant attributions et organisation du ministère de la Protection de la Nature et de l'Environnement[1381]. La CNE, anciennement rattachée au ministère du Plan, était dorénavant placée sous la tutelle du nouveau ministère et présidée par le ministre de la Protection de la Nature et de l'Environnement. Les attributions de ce ministère étaient ambitieuses au regard de l'importance des missions qui lui étaient assignées dans le domaine de la protection de l'environnement. On note avec intérêt, entre autres, la mission de « *prévention et de lutte contre les pollutions et les nuisances de toutes sortes, qu'elles résultent des particuliers ou qu'elles proviennent des équipements collectifs, des grands aménagements ou d'activités agricoles, commerciales ou industrielles, et la lutte contre la pollution des eaux marines en accord avec le ministre de la Marine*. »[1382]

[1378] La Côte d'Ivoire a accédé au statut d'État indépendant, le 7 août 1960 et son premier Président fut Félix HOUPHOUËT-BOIGNY (1905-1993).

[1379] Voir Décret n° 73-31 du 24 janvier 1973 portant création d'une Commission nationale de l'Environnement, JORCI n° 15 du 29 mars 1973, p. 492.

[1380] Les quatre sous-commissions sont : la sous-commission de la Protection et de l'Aménagement des Sites, la sous-commission de l'Aménagement des ressources naturelles et de la Lutte contre la pollution, la sous-commission du Développement et de l'Industrialisation et la sous-commission de la Documentation, de la Formation et de l'Information.

[1381] Voir JORCI n° 13 du 31 mars 1977, p. 556.

[1382] Article 1er -2° du décret du 9 mars 1977.

Depuis l'avènement du premier ministère autonome chargé de l'Environnement en 1977, les pouvoirs publics ivoiriens ont consacré de façon ininterrompue un département ministériel à ce domaine[1383] et l'importance du secteur de l'environnement a permis, à un moment donné, de conférer à l'institution qui s'en charge, le statut de ministère d'État[1384]. Le dernier en date est celui en charge de l'Environnement et du développement durable tel qu'il résulte du décret n° 2018-949 du 18 décembre 2018[1385]. Le volet du Développement durable a été institué au sein du ministère de l'Environnement en application de la loi d'orientation sur le développement durable n° 2014-390 du 20 juin 2014[1386]. Cette loi a pour objet, entre autres, de concilier la protection et la mise en valeur de l'environnement, du développement économique et du progrès social, et de créer les conditions d'utilisation rationnelle et durable des ressources pour les générations présentes et futures. Elle s'applique à divers domaines dont ceux des énergies et de l'environnement marin et côtier.

B - L'organisation du ministère de l'Environnement et du Développement durable

Aux termes de l'article 1er du décret n° 2018-949 du 18 décembre 2018 portant organisation du ministère de l'Environnement et du Développement durable, le ministre dispose, outre le Cabinet, de directions et services rattachés au cabinet, de directions générales, de directions centrales, ainsi que de services extérieurs qu'il est chargé d'organiser par arrêté. Les directions générales comprennent la direction générale de l'Environnement[1387] et la direction générale du Développement

---

[1383] Les attributions du ministère se sont accrues au fil des années avec l'ajout d'autres secteurs comme la construction et l'urbanisme (décret n° 91-68 du 20 février 1991, JORCI n° 10 du 4 mars 1991, p.144), le tourisme (décret n° 94-128 du 9 mars 1994, JORCI n° 17 du 21 mars 1994, p. 284), la forêt (décret n° 98-688 du 25 novembre 1998, JORCI n° 53 du 31 décembre 1998, p. 1333), les eaux et forêts (décret n° 2006-65 du 13 avril 2006, JORCI n° 2006-27 du 6 juillet 2006, p. 473 modifié par le décret n° 2007-568 du 10 août 2007, JORCI n° 2008-01 du 3 janvier 2008, p. 9), le développement durable (décret n° 2011-432 du 30 novembre 2011, JORCI n° 11 du 15 mars 2011, p. 198), la salubrité et le développement durable (décret n° 2017-152 du 1er mars 2017, JORCI n° 2017-54 du 6 juillet 2017, p. 793). Sur l'historique du ministère de l'Environnement, voir Gnangui ADON, *Introduction au droit de l'environnement en Afrique. Le cas de la Côte d'Ivoire*, L'Harmattan, Études africaines, 15 juin 2009, pp. 51-52.

[1384] Décret n° 2003-164 du 12 juin 2003, JORCI n° 50 du 11 décembre 2003, p.759.

[1385] JORCI n° 2019-14 du 18 février 2019, p. 161.

[1386] JORCI n° 09 NS du 2 juillet 2014, p. 193.

[1387] Articles 15 à 20 du décret. Elle comprend quatre directions centrales : la direction de l'Écologie et de la Protection de la Nature, la direction de la Qualité de l'Environnement et de la Prévention des Risques, la direction des Déchets industriels et Substances chimiques et la direction de la lutte contre les Changements climatiques.

durable[1388]. Elles sont dirigées par des directeurs généraux nommés par décret pris en conseil des ministres et ont rang de directeur général de l'administration centrale. Outre les deux directions générales, il existe une inspection générale, des directions[1389] et services[1390] rattachés au Cabinet.

Dans la mise en œuvre de la politique nationale de protection de l'environnement, les pouvoirs publics ivoiriens ont institué des services spécialisés placés sous la tutelle technique et administrative du ministère de l'Environnement.

Paragraphe 2- Les institutions techniques nationales de protection de l'environnement

La lutte contre les pollutions accidentelles ou les pollutions inhérentes aux activités d'exploration et d'exploitation d'hydrocarbures en milieu marin recommande l'action concertée et coordonnée des acteurs dotés de compétences avérées. D'une façon générale, la gestion et la protection de l'environnement sont confiées à plusieurs institutions dont certaines ont une vocation technique (A) et d'autres une vocation financière (B).

A- Les institutions à vocation technique

L'État ivoirien a mis en place des établissements publics à caractère administratif[1391] spécialisés dans la protection de l'environnement au nombre desquels, figurent le Centre ivoirien Antipollution (CIAPOL) crée par le décret n° 91-662 du 9 octobre 1991[1392] et l'Agence nationale de l'Environnement (ANDE) créée par le décret n° 97-393 du 9 juillet 1997[1393].

[1388] Articles 21 à 24 du décret. Elle comprend trois directions centrales : la direction des Politiques et Stratégies du Développement durable, la direction de la Promotion et de l'Éducation au Développement durable et la direction de l'Économie verte et de la Responsabilité sociétale des Organisations.

[1389] Ces directions (la direction des Affaires financières, la direction des Ressources humaines, la direction des Études, de la Planification et des Statistiques, la direction des Affaires juridiques et du Contentieux et la direction de l'Informatique et de la Documentation) sont dirigées par des directeurs nommés par décret pris en conseil des ministres et ont rang de directeur de l'administration centrale et comprennent chacune des sous-directions dirigées par des sous-directeurs nommés par arrêté du ministre et ont rang de sous-directeur de l'administration centrale.

[1390] Il s'agit du service de Coopération internationale, du service de la Communication, de la coordination des programmes et projets et de la cellule de Passation des Marchés publics.

[1391] Les établissements publics à caractère administratif (EPA) constituent l'une des deux catégories d'établissements publics nationaux créés par la loi n° 98-388 du 2 juillet 1998, JORCI n° 30 du 23 juillet 1998, p. 707 qui a abrogé la loi n° 80-1070 du 13 septembre 1980.

[1392] JORCI n° 47 du 21 novembre 1991, p. 885.

[1393] JORCI n° 30 du 24 juillet 1997, p. 789.

Le CIAPOL est le principal service public national chargé de la mission de protection de l'environnement sur l'ensemble du territoire. Il accomplit des missions à caractère préventif qui lui confèrent la charge de collecte et de capitalisation des données environnementales, l'établissement d'un système de surveillance continue des milieux marins, lagunaires et fluviaux à travers le Réseau national d'Observation de Côte d'Ivoire (RNO-CI), le contrôle de l'application des lois, décrets et conventions internationales édictés ou ratifiées par l'État ivoirien relativement aux règles de prévention et de lutte contre les pollutions du milieu marin, et une mission curative consistant à lutter contre lesdites pollutions par la mise en œuvre du plan national d'intervention d'urgence dénommé « Plan POLLUMAR.»[1394] La gestion de la mise en œuvre du Plan POLLUMAR est assurée par la Compagnie d'Intervention contre la Pollution du Milieu marin et lagunaire (CIPOMAR) ainsi qu'il résulte de l'article 12 du décret portant création du CIAPOL. La CIPOMAR est l'une des trois sous-directions qui composent le CIAPOL[1395].

L'ANDE est un établissement public administratif placé sous la tutelle administrative et technique du ministre de l'Environnement. Plusieurs missions lui sont dévolues dans le domaine de l'environnement. L'une de ses missions la plus marquante est la mise en œuvre et le suivi de la procédure d'études d'impact environnemental et social ainsi que l'évaluation de l'impact environnemental des politiques macro-économiques. Cette mission est confiée à la sous-direction des Études d'Impact environnemental et du Contrôle des Projets.

B- Les institutions à vocation financière

L'article 74 du code de l'environnement a prévu la création de cinq institutions[1396] pour la mise en œuvre de la politique environnementale de l'État ivoirien. Les institutions à vocation financière sont le Fonds national de l'Environnement (FNDE) qui a été créé

[1394] Le Plan POLLUMAR est prévu par le décret n° 98-42 du 28 janvier 1998 portant organisation du Plan d'urgence de lutte contre les pollutions accidentelles en mer, en lagune et dans les zones côtières (JORCI n° 18 du 30 avril 1998, p. 459). Il a été mis en œuvre dans plusieurs situations critiques. Ce fut notamment le cas du déversement d'hydrocarbures dans la nuit du lundi 27 au mardi 28 mars 2006, au large des côtes de Jacqueville par la société CNR International qui exploite le champ pétrolier « Espoir » ou de la tristement célèbre affaire du déversement de déchets toxiques dans le District autonome d'Abidjan par le navire « *Probo Koala* » en août 2006.

[1395] Les deux autres sous-directions sont le Laboratoire Central de l'Environnement créé avant le CIAPOL par l'arrêté n° 14 MINIMAR.CAB.LCE du 27 novembre 1986, JORCI n° 04 du 22 janvier 1987, p. 36 et la sous-direction des affaires administratives et financières.

[1396] Il s'agit du Réseau de Réserves biologiques en proportion avec l'intensification de l'exploitation des sols, de l'Observatoire de la qualité de l'air, de l'Agence nationale de l'Environnement, du Fonds national de l'Environnement et de la Bourse des déchets.

par le décret n° 98-19 du 14 janvier 1998[1397] et la Bourse de déchets qui n'a pas encore vu le jour.

Le Fonds national de l'Environnement (FNDE) a pour objet, d'une façon générale, de soutenir financièrement la politique de l'État relative à la protection et à la restauration de l'environnement et des ressources naturelles. L'article 15 du décret n° 98-42 du 28 janvier 1998 impose au ministre en charge de l'Environnement de demander le concours du FNDE lorsque le plan POLLUMAR est déclenché[1398]. Les ressources du Fonds sont multiples et variées. On peut retenir entre autres, le produit de la taxe d'examen des études d'impact environnemental, le produit de la taxe d'environnement sur les navires de mer et pétroliers en escale en Côte d'Ivoire et le produit des taxes et redevances créées en application du principe « pollueur-payeur. » Il est géré par un Comité de Gestion présidé par le représentant du ministère en charge de l'Environnement. Le Fonds est logé à la Banque nationale d'Investissement (BNI) depuis que celle-ci a remplacé la Caisse autonome d'Amortissement (CAA)[1399].

Il n'y a pas que les institutions politiques et techniques qui assurent la protection de l'environnement marin et côtier en cas de pollution. Souvent, l'institution de ces structures politiques est la réponse des pouvoirs publics aux recommandations ou aux obligations imposées par les conventions internationales qu'ils ont ratifiées. C'est dire que la protection de l'environnement fait intervenir des instruments juridiques.

Section 2- Les instruments juridiques de protection de l'environnement

Les politiques environnementales dans les États du golfe de Guinée ont souvent une approche limitée aux seules actions politico-économiques, alors que pour atteindre une protection optimale de l'environnement, l'apport du droit ne doit pas être relégué. La Côte d'Ivoire ne déroge pas forcément à cette tendance. En effet, l'absence de juridictions spécialisées de droit de l'environnement, le manque de formation initiale ou continue des praticiens en droit de l'environnement[1400] peuvent constituer un

---

[1397] JORCI n° 11 du 12 mars 1998, p.267.

[1398] Il en a été ainsi de la Communication interministérielle (ministère de l'Environnement, des Eaux et des Forêts, ministère des Transports, ministère des Mines et de l'Énergie et ministère de la Production animale et des Ressources halieutiques) présentée en conseil des ministres à l'occasion du déversement des hydrocarbures au large des côtes de Jacqueville où l'autorisation du Conseil des ministres était sollicitée pour recourir au Fonds National de l'Environnement.

[1399] Au moment de sa création par le décret n° 98-19 du 14 janvier 1998, le FNDE était logé au sein de la Caisse Autonome d'Amortissement (C.A.A). Désormais, il est inscrit dans les livres de la BNI, voir décret n° 2004-188 du 19 février 2004 portant changement de la dénomination sociale et augmentation du capital social de la société d'État dénommée Caisse Autonome d'Amortissement, JORCI n° 23 du 3 juin 2004, p. 345.

[1400] On en a relevé une illustration dans le jugement de l'affaire du déversement d'hydrocarbures au large des côtes de Jacqueville par la société CNR International. En effet, face à la multitude de demandeurs parmi lesquels figurent des pêcheurs, des restaurateurs, des hôteliers et d'autres opérateurs économiques, il aurait fallu des spécialistes du droit de l'environnement pour les conseiller

handicap à l'action protectrice du milieu marin. Ainsi, la création de juridictions spécialisées peut y contribuer (paragraphe 1). La Côte d'Ivoire appartient à une zone maritime couverte par la Convention d'Abidjan qui s'inscrit dans le cadre général de protection de l'environnement marin organisée par les conventions sur les mers régionales qu'il convient de présenter (paragraphe 2).

Paragraphe 1- Vers la création de juridictions spécialisées de droit de l'environnement dans l'organisation judiciaire : une contribution à la protection de l'environnement

L'activité judiciaire réalise l'application des règles juridiques qui régissent la vie en société. Elle s'inscrit dans une organisation qui inclut tant un personnel qualifié que des juridictions adaptées. En matière environnementale, la création de juridictions spécialisées au plan interne (A) et au plan régional (B) peut être un facteur positif dans la mise en œuvre des règles de prévention et de lutte contre les pollutions du milieu marin.

A- Au plan interne

L'organisation judiciaire ivoirienne tire son fondement de la loi n° 61-155 du 18 mai 1961[1401] qui dispose en son article 1er que « *dans la République de Côte d'Ivoire, la justice est rendue en matière civile, commerciale, pénale et administrative par la Cour suprême, la cour d'appel, des tribunaux de première instance et des justices de paix.* » Depuis lors, cette loi a été plusieurs fois modifiée[1402] pour tenir compte de l'évolution de la société et des contingences diverses[1403]. Ainsi de nouveaux tribunaux de première instance et des sections détachées ont été créés, un tribunal de commerce a été institué[1404], deux nouvelles cours d'appel[1405] et une cour d'appel de commerce[1406] ont vu le jour.

---

avant de présenter leur demande en indemnisation qui s'est soldée par un jugement de débouté prononcé par la section de tribunal de Dabou et confirmé par la Cour d'appel d'Abidjan.

[1401] JORCI n° 31 du 1er juin 1961, p. 780.

[1402] Voir successivement, la loi n° 64-227 du 14 juin 1964, JORCI n° 37 du 2 juillet 1964, p. 847 ; loi n° 97-399 du 11 juillet 1997, JORCI n° 29 du 17 juillet 1997, p. 747 ; loi n° 98-744 du 23 décembre 1998, JORCI n° 05 du 4 février 1999, p. 66.

[1403] On peut justifier ces modifications notamment par l'augmentation des acteurs de la justice (magistrats et auxiliaires de justice), la diversification et l'accroissement du contentieux, la croissance démographique, etc.

[1404] Décret n° 2012-628 du 6 juillet 2012 portant création du tribunal de commerce d'Abidjan et fixant son siège ressort territorial, JORCI n° 07 sp du 16 juillet 2012, p. 131.

[1405] Les cours d'appel de Bouaké et de Daloa se sont ajoutées à la cour d'appel d'Abidjan.

[1406] Décret n° 2017-501 du 2 août 2017 portant création de la cour d'appel de commerce d'Abidjan et fixant son siège, son ressort territorial et sa composition, JORCI n° 88 du 2 novembre 2017, p. 1233.

À l'analyse de l'organisation judiciaire ivoirienne, il n'existe pas de juridiction spécialisée qui exerce une compétence matérielle relative aux questions environnementales. Celles-ci sont dévolues à la compétence des juridictions civiles ou pénales de droit commun selon qu'il s'agit d'une atteinte à l'environnement qui soulève des problèmes de responsabilité civile ou pénale. L'appréciation de la légalité des actes administratifs qui autorisent l'exercice des activités extractives relève de la compétence du Conseil d'État[1407].

L'inexistence d'une juridiction spéciale dans l'organisation judiciaire ivoirienne devant connaitre des questions qui touchent à la protection de l'environnement apparait comme la manifestation d'une politique environnementale inachevée. Il est en effet difficile d'admettre que les atteintes à l'environnement qui peuvent entrainer des conséquences dévastatrices sur l'homme et son milieu ne puissent pas être judiciairement traitées par des juridictions spéciales animées par des personnels possédant des compétences en droit de l'environnement. C'est pourquoi, au niveau national, à défaut d'envisager la création de telles juridictions, il peut être institué au sein de certains tribunaux et cours d'appel, des chambres spécialisées pour connaitre des questions environnementales. Une telle approche a l'avantage d'éviter des réformes institutionnelles qui pourraient être jugées complexes et dispendieuses.

B- Au plan régional

L'intégration régionale apparait comme une réponse plurielle à diverses situations susceptibles de se poser à l'ensemble des États qui composent un espace géographique donné. Le modèle d'intégration juridique en Afrique subsaharienne est fourni par le Traité relatif à l'OHADA qui a permis d'uniformiser plusieurs disciplines juridiques et de mettre en place des institutions judiciaires qui fonctionnent harmonieusement depuis plus de deux décennies[1408]. L'objectif d'un tel projet était de créer les conditions propices à un développement économique à l'échelle sous-régionale et plus tard, à l'institution d'une communauté économique africaine. Le socle de cette intégration devait être bâti autour d'instruments susceptibles de promouvoir la sécurité juridique et judiciaire.

La sécurité juridique et judiciaire recherchée ne pouvait être obtenue que par l'adoption d'actes uniformes portant sur certaines disciplines du droit et la création d'un organe juridictionnel qui assure dans les États Parties l'interprétation et l'application commune

---

[1407] Loi n° 2018-978 du 27 décembre 2018, JORCI n° 02 NS du 6 mars 2019, p. 33.

[1408] Le Traité relatif à l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA) adopté à Port-Louis, le 17 octobre 1993 et révisé à Québec, le 17 octobre 2008, a permis la mise en place de l'ERSUMA et de la CCJA dans un espace géographique qui regroupe actuellement dix-sept États : le Benin, le Burkina Faso, le Cameroun, la Centrafrique, les Comores, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Guinée, la Guinée-Bissau, la Guinée-Équatoriale, le Mali, le Niger, la République Démocratique du Congo, le Sénégal, le Tchad et le Togo.

des instruments juridiques mis en place. Dans le système OHADA, cette mission est assurée par la Commune de Justice et d'Arbitrage (CCJA)[1409].

L'intégration régionale construite sur le modèle de l'OHADA peut inspirer la création d'une juridiction sous-régionale en matière environnementale. Une telle juridiction, à l'exemple de la CCJA, pourrait avoir vocation à connaitre en cassation, des décisions rendues par les juridictions nationales, en dehors du contentieux pénal qui reste intrinsèquement un domaine relevant de la compétence des États.

L'activité juridictionnelle peut favoriser la protection de l'environnement contre les atteintes qu'il subit. L'adoption de Conventions sur les mers régionales vise ce même objectif.

Paragraphe 2- L'apport des Conventions pour les mers régionales

Sous l'égide du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE)[1410], plusieurs conventions ont été adoptées pour la protection et la mise en valeur des mers régionales. L'idée qui a prévalu pour la mise en place de ces instruments juridiques était de développer une politique régionale de protection de l'environnement en raison de la spécificité des océans et des mers[1411]. En effet, depuis la Déclaration de Stockholm du 16 juin 1972 sur l'environnement, la technique sectorielle qui prévalait et qui consistait à ne lutter que contre certaines formes ou sources de pollution, ou à ne protéger que certaines ressources naturelles a été abandonnée au profit d'une approche plus globale[1412]. Il s'agit de l'approche juridique la plus élaborée pour la protection et la préservation du milieu marin régional en particulier. Ces Conventions régionales ne visent pas à remplacer le corpus conventionnel existant, mais se veulent complémentaires et adaptées à des zones géographiques spécifiques[1413]. En définitive, leur champ géographique restreint permet de canaliser les énergies d'un

---

[1409] La Cour Commune de Justice et d'Arbitrage est créée par l'article 3 et sa mission définie à l'article 14 du Traité OHADA.

[1410] Le PNUE est une organisation dépendante de l'Organisation des Nations Unies chargée de coordonner les activités des Nations Unies dans le domaine de l'environnement et d'assister les pays dans la mise en œuvre de politiques environnementales. Il a été créé en 1972 et son siège est basé à Nairobi (Kenya).

[1411] La fragilité des mers dépend de leur aspect géographique (mer fermée ou semi-fermée) ou du nombre important des États riverains (par exemple, 21 pays bordent la mer méditerranée, ce sont : au nord : l'Espagne, la France, Monaco, l'Italie, la Slovénie, la Croatie, la Bosnie-Herzégovine, le Monténégro, l'Albanie, la Grèce, la Turquie, Malte et Chypre ; au sud : le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, la Libye, l'Égypte, Israël, l'Autorité palestinienne, le Liban et la Syrie.)

[1412] Maguelonne DEJEANT-PONS, « Les conventions du Programme des Nations Unies pour l'Environnement relatives aux mers régionales », in *Annuaire français de droit international*, volume 33, 1987, p.708; PNUE, « Plan d'Action pour la protection et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », Rapports et études des mers régionales, n° 27, Nairobi, PNUE, 22 mars 1983, préface.

[1413] Alexandre KISS et Jean-Pierre BEURIER, *Droit international de l'environnement*, Collection Études internationales, 3e édition, Pedone, Paris, 2004, p.199.

grand nombre de groupes d'intérêt aux fins de règlement d'une série de problèmes en fin de compte corrélés[1414]. L'apport de ces Conventions régionales peut être apprécié au regard de leur présentation générale (A) et de l'analyse critique de la Convention d'Abidjan qui couvre le champ géographique de cette étude (B).

A- La présentation des Conventions relatives aux mers régionales

Dans le cadre du Programme pour les mers régionales du PNUE, huit conventions, un accord et quatorze protocoles additionnels ont été adoptés[1415] dans la mouvance de

---

[1414] Programme des Nations Unies pour l'Environnement, « Les mers régionales : une stratégie de survie pour nos océans et nos côtes », PNUE, octobre 2000, P. 3.

[1415] Maguelonne DEJEANT-PONS, « Les conventions du Programme des Nations Unies pour l'Environnement relatives aux mers régionales », in *Annuaire français de droit international*, volume 33, 1987, p. 690. Ces Conventions, accord et protocoles additionnels sont : Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (Barcelone, 16 février 1976), Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs (Barcelone, 16 février 1976), Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Barcelone, 16 février 1976 remplacé par le Protocole sur la prévention et la coopération en cas de situation critique signé en 2002), Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique (Athènes, 17 mai 1980), Protocole relatif aux aires spécialement protégées de la Méditerranée (Genève, 3 avril 1982) ; Convention régionale de Koweït pour la coopération en vue de la protection du milieu marin contre la pollution (Koweït, 24 avril 1978), Protocole concernant la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances dangereuses en cas de situation critique (Koweït, 24 avril 1978) ; Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (Abidjan, 23 mars 1981), Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique (Abidjan, 23 mars1981) ; Convention concernant la protection de l'environnement marin et les aires côtières du Pacifique du Sud-Est (Lima, 12 novembre 1981); Accord concernant la coopération régionale dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique dans le Pacifique du Sud-Est (Lima, 12 novembre 1981), Protocole supplémentaire à l'Accord concernant la coopération régionale dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique dans le Pacifique du Sud-Est (Quito, 22 juillet 1983), Protocole relatif à la protection du Pacifique du Sud-Est contre la pollution d'origine tellurique (Quito, 22 juillet 1983); Convention régionale pour la conservation du milieu marin de la mer Rouge et du golfe d'Aden (Djeddah, 14 février 1982), Protocole concernant la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Djeddah, 14 février 1982) ; Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes (Carthagène des Indes, 24 mars 1983), Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans la région des Caraïbes (Carthagène des Indes, 24 mars 1983) ; Convention pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique orientale (Nairobi, 21 juin 1985), Protocole relatif aux zones protégées ainsi qu'à la faune et la flore sauvages dans la région de l'Afrique orientale (Nairobi, 21 juin 1985), Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution des mers en cas de situation critique dans la région de l'Afrique orientale (Nairobi, 21 juin 1985) ; Convention pour la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique sud (Nouméa, 25 novembre 1986), Protocole sur la prévention de la pollution de la région du Pacifique sud résultant de l'immersion de déchets (Nouméa, 25 novembre 1986), Protocole de coopération dans les interventions

la Déclaration de Stockholm[1416]. Ce mouvement normatif a été accéléré à partir de l'année 1990 avec l'adoption de nouveaux instruments juridiques complémentaires concernant les conventions déjà existantes et leur extension à d'autres zones maritimes et côtières[1417]. Cette accélération normative a été, en partie, rendue possible avec les résultats de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement qui a abouti à la Déclaration de Rio de Janeiro du 14 juin 1992 qui proclame que « *pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement et ne peut être considérée isolément* »[1418] . Ce sont au total, douze Conventions, deux Accords, dix-huit Protocoles et trois Amendements qui ont été adoptés depuis la Déclaration de Stockholm du 16 juin 1972 dans le cadre de la protection des mers régionales. Ces conventions présentent des caractéristiques communes à certains égards[1419] et fixent des objectifs ambitieux.

---

d'urgence contre les incidents générateurs de pollution dans la région du Pacifique sud (Nouméa, 25 novembre 1986).

[1416] Il faut cependant relever que la protection des mers régionales avait été amorcée avec la Convention d'Oslo signée le 15 février 1972 (entrée en vigueur le 7 avril 1974 et amendée par les protocoles additionnels du 2 mars 1983 et du 5 septembre 1989) par les États riverains de la mer du Nord-Est. Cette convention a pour objet la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs. Elle a fusionné avec la Convention de Paris du 4 juin 1974 sur la prévention de la pollution marine d'origine tellurique, pour devenir la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, dite Convention OSPAR, signée à Paris le 22 septembre 1992. Le champ géographique de la Convention OSPAR comprend les régions des océans Atlantique et Arctique et de leurs mers secondaires, à l'exclusion de la mer Baltique et de la mer Méditerranée.

[1417] Accord de coopération pour la protection des côtes de l'Atlantique du Nord-Est contre la pollution (Lisbonne, 17 octobre 1990) ; Protocole sur les zones et la vie sauvage spécialement protégées à la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes (Kingston, 18 janvier 1990) ; Convention pour la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (Helsinki, 9 avril 1992) ; Convention sur la protection de la mer Noire contre la pollution (Bucarest, 21 avril 1992) ; Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (OSPAR) (Paris, 22 septembre 1992) ; Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol (Madrid, 14 octobre 1994) ; Amendements à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (Barcelone, 10 juin 1995) ; Amendements au Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et les aéronefs (Barcelone, 10 juin 1995) ; Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée (Barcelone, 10 juin 1995) ; Amendements au Protocole d'Athènes relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique (Syracuse, 7 mars 1996) ; Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination (Izmir, 1er octobre 1996) ; Convention pour la coopération en matière de protection et de développement durable de l'environnement marin et côtier du Pacifique Nord-Est (Antigua, 18 février 2002).

[1418] Principe 4 de la Déclaration de Rio de Janeiro du 14 juin 1992.

[1419] Elles prennent en compte un écosystème identifié et lui appliquent un cadre juridique adapté ; elles sont bâties sur le même modèle juridique dans l'énoncé des principes, mais les moyens de lutte sont adaptés au cas d'espèce ; elles sont pour la plupart inspirées par le PNUE, mais il s'agit de conventions multilatérales interétatiques ; elles prennent en compte le niveau de développement des États riverains

Chacune des Conventions relatives aux mers régionales porte le terme « protection » dans son intitulé[1420]. Ainsi, la protection du milieu marin est le principal objectif général que les États signataires se sont assigné. Ces conventions visent la protection du milieu marin et des zones côtières contre toutes les formes de pollution. La pollution du milieu marin est ici définie de façon large et « *résulte de l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et à la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entraves aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément.* »[1421]

Dans ces conventions, les Parties contractantes prennent l'engagement général de prévenir, réduire, combattre, contrôler ou maitriser[1422] les zones géographiques concernées et l'engagement particulier de prendre toutes les mesures appropriées pour prévenir, réduire et combattre certaines formes ou sources de pollution. Parmi celles-ci, il faut noter avec intérêt la pollution due aux activités d'exploration, d'exploitation du sous-sol marin et la pollution liée au transport d'hydrocarbures par les navires.

La protection vise également à lutter contre les dégradations qui peuvent avoir des conséquences dommageables pour le milieu marin autant que celles résultant de la

---

et mettent en avant des objectifs communs aux États signataires en matière de protection du milieu marin et côtier.

[1420] Voir notamment : Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (Barcelone, 16 février 1976) ; Convention régionale de Koweït pour la coopération en vue de la protection du milieu marin contre la pollution (Koweït, 24 avril 1978); Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (Abidjan, 23 mars 1981); Convention concernant la protection de l'environnement marin et les aires côtières du Pacifique du Sud-Est (Lima, 12 novembre 1981); Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes (Carthagène des Indes, 24 mars 1983); Convention pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique orientale (Nairobi, 21 juin 1985); Convention pour la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique sud (Nouméa, 25 novembre 1986).

[1421] Article 1er-4) de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer. L'article 1-1 de la Convention d'Abidjan adopte sensiblement la même définition.

[1422] Convention de Barcelone, article 4 § 1 ; Convention de Koweït, article 3-a) ; Convention de Djeddah, article III § 1 ; Convention de Lima, article 3 § 1 ; Convention d'Abidjan, article 4 § 1.

pollution. Pour l'heure, quatre Conventions pour les mers régionales[1423] consacrent des dispositions à ce phénomène[1424].

L'autre objectif général qui transparait de la lecture des Conventions pour les mers régionales[1425] est celui de la mise en valeur de l'environnement. Cet objectif répond à des besoins de développement économique pour les États de la région pour lesquels la gestion rationnelle de la mer et l'utilisation des ressources naturelles qui s'y accumulent constituent un avantage économique. La mise en valeur de l'environnement marin implique pour ces États d'agir individuellement ou conjointement afin de prendre des mesures appropriées pour préserver les écosystèmes rares ou fragiles ainsi que l'habitat des espèces fauniques ou floristiques en voie d'extinction.

La réalisation des objectifs généraux et spécifiques nécessite l'emploi de mesures générales[1426], à savoir des mesures de prévention qui incluent, en amont, les études d'impact environnemental qui permettent d'évaluer les effets qu'une activité peut avoir sur l'environnement et les mesures de réparation en cas de survenance de dommages à l'environnement.

B- Une analyse critique de la Convention d'Abidjan

La région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre est une zone confrontée à de multiples problèmes d'ordre écologique[1427] que les États riverains du golfe de Guinée tentent de résoudre avec l'appui d'institutions internationales. C'est dans cette optique que la première Conférence des plénipotentiaires[1428] sur la coopération en matière de

---

[1423] Convention d'Abidjan, article10 ; Convention de Lima, article 5 ; Convention de Nairobi, article 12 ; Convention de Nouméa, article 13.

[1424] Par exemple, la destruction de posidonies en Méditerranée, la récupération des terres (sable) et les activités de génie civil sur la côte (Convention d'Abidjan) ou l'endigage et le dragage (Convention de Nairobi).

[1425] Seules les Conventions d'Abidjan, de Carthagène des Indes et de Nairobi précisent dans leur intitulé l'objectif de la mise en valeur. Mais en réalité toutes les Conventions pour les mers régionales ont été élaborées dans le même esprit, voir Maguelonne DEJEANT-PONS, « Les conventions du Programme des Nations Unies pour l'Environnement relatives aux mers régionales », in *Annuaire français de droit international*, volume 33, 1987, p. 711.

[1426] Maguelonne DEJEANT-PONS, « Les conventions du Programme des Nations Unies pour l'Environnement relatives aux mers régionales », in *Annuaire français de droit international*, volume 33, 1987, p. 712-717.

[1427] La pollution du milieu marin et des zones côtières, la déforestation galopante, la dégradation des terres en sont une illustration.

[1428] La deuxième Conférence des plénipotentiaires s'est tenue à Abidjan du 1er au 4 juillet 2019. Au cours de cette réunion, quatre protocoles additionnels ont été adoptés par les États membres de la Convention d'Abidjan. Ces protocoles portent sur : 1/ la pollution due aux sources et activités terrestres, 2/ les normes et standards environnementaux liés aux activités pétrolières et gazières offshores, 3/ la gestion intégrée de la zone côtière et 4/ la gestion durable de la mangrove.

protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de l'Afrique de l'Ouest et du Centre[1429] a été convoquée à Abidjan par le Directeur exécutif du PNUE du 16 au 23 mars 1981 alors même que la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer qui devait aboutir à l'adoption de la Convention sur le droit de la mer, le 10 décembre 1982 à Montego Bay, était en cours.

La vision anticipatoire de la Conférence d'Abidjan dénote pour une part, la volonté des États de la région d'inscrire dans leur agenda la question de la protection de l'environnement et d'y apporter des solutions.

À l'issue de cette Conférence, il a été adopté, le 23 mars 1981, la Convention d'Abidjan dont l'intitulé évocateur pouvait laisser présager de réels espoirs dans la lutte contre la pollution marine et côtière. En effet, les États signataires de la Convention d'Abidjan relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre auréolée de 31 articles adoptent le même jour, un protocole[1430] et un Plan d'action[1431]. Cette Convention est un instrument juridique ambitieux qui englobe toutes les formes ou sources de pollution et plus particulièrement, la pollution causée par les navires (les installations pétrolières comprises) et celle résultant d'activités liées à l'exploration et à l'exploitation du fond de la mer et son sous-sol et invitent les États signataires à la coopération en vue de répondre aux questions de la pollution marine et côtière. La Convention d'Abidjan qui s'inscrit dans le cadre des Conventions relatives aux mers régionales mérite une analyse critique au regard des organes institués et des missions assignées.

1 - Au regard des organes institués

Du fait de son caractère multipolaire, la Convention d'Abidjan prévoit ou autorise la création d'institutions régionales ou sous-régionales. Certaines ont été créées au sein du système juridique d'Abidjan tandis que d'autres ont été mises en place parallèlement au système d'Abidjan, mais dont les missions convergent avec les principaux objectifs de la Convention régionale[1432].

[1429] La zone géographique de la Convention a été étendue à l'Afrique australe. L'adhésion de l'Afrique du Sud à la Convention porte désormais le nombre des membres à 22 États.

[1430] Le protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique. Il est entré en vigueur avec la Convention, le 5 mai 1984.

[1431] Le Plan d'action WACAF (West And Central Africa) pour la protection et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest, du Centre et du Sud.

[1432] Alida ASSEMBONI-OGUNJIMI "La protection et la mise en valeur de l'environnement marin et côtier en Afrique de l'Ouest et du Centre à travers le système juridique d'Abidjan », article extrait de l'ouvrage " Aspects contemporains du droit de l'environnement en Afrique de l'Ouest et centrale", sous la coordination de Laurent GRANIER, UICN, Droit et politique de l'environnement, n° 69, 23 octobre 2008, p. 135.

La Convention d'Abidjan institue deux organes de décision que sont la Conférence des Parties (COP) et le Comité directeur de l'environnement marin.

La Conférence des Parties contractantes[1433] qui est chargée de veiller à l'application de la Convention et de ses protocoles[1434] se présente comme l'organe suprême décisionnel, car il regroupe les États de la région qui ont adhéré à la Convention. Elle tient une réunion ordinaire tous les deux ans et, en cas de nécessité, des réunions extraordinaires[1435] soit à la demande du PNUE qui assure les fonctions de secrétariat de la Convention[1436] soit à la demande d'une Partie contractante, appuyée par au moins trois autres Parties contractantes[1437]. Depuis l'entrée en vigueur de la Convention et de son protocole en 1984, douze (12) réunions des Parties ont été tenues. La première a eu lieu du 18 au 20 avril 1985 à Abidjan et la dernière s'est également tenue à Abidjan du 27 au 31 mars 2017[1438].

Le Comité directeur de l'environnement marin qui a été mis en place par les gouvernements des États Parties intervient également dans l'application de la Convention d'Abidjan. Il guide le Secrétariat sur les politiques relatives aux matières substantives et financières, en rapport avec la mise en œuvre de la Convention, du protocole et du Plan d'action dont il assure le suivi. Le Comité directeur se réunit périodiquement afin de déterminer les priorités dans les programmes de l'action régionale.

[1433] Article 18 de la Convention d'Abidjan.

[1434] En tant qu'organe décisionnel suprême, la Conférence des Parties contractantes cumule plusieurs attributions qui sont précisées à l'article 17-2 : i) étudier les rapports soumis par les Parties contractantes au PNUE ; ii) adopter, réviser et amender les annexes à la Convention et aux protocoles y relatifs ; iii) faire des recommandations concernant l'adoption de protocoles additionnels ou d'amendements à la Convention ou à ses protocoles ; iv) constituer, le cas échéant, des groupes de travail pour examiner toutes questions en rapport avec la Convention ainsi que les protocoles et les annexes y relatifs ; v) faire le bilan de la pollution dans la zone d'application de la Convention ; vi) étudier et adopter des décisions concernant les activités de coopération à entreprendre dans le cadre de la Convention et des protocoles y relatifs, y compris leurs incidences financières et institutionnelles ; vii) étudier et mettre en œuvre toute mesure supplémentaire requise, le cas échéant, pour atteindre les objectifs de la Convention et des protocoles y relatifs.

[1435] La première réunion extraordinaire des Parties a eu lieu à Johannesburg en juin 2008.

[1436] Il faut rappeler que lors de la COP 8 qui s'est tenue à Johannesburg en Afrique du Sud du 5 au 8 novembre 2007, il a été décidé du transfert du secrétariat de la Convention de Nairobi à Abidjan et désormais, la capitale économique ivoirienne abrite le siège du secrétariat de la Convention.

[1437] Article 17-1 de la Convention.

[1438] La COP 12 tenue à Abidjan avait pour thème : « la politique de gestion intégrée de l'océan en Afrique ». La COP 13 est prévue dans le courant de l'année 2020 à Brazzaville au Congo.

Outre ces organes décisionnels, la Convention d'Abidjan comporte un organe de gestion, à savoir l'Unité de Coordination régionale (UCR) qui est placée sous l'autorité du PNUE. Elle assure la coordination des différentes activités du Plan d'action WACAF et constitue de ce fait, l'organe technique de mise en œuvre de la Convention d'Abidjan et assure la coordination de l'action des points focaux nationaux.

En plus de ces organes propres, l'article 3-1 de la Convention d'Abidjan autorise la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux, régionaux ou sous-régionaux en vue d'assurer la protection du milieu marin et côtier de la zone géographique couverte par la Convention. C'est ainsi que le 21 juin 1984 fut créé à Libreville au Gabon, le Comité régional des Pêches du golfe de Guinée (COREP) et surtout la création de l'Association pour la Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) qui contribue à la réduction de la pollution dans les ports conformément aux dispositions du Plan d'action d'Abidjan[1439].

Dans le but d'atteindre les objectifs fixés, le système juridique d'Abidjan permet la collaboration d'organisations non gouvernementales qui poursuivent les mêmes buts. Le rôle joué par une ONG comme l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) est remarquable. La gestion des ressources marines et côtières reste l'un de ses domaines privilégiés et à ce titre, elle a mis en place en Afrique de l'Ouest le Programme régional de Conservation des zones marines et côtières (PRCM) qui entend soutenir la gestion rationnelle des ressources halieutiques, le développement économique aux échelles locale, nationale et régionale.

2 - Au regard des missions assignées

Le Plan d'action WACAF a pour principal objectif la protection et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de l'Afrique de l'Ouest, du Centre et du Sud pour le bien-être des générations présentes et futures. Ce plan doit servir de cadre à une conception d'ensemble de la protection et de la mise en valeur de l'espace marin et des zones côtières.

Cette protection doit être coordonnée et la mise en valeur réalisée de façon rationnelle du point de vue de l'environnement et particulièrement adaptée aux besoins de la région.

L'on peut se féliciter de la prise en compte par la Convention d'Abidjan de toutes les sources de la pollution et plus particulièrement de la pollution par les navires[1440] et de

---

[1439] Bien que créée en 1972 avant l'adoption de la Convention d'Abidjan, l'AGPAOC qui est basée à Lagos au Nigéria poursuit des missions qui s'inscrivent dans les objectifs généraux de ladite Convention.

[1440] Article 5 de la Convention : « Les Parties contractantes prennent toutes les mesures appropriées, conformément au droit international, pour prévenir, réduire, combattre et maitriser dans la zone d'application de la Convention la pollution causée par les rejets normaux ou accidentels des navires, et assurent l'application effective, dans ladite zone, des règles normales généralement admises au niveau international en matière de lutte contre ce type de pollution. »

celle résultant d'activités liées à l'exploration et à l'exploitation du fond marin de son sous-sol[1441] qui constituent les principales causes des atteintes écologiques émanant de l'activité pétrolière offshore. La coopération nécessaire souhaitée pour juguler pareille catastrophe est organisée par la Convention d'Abidjan et surtout par son protocole dont l'analyse de l'objet permet de soutenir qu'il est consacré à la lutte de la pollution par les hydrocarbures[1442]. La responsabilité et les réparations des dommages[1443] à l'environnement trouvent une place dans cette Convention.

Toutefois, outre le mal endémique de l'insuffisance de la transposition des normes conventionnelles dans le droit interne[1444] qui est presque consubstantiel aux États africains, la Convention d'Abidjan et son protocole montrent des limites tant au niveau du contenu[1445] qu'au niveau de leur mise en œuvre[1446]. Ce sont des conventions-cadres qui invitent les États Parties à adopter les mesures internes pour assurer leur mise en application.

S'il est vrai que la plupart des pays qui ont adhéré à la Convention et à son protocole disposent de plans d'intervention d'urgence contre les pollutions marines et des zones côtières[1447], il reste cependant que l'exécution de ces plans se heurte souvent à des

---

[1441] Article 8 de la Convention : « Les Parties contractantes prennent toutes les mesures appropriées pour prévenir, réduire, combattre et maitriser la pollution résultant directement ou indirectement d'activités d'exploration et d'exploitation du fond de la mer et de son sous-sol entreprises dans le cadre de leur juridiction, ainsi que d'îles artificielles, d'installation et d'ouvrages relevant de leur juridiction. »

[1442] Alida ASSEMBONI-OGUNJIMI "La protection et la mise en valeur de l'environnement marin et côtier en Afrique de l'Ouest et du Centre à travers le système juridique d'Abidjan », article extrait de l'ouvrage " Aspects contemporains du droit de l'environnement en Afrique de l'Ouest et centrale", sous la coordination de Laurent GRANIER, UICN, Droit et politique de l'environnement, n° 69, 23 octobre 2008, p. 141.

[1443] Article 15 de la Convention : « Les Parties contractantes coopèrent en vue d'élaborer et d'adopter des règles et des procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation ou l'indemnisation rapide et adéquate des dommages résultant de la pollution dans la zone d'application de la Convention. »

[1444] Théophile ZOGNOU, thèse, « La protection de l'environnement marin et côtier dans la région du golfe de Guinée », Université de Limoges Faculté de Droit et des Sciences économiques OMIJ/CRIDEAUEA 3177, 2012, pp. 180 & s.

[1445] La Convention d'Abidjan prévoit des mécanismes de coopération scientifique et technique inadaptés aux réalités des États membres. Tel est le cas du réseau régional de centres et d'instituts nationaux de recherche dont la mise en place n'a pas encore été réalisée.

[1446] Madame Alida ASSEMBONI-OGUNJIMI estime pour sa part qu'il existe des insuffisances en matière de prévention et de lutte contre les pollutions, article précité, pp.141-146. Il faut par ailleurs encourager l'adoption de protocoles additionnels relatifs à chaque type de pollution, à l'exemple de la Convention de Barcelone sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (16 février 1976) pour une meilleure prise en compte.

[1447] Par exemple, le Cameroun (PNLDAH : Plan national de Lutte contre les Déversements accidentels des Hydrocarbures mis en place en 2006), la Côte d'Ivoire (plan POLLUMAR organisé par le décret n° 98-42 du 28 janvier 1998 portant organisation du Plan d'urgence de lutte contre les pollutions accidentelles en mer, en lagune et dans les zones côtières, JORCI n° 18 du 21 30 avril 1998, p. 459),

difficultés de coordination et à des difficultés d'ordre financier[1448]. La solution de la détermination des responsabilités et de la réparation des dommages causés à l'environnement reste plus théorique que réelle quand on sait que la notion de préjudice écologique en droit interne est très peu ou mal connue.

le Congo (Plan d'intervention d'urgence approuvé par le décret n° 2001-615 du 31 décembre 2001) ou le Sénégal (l'article L 68 du code l'environnement).

[1448] Le problème financier des États africains est certes connu comme un frein au développement. Mais, l'on ne peut péremptoirement affirmer que « *le manque de ressources financières et surtout la pauvreté sont à la base de tous les problèmes environnementaux sur le continent africain*. » Théophile ZOGNOU, thèse précitée, p. 206. Le retard des pays du continent et surtout ceux de l'Afrique subsaharienne est la conséquence d'un manque de volonté politique en matière environnementale. La question de la protection de l'environnement ne semble pas être une priorité dans les choix politiques. Ce constat se manifeste notamment par le manque d'engouement de certains États Parties à s'acquitter régulièrement de leurs contributions financières et à participer activement aux différentes activités initiées par le Secrétariat de la Convention. Au cours de la première réunion du Bureau de la 9e conférence des Parties à la Convention d'Abidjan qui s'est tenue le 18 janvier 2012 à l'Hôtel Ivoire, le ministre ivoirien de l'Environnement et du Développement durable, ALLAH-KOUADIO Rémi a souligné cet état de fait.

CONCLUSION GÉNÉRALE

L'activité pétrolière se développe autour d'une ressource énergétique qui s'est naturellement formée durant plusieurs millions d'années. Sa constitution n'est pas une œuvre humaine. Mais les besoins d'approvisionnement de l'humanité en ressources naturelles ont fortement contribué au développement de l'industrie pétrolière avec en toile de fond la mise en œuvre d'ingénieries qui n'ont jamais cessé d'être améliorées.

L'importance des hydrocarbures dans l'économie mondiale[1449] est indéniable. Elle l'est plus encore pour les États producteurs du golfe de Guinée qui tirent pour la plupart d'entre eux une part considérable de leur budget des revenus de l'activité pétrolière. L'« or noir » reste pour ces pays, une ressource énergétique primordiale pour soutenir le développement économique et social.

Réticente au début de la découverte du pétrole dans son bassin sédimentaire pour une exploitation à grande échelle, la Côte d'Ivoire qui avait fait des matières premières agricoles[1450] son atout économique, a diversifié ses ressources économiques en y intégrant les industries extractives avec une place de choix réservée à l'activité pétrolière.

La Côte d'Ivoire s'est donc lancée dans la course à l'« or noir » de façon ambitieuse avec l'adoption d'un nouveau code pétrolier[1451] qui abroge celui du 3 août 1970[1452]. La nouvelle norme pétrolière introduit d'importantes innovations, à savoir notamment, l'abandon du contrat de concession[1453] au profit du contrat de partage de production, la règlementation spécifique des changes, l'obligation pour les titulaires de contrats pétroliers et leurs sous-traitants d'embaucher en priorité le personnel de nationalité ivoirienne qualifiée assortie de l'obligation d'établir et de financer un programme de formation pour ce personnel, l'étude d'impact sur l'environnement pour les projets de développement, le plan d'abandon des gisements pétroliers en fin de production, etc.

L'engagement de l'État ivoirien à faire de l'exploitation pétrolière un ressort de son économie a permis d'atteindre une production nationale marquée par une croissante relativement progressive. Elle est ainsi passée de 37 000 barils par jour en 2014[1454] à 37 179 barils par jour à fin mars 2019, soit une hausse de 16,50%. Cette production de pétrole brut a rapporté 118, 070 milliards de francs CFA dont 9, 095 milliards de

---

[1449] L'« or noir » continue d'influer sur l'économie mondiale. Un évènement de quelle que nature que ce soit qui bouleverse l'activité pétrolière est de nature à inquiéter les cours mondiaux.

[1450] Il s'agit principalement du cacao, du café, de l'hévéa, du coton, de la banane, de l'ananas et du palmier à huile.

[1451] Loi n° 96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier de la Côte d'Ivoire, JORCI n° 04 du 3 janvier 1997, p. 63.

[1452] Loi n° 70-489 du 3 août 1970 portant code pétrolier de la Côte d'Ivoire, JORCI n° 39 du 12 août 1970, p. 1275.

[1453] Le contrat de concession est certes inscrit dans le code pétrolier de 1996, mais le recours à ce modèle contractuel est quasi-inexistant.

[1454] Communiqué du conseil des ministres du 12 avril 2014.

francs CFA à l'État ivoirien[1455]. La production reste néanmoins fluctuante puisque sur la période de janvier à septembre 2017, le pays a enregistré une production de 34 609 barils par jour. La performance de fin mars 2019 a donné place à une baisse importante de la production au premier trimestre 2020 évaluée à 27 543 barils par jour, selon les statistiques dévoilées par le ministre du Pétrole, de l'Énergie et du Développement des énergies lors du conseil des ministres du 10 juin 2020. La faiblesse de la production pétrolière nationale conjuguée avec l'absence de découvertes majeures de gisements d'hydrocarbures au cours des cinq dernières années, mettent en évidence l'idée que la Côte d'Ivoire n'est pas encore un géant pétrolier en Afrique subsaharienne.

Les États de la région du golfe de Guinée rencontrent en général les mêmes préoccupations liées à l'activité pétrolière[1456] et celle-ci soulève des questions à divers niveaux. Ses implications géopolitiques, géostratégiques, sociales, environnementales, économiques et juridiques ne passent guère inaperçues. Cette étude nous a permis de les révéler de façon précise.

Les questions soulevées par l'activité pétrolière ou à l'occasion de son exercice sont tantôt communes à l'ensemble des États de la région tantôt spécifiques à chaque État. Il s'agit entre autres, des conflits frontaliers maritimes qui sont le plus souvent tributaires de la découverte de gisements pétroliers[1457], du problème récurrent de la piraterie maritime qui est l'œuvre de prédateurs aguerris qui écument l'océan atlantique-sud en s'attaquant aux tankers et autres navires pour en détourner la cargaison ou procéder à des enlèvements d'équipages contre rançon[1458], de la question de la gestion des revenus pétroliers et aussi de la mise en œuvre des objectifs que les États se sont assignés en matière de protection de l'environnement.

Face aux multiples mutations économiques, sociales et environnementales intervenues dans le domaine de l'activité pétrolière, la Côte d'Ivoire n'est pas restée insensible. Elle a adhéré à la quasi-totalité des conventions internationales[1459] ou

---

[1455] Communiqué du conseil des ministres du 19 juin 2019.

[1456] Il s'agit essentiellement des questions relatives à l'insécurité et à la géopolitique avec comme manifestations majeures la piraterie maritime, les vols à main armée, la pollution marine et côtière et les conflits frontaliers maritimes.

[1457] On peut citer à juste titre le différend frontalier maritime qui a opposé la Côte d'Ivoire au Ghana à propos du gisement pétrolier « Jubilée » découvert en 2007.

[1458] La piraterie dans le golfe de Guinée a connu une hausse de 50% en 2019 et cette zone maritime est devenue le nouvel épicentre de la piraterie mondiale, devant le golfe d'Aden, au large de la Somalie.

[1459] À titre d'exemple : la loi n° 72-841 du 21 décembre 1972 portant approbation de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, JORCI n° 04 du 18 janvier 1973, p. 103 et le décret n° 72-842 du 21 décembre 1972 portant ratification de ladite convention, JORCI n° 04 du 18 janvier 1973, p. 113 ; la loi n° 73-361 du 26 juillet 1973 portant approbation de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entrainant ou pouvant entrainer une pollution par les hydrocarbures , adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, JORCI n° 40 du 6 septembre 1973, p. 1259 et le décret n° 73-373 du 26 juillet 1973 portant ratification de ladite convention, JORCI n° 40 du 6

régionales[1460] et à d'autres initiatives[1461] qui ont été adoptées dans le cadre général du droit international de l'environnement, discipline juridique à laquelle appartient, à certains égards, le droit pétrolier.

Ces instruments conventionnels ont été introduits dans le corpus juridique ivoirien à travers divers textes législatifs ou règlementaires[1462]. Cependant, l'effort

---

septembre 1973, p. 1263; la loi n° 83-1429 du 30 décembre 1983 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982, JORCI n° 05 du 26 janvier 1984, p. 45 et le décret n° 84-94 du 15 février 1984 portant ratification de ladite convention, JORCI n° 04 du 23 février 1984, p. 80 ; la loi n° 87-767 du 28 juillet 1987 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974 (SOLAS 74) et son Protocole du 17 février 1978, JORCI n° 32 du 20 août 1987, p. 306 et le décret n° 87-768 du 28 juillet 1987 portant ratification de ladite convention, JORCI n° 32 du 20 août 1987, p. 310 (la Convention SOLAS et son Protocole ont été modifiés par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires dit Code ISPS, adopté à Londres le 12 décembre 2002) ; la loi n° 87-776 du 28 juillet 1987 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973, ensemble son Protocole du 17 février 1978 (MARPOL 1973/1978), JORCI n° 35 du 10 septembre 1987, p. 333 et le décret n° 87-777 du 28 juillet 1987 portant ratification de ladite convention, JORCI n° 35 du 10 septembre 1987, p. 340 ; la loi n° 87-779 du 28 juillet 1987 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention créant un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, JORCI n° 36 du 17 septembre 1987, p. 345 et le décret n° 87-780 du 28 juillet 1987 portant ratification de ladite convention, JORCI n° 36 du 17 septembre 1987, p. 357.

[1460] La loi n° 81-1048 du 8 décembre 1981 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, adoptés à Abidjan le 23 mars 1981, JORCI n° 02 du 7 janvier 1982, p. 58 et le décret n° 82-14 du 8 janvier 1982 portant ratification de ladite Convention, JORCI n° 11 du 4 mars 1982, p. 178.

[1461] L'Initiative pour la Transparence dans les Industries extractives (ITIE) est une initiative volontaire qui a été lancée en 2003 par l'ancien Premier ministre britannique Tony Blair et qui vise à renforcer la bonne gouvernance et la transparence des revenus publics issus de l'extraction des ressources pétrolières, gazières et minières dans les pays riches de ces ressources. L'ITIE est un dialogue entre les parties prenantes que sont : le gouvernement, les sociétés extractives et la société civile. La Côte d'Ivoire a adhéré à l'ITIE et est devenue en 2008 « Pays Candidat » à la mise en œuvre de cette initiative. Elle a intégré cette norme internationale dans sa législation interne (voir loi n° 2014-138 du 24 mars 2014 portant code minier, JORCI n° 03 NS du 2 avril 2014, p. 48). Les articles 117, 118 et 119 du code minier imposent aux titulaires des titres miniers et à l'État une obligation de déclarations des revenus aux instances nationales de l'ITIE. Un Conseil National ITIE a été créé par décret n° 2008-25 du 21 février 2008 portant création, organisation et fonctionnement (JORCI n° 10 du 6 mars 2008, p. 146). La Côte d'Ivoire a été déclarée « pays conforme » en mai 2013. La prochaine validation de la Côte d'Ivoire a commencé depuis le 1er avril 2017.

[1462] Par exemple le code de l'environnement (loi n° 96-766 du 3 octobre 1996, JORCI n° 06 du 6 février 1997, p. 114) intègre les règles édictées par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ou la Convention MARPOL 73/78 pour la prévention de la pollution par les navires ou la loi d'orientation sur le développement durable (loi n° 2014-390 du 20 juin 2014, JORCI n° 09 NS du 2 juillet 2014, p. 193) prend à son compte les principes fondamentaux du droit de l'environnement consacrés par la Déclaration de Stockholm du 16 juin 1972 sur l'environnement et la Déclaration de Rio de Janeiro du 14 juin 1992 sur l'environnement et le développement.

d'internalisation du droit international par les pouvoirs publics ivoiriens n'est pas suivi d'une pratique judiciaire soutenue qui reste à ce jour, marginale, voire inexistante[1463]. Ce constat s'explique en partie par le faible niveau de formation des praticiens en matière de droit de l'environnement qui reste une discipline juridique insuffisamment intégrée dans le cursus universitaire et professionnel. Des efforts soutenus doivent être faits pour une vulgarisation de ce droit. Il apparaît subséquemment impérieux pour les États africains en général et pour la Côte d'Ivoire en particulier, que les pouvoirs politiques s'engagent résolument à restaurer l'état de droit et à assurer la formation des acteurs de la justice au droit de l'environnement.

S'il est vrai que l'activité pétrolière reste fortement marquée par l'emprise des pesanteurs politiques et économiques[1464] (conclusion de contrats pétroliers, autorisations d'exploration et d'exploitation, fiscalité pétrolière, régime douanier, règlementation des changes, etc.), il ne faut cependant pas perdre de vue l'importance du droit dans la réglementation de cette activité aussi bien en amont qu'en aval[1465].

En amont, l'activité pétrolière est régentée. Cette règlementation comprend les normes qui régissent les rapports contractuels entre l'État hôte et les compagnies pétrolières, l'attribution des autorisations d'exploration et d'exploitation pétrolière, la fiscalité pétrolière, le régime douanier et des changes, le règlement des conflits de délimitation des frontières maritimes, etc.

En aval, le droit encadre toutes les conséquences ou répercussions de l'activité pétrolière. Celles-ci sont relatives notamment aux atteintes à l'environnement résultant des rejets volontaires ou accidentels, à la criminalité qui pourrait être rattachée aux opérations pétrolières (piraterie maritime, vol à main armée, perçage des oléoducs), et aux conflits de toute nature, susceptibles de naître à l'occasion de cette activité (conflits de délimitation de frontières maritimes, conflits des contrats d'État).

Le droit demeure de ce fait un ressort indispensable de l'activité pétrolière.

À la question de savoir s'il existe un régime juridique de l'activité pétrolière offshore, il peut être répondu sans ambages, par l'affirmative. En effet, l'exercice de l'activité pétrolière, en raison des multiples relations qu'elle engendre, de ses répercussions sur l'environnement et même de son influence dans l'économie mondiale, ne peut se faire sans un cadre juridique précis.

[1463] Les contentieux des titres pétroliers, de la responsabilité environnementale ou des études d'impact environnemental et social devant les juridictions de l'ordre judiciaire ou administratif sont presqu'inexistants.

[1464] L'imbrication et l'interdépendance entre l'économique et le politique dans le secteur des hydrocarbures constituent une réalité. Voir Antoine AYOUB, « Le pétrole: économie et politique », *L'Actualité économique,* vol. 70, n° 4, 1994, p. 500.

[1465] L'amont de l'activité pétrolière porte sur les opérations de reconnaissance, de recherche, d'exploitation et de transport du pétrole tandis que l'aval prend en compte les conséquences de cette activité sur l'environnement.

C'est un régime constitué de normes juridiques éparses, diversifiées, non codifiées comprenant des règles internationales et internes, et qui a une vocation préventive[1466], prohibitive[1467], protectrice[1468] et corrective[1469], mais aussi constitué de substrats jurisprudentiels qui se sont enrichis au fil des années[1470].

La particularité de ce régime juridique réside dans la diversité des disciplines juridiques qu'il intègre, ce qui en fait un droit riche et dynamique. En effet, le droit des hydrocarbures[1471] s'enrichit de règles issues du droit civil[1472], du droit administratif[1473], du droit pénal[1474], du droit de l'environnement[1475], du droit du travail[1476], du droit

---

[1466] Convention internationale pour la prévention des eaux de la mer par les hydrocarbures, Londres, 12 mai 1954 (OILPOL) ; Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, Londres, 2 novembre 1973 et son protocole du 17 février 1978 (MARPOL 73/78) ; Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982 ; loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant code de l'environnement (articles 39 et 40).

[1467] Code de l'environnement (articles 75, 76, 77, 79 et 80) ;

[1468] Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974 (SOLAS 74) et son Protocole du 17 février 1978 ; code de l'environnement (article 55), articles 208, 209 et 211 de la Convention sur le droit de la mer).

[1469] Articles 217 et 2018 de la Convention sur le droit de la mer ; articles 4 et 6 de la Convention MARPOL ; article 35.5 du code de l'environnement ; décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur

[1470] Des contentieux ont pu naître à l'occasion de l'exercice de l'activité pétrolière. Il n'est pas inutile de rappeler l'abondante jurisprudence de la CIJ, des tribunaux arbitraux, du TIDM ou des tribunaux et cours nationaux dans le cadre de l'exécution des contrats d'État, des conflits de délimitation des frontières maritimes, de la réparation du préjudice écologique résultant de l'activité pétrolière, de la responsabilité pénale pour déversements illicites d'hydrocarbures, etc.

[1471] On peut s'autoriser à l'appeler aussi droit pétrolier (Serge BANDOKI, *le droit minier et pétrolier en Afrique*, APARIS, 2008; Thierry LAURIOL et Émilie RAYNAUD, *le droit pétrolier et minier en Afrique*, LGDJ, 2016). Ce sont des expressions qui peuvent être employées indifféremment puisqu'elles renferment le même contenu, sauf à préciser que le droit des hydrocarbures s'applique à la fois aux ressources pétrolières et gazières tandis que le droit pétrolier s'intéresse exclusivement aux opérations pétrolières. Le pétrole brut et le gaz naturel étant parfois deux ressources associées, les mêmes règles connues peuvent s'appliquer à elles indifféremment.

[1472] Les rapports contractuels entre l'opérateur pétrolier et les sociétés de sous-traitance sont des rapports privés qui relèvent du droit civil des obligations ou du droit commercial.

[1473] Le contentieux des titres pétroliers ou de la décision administrative d'autorisation d'un projet économique devant s'appuyer sur l'étude d'impact environnemental, en tant qu'actes administratifs est du domaine du droit administratif et le recours pour excès de pouvoir dirigé contre de tels actes ressortit à la compétence du Conseil d'État.

[1474] Les atteintes à l'environnement (rejets volontaires ou accidentels), la violation des dispositions du code de l'environnement peuvent faire l'objet de poursuites pénales.

[1475] Le droit pétrolier est une discipline spécifique du droit de l'environnement.

[1476] Les rapports entre les gens de mer qui travaillent sur les plates-formes pétrolières et les compagnies pétrolières relèvent du droit du travail.

international public[1477], du droit international privé[1478], du droit de la mer[1479], du droit maritime[1480], du droit commercial, etc. C'est un régime juridique qui emprunte plus au droit international public si l'on admet que le droit pétrolier constitue, à certains égards, une branche spéciale du droit de l'environnement qui, lui-même, apparait comme une discipline du droit international public[1481]. La *lex petrolea* est aussi une branche de la *lex mercatoria*, en tant que source matérielle de droit des opérations relatives à l'exploration et à l'exploitation des hydrocarbures et qui régit les rapports entre les opérateurs privés[1482].

L'ensemble de ces règles tant internationales que nationales constituant le régime juridique de l'activité pétrolière pourrait être englobé dans un moule à double compartiment intégrant deux disciplines juridiques qu'il est loisible de présenter sous le vocable de droit international pétrolier et de droit national pétrolier.

Le droit international qui précède en la matière le droit national, a lui-même été influencé par les hydrocarbures et il s'est forgé au fil du temps par les États à la cadence des questions soulevées par l'exploitation de cette ressource naturelle[1483]. Le droit national influencé à son tour par le droit international tient une place primordiale dans la règlementation de l'activité pétrolière. Il a ses domaines de compétence matérielle propres[1484], mais sert également d'adjuvant au droit international par le mécanisme de l'internalisation des normes supranationales. C'est dire en clair que dans le cadre de la règlementation de l'activité pétrolière, droit international et droit national sont appelés à coexister en vue d'un encadrement efficace de cette activité.

[1477] Certains domaines du droit pétrolier sont réglés par le droit international public (le contentieux des contrats d'État par exemple).

[1478] Les accords entre particuliers de nationalité différente sont soumis au droit international privé (constitué notamment de l'ensemble des règles juridiques étatiques) et l'on a recours à la technique de la théorie des conflits des lois pour régler la question du droit applicable à de tels accords.

[1479] Plusieurs aspects du droit de la mer intéressent le droit pétrolier (le droit des espaces maritimes, le droit de la délimitation des frontières maritimes, etc.)

[1480] Par exemple, le transport des hydrocarbures en mer par des navires pétroliers crée des rapports juridiques qui relèvent du droit maritime.

[1481] Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, Paris, Dalloz, 11e édition, 2011.

[1482] Voir Victor Stéphane ESSAGA, « Les sources du droit des hydrocarbures en Afrique », thèse de doctorat, soutenue le 24 mai 2018, Paris 1 Panthéon-Sorbonne, p. 22.

[1483] Le principe de la souveraineté permanente des États sur leurs ressources naturelles est l'une des réponses aux préoccupations liées à l'exploitation des hydrocarbures.

[1484] La règlementation des changes, la fiscalité pétrolière, les autorisations d'exploration et d'exploitation, etc. sont du domaine du droit national.

Il faut comprendre que le mouvement normatif opéré dans le secteur pétrolier par les opérateurs privés ou par les États eux-mêmes s'est développé autour de l'activité pétrolière et concerne l'ensemble des opérations qui la composent[1485].

Moteur de développement économique et social à l'échelle mondiale et source de richesse nationale, le pétrole va encore continuer d'animer les relations interétatiques, d'attiser des conflits de différents types, de susciter des convoitises partout où il est exploité et de constituer une source de pollution de l'environnement.

L'importance du pétrole comme moyen permettant de mobiliser des capitaux pour financer le développement des États ou comme source énergétique indispensable à l'industrie mondiale ne doit pas servir de prétexte pour escamoter son impact négatif sur l'environnement.

L'activité pétrolière demeure en effet une source potentielle de pollution de l'environnement. Les multiples catastrophes écologiques (explosions de plates-formes pétrolières, naufrages de navires pétroliers, perçages de pipelines pétroliers, rejets d'hydrocarbures, etc.) survenues au cours du siècle dernier et les désastres écologiques que cette activité ne cesse de causer au milieu marin et aux zones côtières[1486] en sont une illustration évidente.

L'emprise du pétrole sur l'économie mondiale avec son lot de catastrophes environnementales va certainement perdurer. Tant que se poursuivront les opérations de reconnaissance, d'exploration, d'exploitation et de transport pétrolier, il n'est pas exclu que se produisent les marées noires aux conséquences écologiques dramatiques et parfois irréversibles[1487].

« Le pic pétrolier »[1488] qui annoncerait la fin du pétrole semble être un mythe plutôt qu'une réalité[1489] si l'on considère l'augmentation des pays possédant d'importantes réserves de pétrole depuis 1980, les avancées technologiques qui permettent de repousser les frontières de l'accès à la ressource en améliorant la production de

---

[1485] Les opérations pétrolières regroupent toutes les activités de reconnaissance, de recherche, d'exploitation, de stockage, de transport et de commercialisation, à l'exclusion des activités de raffinage et de distribution de produits pétroliers dérivés.

[1486] Les cas du delta du Niger au Nigéria et du golfe du Mexique doivent être soulignés.

[1487] Les exemples de telles catastrophes peuvent être cités à souhait. Voir nos développements, pp. 200 & s.

[1488] Les tenants de la théorie du « pic pétrolier » (les pessimistes) dont l'ancien géologue américain de la compagnie SHELL, Marion King HUBBERT (1903-1989) fut l'inventeur prévoient la fin du pétrole dans un avenir proche.

[1489] Philippe COPINSCHI, "La fin du pétrole : mythe ou réalité ?", *CERISCOPE Environnement*, 2014, [en ligne], consulté le 24/06/2015, URL:http://ceriscope.sciencespo.fr/environnement/content/part2/la-fin-du-petrole-mythe-ou réalité. Les limites de cette théorie tiennent au fait que ses tenants s'étaient focalisés sur la production américaine qui n'est pas représentative de la production mondiale. Ils ont également ignoré le fait que les frontières de l'accès à l'exploitation ont fortement reculé avec la découverte de nouvelles techniques qui permettent de forer à de grandes profondeurs et d'accéder à des zones difficiles.

pétrole à des profondeurs inatteignables, il y a quelques années et l'exploitation du pétrole non conventionnel[1490].

Les politiques environnementales menées par les États s'orientent de plus en plus vers l'introduction de nouvelles sources d'énergies considérées comme moins polluantes pour l'environnement connues sous le vocable d'« énergies renouvelables »[1491]. Ce sont des politiques à encourager et à développer afin de réaliser la transition écologique[1492] qui passe nécessairement par l'abandon progressif des énergies fossiles.

Dès lors, deux objectifs principaux qui ne s'excluent pas mutuellement se présentent : d'un côté, assurer la protection de l'environnement et de l'autre, réaliser la mise en valeur rationnelle du milieu marin.

Ce sont là deux réalités apparemment contradictoires que le droit se doit d'encadrer. Le défi est de pouvoir concilier la protection de l'environnement avec le développement[1493] que peut apporter l'activité pétrolière. Il apparaît à cet égard impérieux de convaincre les responsables des États producteurs sur la nécessité de développer des politiques de gestion rationnelle de cette ressource naturelle et de sauvegarder un environnement sain en vue de la réalisation du développement

---

[1490] Les pays comme les États-Unis, le Canada et le Venezuela exploitent le pétrole non conventionnel (le gaz de schiste notamment) qu'ils intègrent désormais dans leurs réserves. L'exploitation du gaz de schiste consiste à fracturer la roche profonde pour en extraire du gaz naturel prisonnier de roches sédimentaires schisteuses comme l'argile. « *L'exploitation de ce minéral aux États-Unis (23% du gaz naturel ayant donné lieu à un grand nombre de violations des règles environnementales en particulier en Pennsylvanie) sans garanties environnementales a conduit depuis peu à une remise en cause du procédé compte tenu de effets polluants de la fracturation hydraulique sur les nappes phréatiques, les cours d'eau et l'atteinte aux paysages résultant de la multiplicité des puits. La fracturation hydraulique consiste à injecter de grandes quantités d'eau mélangée à des produits chimiques* », voir Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, Paris, Dalloz, 11e édition, 2011, p 839.

[1491] Les énergies renouvelables sont des énergies primaires inépuisables à très long terme et très peu polluantes pour l'environnement, contrairement aux énergies fossiles. Les principales énergies renouvelables sont : l'énergie hydroélectrique, l'énergie éolienne, l'énergie solaire, la biomasse, la géothermie, les énergies marines. Elles sont utilisées pour produire de l'électricité, de la chaleur (parfois les deux simultanément : cogénération), ou sous forme de force motrice pour les transports.

[1492] La loi française n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, JORF n° 0189 du 18 août 2015 souligne que pour atteindre la politique énergétique, « l'État veille, en particulier à diversifier les sources d'approvisionnement énergétique, réduire le recours aux énergies fossiles, diversifier de manière équilibrée les sources de production d'énergie et augmenter la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale » (article L. 100-2.3°). Elle précise que « la politique énergétique nationale a pour objectifs de porter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation finale brute d'énergie en 2020 et à 32 % de cette consommation en 2030 ; à cette date, pour parvenir à cet objectif, les énergies renouvelables doivent représenter 40 % de la production d'électricité, 38 % de la consommation finale de chaleur, 15 % de la consommation finale de carburant et 10 % de la consommation de gaz » (article L.100-4.4°).

[1493] La Déclaration de la Conférence des Nations Unies du 16 juin 1992 a mis un point d'honneur sur ces deux objectifs.

durable[1494]. La protection de l'environnement apparait ainsi comme le but premier à envisager. Elle doit faire partie intégrante du processus de développement des États et ne pas être considérée isolément. C'est l'intérêt central que peut susciter l'étude du régime juridique de l'activité pétrolière si l'on considère, à juste titre, que l'exercice de cette activité doit prendre en compte la dimension de la protection de l'environnement. Autrement, les efforts déployés par la communauté des États seraient vains.

Certains États du golfe de Guinée ont intégré dans leur législation un droit de l'homme à l'environnement[1495] qui s'exprime par la reconnaissance à toute personne du droit à un environnement sain qu'elle a le devoir de protéger et de défendre. La Côte d'Ivoire va plus loin dans sa volonté d'inscrire la protection de l'environnement dans l'exploitation des ressources pétrolières. L'article 82 nouveau de l'ordonnance n° 2012-369 du 18 avril 2012 modifiant la loi n° 96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier[1496] dispose que « *l'exploitation et la gestion des ressources pétrolières doivent se faire dans la transparence et prendre en compte la protection de l'environnement, ainsi que la préservation des intérêts des générations présentes et futures.* »

Le paradigme de la protection de l'environnement est une œuvre qui appelle à la solidarité générationnelle. Les générations présentes ont l'obligation de le rendre sain, satisfaisant et durable afin de le transmettre aux générations futures qui doivent à leur tour, en prendre soin.

La prise en compte de l'environnement dans les politiques de développement implique non seulement l'application effective et efficace de la règlementation en vigueur, mais aussi l'abandon des énergies fossiles en faveur des énergies vertes ou énergies propres qui doit être une réalité afin de réaliser la transition écologique qui ne saurait désormais être envisagée comme un futur lointain. Le droit mérite une place de choix dans la construction de cette transition. Les fondements juridiques qui doivent conduire ce mouvement transitionnel sont connus. Les multiples conventions internationales adoptées au cours du siècle passé[1497] traduisent avec clarté les avancées opérées en

---

[1494] Le concept de développement durable a été consacré par la Déclaration de Rio de Janeiro (3-14 juin 1992) sur l'environnement le développement. Principe 1 : *« Les êtres humains sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. »* Principe 3 : *« Le droit au développement doit être réalisé de façon à satisfaire équitablement les besoins relatifs au développement et à l'environnement des générations présentes et futures. »*

[1495] L'article 27 de la Constitution ivoirienne du 16 novembre 2016 : « le droit à un environnement sain est reconnu à tous sur l'ensemble du territoire national. » ; l'article 27 de la Constitution béninoise du 11 décembre 1990 : « Toute personne a droit à un environnement sain, satisfaisant et durable et a le devoir de le défendre. L'État veille à la protection de l'environnement. » ; le préambule de la Constitution camerounaise du 18 janvier 1996 proclame que « toute personne a droit à un environnement sain. La protection de l'environnement est un devoir pour tous. L'État veille à la défense et à la promotion de l'environnement. » ; l'article 35 de la Constitution congolaise du 20 janvier 2002 : « Tout citoyen a droit à un environnement sain, satisfaisant et durable et a le devoir de le défendre.
L'État veille à la protection et à la conservation de l 'environnement. »

[1496] JORCI n° 27 du 5 juillet 2012, p. 626.

[1497] On peut citer à titre de rappel, la Convention MARPOL 73/78 pour la prévention de la pollution par les navires, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, la Convention

faveur de la protection de l'environnement. Il est dorénavant question d'introduire ces règles internationales dans le droit interne de chaque État, de les appliquer effectivement afin d'en déceler les failles et insuffisances, de les améliorer en les adaptant aux évolutions technologiques, sociales et environnementales.

La Côte d'Ivoire n'a certes pas encore amorcé le processus de transition écologique de façon réaliste, mais l'introduction de la dimension de la protection de l'environnement dans l'ordonnance n° 2012-369 du 18 avril 2012 modifiant la loi portant code pétrolier[1498] et l'adoption de la loi d'orientation sur le développement durable[1499] qui fixe un nouveau cadre de la politique énergétique nationale dans la perspective du développement durable et qui ambitionne de s'appliquer aux « *énergies* » et *« aux modes de consommation et de production durables* »[1500] peuvent laisser transparaitre une volonté de sauvegarder l'environnement.

Aussi, les réformes normatives entreprises tant au niveau international que national[1501] en faveur des énergies vertes ouvrent une fenêtre sur une nouvelle discipline juridique, à savoir le droit des énergies renouvelables. Les juristes sont invités à explorer cette discipline, à la pénétrer et à la maitriser dans toute sa profondeur afin de la porter au firmament du droit de l'environnement.

---

d'Abidjan relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre du 23 mars 1981 et les autres Conventions adoptées dans le cadre des mers régionales, etc.

[1498] Article 82 nouveau de ladite ordonnance.

[1499] Loi n° 2014-390 du 20 juin 2014, JORCI n° 09 NS du 2 juillet 2014, p. 193.

[1500] Article 3 de la loi d'orientation sur le développement durable. Cette disposition peut laisser présager l'éventualité d'une option en faveur des énergies renouvelables dans les années à venir.

[1501] Sur les réformes institutionnelles et règlementaires entreprises en France par exemple, voir Michel PRIEUR, *Droit de l'environnement*, Paris, Dalloz, 11e édition, 2011, pp. 842 & s.

Références bibliographiques

I. OUVRAGES

A. Ouvrages généraux

ALLAND Denis, *Manuel de droit international public*, 3e édition., Paris, PUF, 2016, 304 p.

BEBEY EJANGUE Félix, PIIH Dieudonné, NYEMB Joël *et al.*, *Code des Assurances des Etats membres de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances*, Edition commentée, JURIAFRICA, 2012.

BENABENT Alain, *Les contrats spéciaux*, 2e édition, Paris, Montchrestien, 1995, 596 p.

BIJU-DUVAL Bernard, *Géologie sédimentaire : bassins, environnements de dépôts, formation du pétrole*, Paris, Technip, 1999, 735 p.

CARBONNIER Jean, *Les obligations*, vol. 4, 20e édition, Paris, Presses Universitaires de France, 1996, 610 p.

CARREAU Dominique et MARRELLA Fabrizio, *Droit international (Chapitre XIV l'Equité)*, 11e édition, Paris, A. Pedone, 2012, (extrait de l'ouvrage pp 357-362 p.

CHAPUS René, *Droit du contentieux administratif*, 13e édition, Paris, Montchrestien, 2008, 1560 p.

DAILLIER Patrick et PELLET Alain, *Droit international public (NGUYEN Quoc Dinh)*, 7ème., Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2002, 1510 p.

DEGNI-SEGUI René, *Droit administratif général*, 2e édition, Abidjan, CRES, 1996, 497 p.

GIUDICELLI-DELAGE Geneviève, *Institutions juridictionnelles*, 2e édition, Paris, PUF, 1993, 367 p.

HOUIN Roger, RODIERE René et LEGEAIS Dominique, *Droit commercial*, vol. 1, 9e édition, Paris, Sirey, 1993, 295 p.

KANGA Kouassi Bertin, *Précis de jurisprudence de la Cour Internationale de Justice*, Paris, EPU, 2004, 643 p.

KISS, Alexandre, et Jean-Pierre BEURIER. *Droit international de l'environnement*. 3e édition, Etudes Internationales. Pedone, 2004, 503 p.

LEVASSEUR Georges, CHAVANNE Albert et MONTREUIL Jean, *Droit pénal et procédure pénale*, 9e édition, Paris, Sirey, 1988, 316 p.

LOMBOIS Claude, *Droit pénal international*, 2e édition, Dalloz, 1979.

LOUSSOUARN Yvon et BOUREL Pierre, *Droit international privé*, Paris, Dalloz, 1978, 867 p.

MALINVAUD Philippe, *Introduction à l'étude du droit. Cadre juridique des relations économiques*, Septième., Paris, Litec, 1995, 265 p.

MAURIN André, *Droit administratif*, 3e édition, Paris, Dalloz, 2001.

MAYER Pierre, *Droit international privé*, Paris, Montchrestien, 1977, 757 p.

MAYER Pierre et HEUZE Vincent, *Droit international privé*, 9e édition, Paris, Montchrestien, 2007, 800 p.

MAZEAUD Henri, MAZEAUD Léon et MAZEAUD Jean, *Leçons de droit civil Obligations Théorie générale*, vol. 2, 5e édition, Paris, Montchrestien, 1973, 1184 p.

MERLE Philippe, *Droit commercial. Sociétés commerciales*, 6e édition, Paris, Dalloz, 1998, 843 p.

MERLE Roger et VITU André, *Traité de droit criminel*, vol. Tome 1, n° 155, 7e édition, Paris, CUJAS, 1997.

Id., *Traité de droit criminel. Procédure pénale*, 3e édition, Paris, CUJAS, 1989.

PANCRACIO Jean-Paul, *Droit de la mer*, 1re édition, Paris, Dalloz, 2010, 520 p.

PRADEL Jean, *Droit pénal général*, 17e édition, Paris, CUJAS, 2008.

PRADEL Jean et VARINARD André, *Les grands arrêts du droit criminel : les sources du droit pénal, l'infraction*, vol. 1, 3e édition, Paris, Sirey, 1992, 502 p.

STEFANI Gaston, LEVASSEUR Georges et BOULOC Bernard, *Droit pénal général*, 15e édition, Paris, Dalloz, 1994, 628 p.

Id., *Procédure pénale*, 13e édition, Paris, Dalloz, 1987, 1072 p.

VINCENT Philippe, *Droit de la mer*, Bruxelles, Larcier, 2008, 292 p.

WODIE Francis et BLEOU Martin, *La Chambre administrative de la Cour Suprême et sa jurisprudence*, Paris, Economica, 1981, 164 p.

WODIE Vangah Francis, *Institutions politiques et droit constitutionnel en Côte d'Ivoire*, Côte d'Ivoire, Presses Universitaires de Côte d'Ivoire, 1996, 625 p.

B. Ouvrages spéciaux

ADON Gnangui, *Introduction au droit de l'environnement en Afrique. Le cas de la Côte d'Ivoire*, [s. l.], L'Harmattan, 2009, 327 p.

BANDOKI Serge, *Le droit minier et pétrolier en Afrique*, [s. l.], Edilivre- Editions APARIS, 2008, 90 p.

BERTRAND R. Alain, *Transport maritime et pollution accidentelle par le pétrole : faits et chiffres, 1951-1999*, Paris, Technip, 2000, 146 p.

CENTRE DE RECHERCHES SUR LE DROIT DES MARCHÉS ET DES INVESTISSEMENTS INTERNATIONAUX DE LA FACULTÉ DE DROIT ET DES SCIENCES ÉCONOMIQUES DE DIJON, *Investissements étrangers et arbitrage entre Etats et personnes privées. La Convention B.I.R.D du 18 mars 1965*, Paris, Pedone, 1969.

CHAPLEAU Philippe et PANCRACIO Jean-Paul, *La piraterie maritime : droit, pratiques et enjeux*, Vuibert, 2014, 223 p.

DE SABRAN-PONTEVES Elzéar, *Les transcriptions juridiques du principe pollueur-payeur*, Aix-en-Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2007, 441 p.

DEVAUX-CHARBONNEL Jean, *Droit minier des hydrocarbures*, Paris, Technip, 1987.

DIKOUME Albert Léonard, *La fiscalité pétrolière des Etats membres de la CEMAC. Cameroun, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, Tchad, Centrafrique*, Paris, L'Harmattan, 2008, 417 p.

DUBOIS Stéphane, *Les hydrocarbures dans le monde. Etat des lieux et perspectives*, Ellipses, 2007, 418 p.

DURAND Daniel, *La politique pétrolière internationale*, 4è., Paris, PUF, 1978, 127 p.

ESSAGA Stéphane, *Droit des hydrocarbures en Afrique. Recueil commenté de textes*, L'Harmattan, 2013, 783 p.

GRANIER Laurent, *Aspects contemporains du droit de l'environnement en Afrique de l'ouest et centrale*, Suisse, IUCN et PNUE, 2008, 224 p.

GUEYE Doro, *Le préjudice écologique pur*, Connaissances et Savoirs., Paris, 2016, 492 p.

HAREL Xavier, *Afrique. Pillage à huis clos. Comment une poignée d'initiés siphonne le pétrole africain*, Paris, Fayard, 2006, 281 p.

KISS Alexandre et BEURIER Jean-Pierre, *Droit international de l'environnement*, 3e édition., Paris, Pedone, 2004.

LAURIOL Thierry et RAYNAUD Emilie, *Le droit pétrolier et minier en Afrique*, 2016, 588 p.

LAVIEILLE Jean-Marc, *Conventions de protection de l'environnement. Secrétariats, conférences des parties, comités d'experts*, Pulim, 1999, 502 p.

MORAND-DEVILLER Jacqueline, *Le droit de l'environnement*, 11e édition, Paris, Presses Universitaires de France, 2015, 128 p.

PRIEUR Michel, *Droit de l'environnement*, 6e édition, Paris, Dalloz, 2011, 1152 p.

ROBERT Jacques-Henri et REMOND-GOUILLOUD Martine, *Droit pénal de l'environnement*, Paris, Masson, 1983.

ROBERT Sabrina, *L'ERIKA : Responsabilités pour un désastre écologique*, Paris, Pedone, 2003, 259 p.

TOURET Corinne, *La piraterie au vingtième siècle : piraterie maritime et aérienne*, LGDJ., Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1992, 306 p.

WEIL Prosper, *Perspectives du droit de la délimitation maritime*, Paris, A.Pedone, 1988, 319 p.

C. Chapitres de Cours

LEBEN Charles, « La théorie du contrat d'Etat et l'évolution du droit international des investissements », Haye, *Recueil des Cours de l'Académie de droit International de la Haye*, 2003, pp. 197-208.

POULAIN Bruno Jean, « L'arbitrage transnational et le droit français des immunités de l'Etat étranger », *Droit international des investissements et de l'arbitrage transnational*, Paris, Pedone, 2015, p. 967-975, [consulté le 10 février 2017].

SALAH Ben Tabrisi, « Les procédures de règlement pacifique extérieures des Organisations Internationales », Université de Lille, [s. n.], [s. d.], [consulté le 10 juillet 2017].

SORENSEN Max, « Les espaces communs et la compétence extraterritoriale de l'Etat », vol. 101, Haye, *Recueil des Cours de l'Académie de droit International de la Haye*, 1960.

Id., « Souveraineté territoriale de l'Etat », vol. 101, Haye, *Recueil des Cours de l'Académie de droit International de la Haye*, 1960.

Id., « Le droit international dans ses rapports avec le droit national », vol. 101, Haye, *Recueil des Cours de l'Académie de droit International de la Haye*, 1960, pp. 109-126.

TIFINE Pierre, « "Droit administratif français-Deuxième Partie-Chapitre 1-Section II, Chapitre 1 : Sources de la légalité administrative- Section II : Le droit international" », [s. l.], *Revue générale du droit* on line, numéro 5625, 2013, [consulté le 8 juillet 2016]. www.revuegeneraledudroit.eu

II. MÉMOIRES ET THÈSES (publiés ou non)

ASSEMBON épouse OGUNJIMI Alida Nabobuè, Le droit de l'environnement marin et côtier en Afrique occidentale, cas de cinq pays francophones, Doctorat en droit, Université de Limoges Faculté de Droit et des Sciences économiques et Université de Lomé Faculté de Droit, 2006, 577 p.

DAGHER Nadim, « Contrats d'Etat et internationalisation du droit applicable », Institut de Droit des Affaires Internationales/ Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2009.

DEVAUX-CHARBONNEL Jean, L'intervention des Etats dans la recherche et l'exploitation des gisements de pétrole, Thèse de doctorat, Université de Paris, Faculté de Droit, 1951, 179 p.

DOUA Marcel*,* La protection juridique intégrée des forêts en Côte d'Ivoire Thèse de doctorat, Rennes 2, 2015.

ESSAGA Victor Stéphane, *Les sources du droit des hydrocarbures en Afrique*, Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2018, 490 p.

ESSONO Ménélik, « Différends frontaliers maritimes et exploitation pétrolière dans le Golfe de Guinée », In Mémoire online, catégorie Droit et Sciences Politiques, Relations Internationales, 2010.

FOMETE-TAMAFO Jean-Pélé, Le droit international de l'environnement marin en Afrique de l'Ouest et du Centre, Yaoundé, 1990.

GRYMANELI Aikaterini, « La compétence des tribunaux internes en matière de piraterie », Université Paris II (Panthéon- Assas), [consulté le 7 juillet 2016].

KONATE Aenza, L'Organisation de l'Unité Africaine et la protection juridique de l'environnement, Limoges, 1998.

KONE Macoura, « Maturation thermique et potentiel pétroligène des déblais du puits pétrolier IVCO-10 du bloc CI-02 du bassin sédimentaire de Côte d'Ivoire », Bibliothèque nationale du Canada, 1998, [consulté le 16 novembre 2014].

NKOUNKOU Euloge Anicet, La stabilisation des investissements pétroliers et miniers transnationaux : des contrats aux traités, Doctorat en droit, Université Laval, 2012, 553 p.

OLOUMI Zia, « Les enjeux du contrat de production pétrolière offshore de TOTAL avec l'Iran (13 juillet 1995) (Contribution à une étude de droit pétrolier comme enjeu du développement au Moyen-Orient) », Université de Nice-Sophia Antipolis/ Institut de Droit, de la Paix et du Développement, 1997.

ROSSINYOL Garsenda, La piraterie maritime, Thèse de doctorat, Université de Nantes. Faculté de droit et des sciences politiques, 1996, 320 p.

ZOGNOU Théophile, La protection de l'environnement marin et côtier dans la région du golfe de Guinée, Université de Limoges Faculté de Droit et des Sciences économiques OMIJ/CRIDEAUEA 3177, 2012, 537 p.

III. ARTICLES DE REVUE

AGUILA Yann, « L'appréciation de l'étude d'impact doit se faire in concreto », *Bulletin du droit de l'Environnement industriel*, janvier 2008, n° 13, pp. 7-8.

ANGELIER Jean-Pierre, « L'évolution des relations contractuelles dans le domaine pétrolier », *Liaison énergie francophonie*, 2008, n° 11/2008, pp. 23-26.

AUGE Benjamin, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », *Hérodote*, août 2009, n° 134, pp. 151-175.

AYOUB, Antoine. « Le pétrole : économie et politique ». *L'Actualité économique*, vol. 70, n° 4, 1994, pp. 499-520.

BADARA FALL Alioune, « La Charte africaine des Droits de l'Homme et des Peuples : entre universalisme et régionalisme », *Pouvoirs*, février 2009, n° 129, pp. 77-100.

BASSOU Abdelhak, « Le Golfe de Guinée, zone de contrastes : Richesses et vulnérabilités », *OCP POLICY CENTER*, septembre 2016.

Id., « La mer du Golfe de Guinée. Richesses, conflits et insécurité », *Paix et Sécurité Internationales*, janvier 2014, n° 2, pp. 151-163.

BASTID Suzanne, « Le Droit international public dans la sentence de l'Aramco », *Annuaire français de droit international*, volume 7, 1961, pp. 300-311.

Id., « La Commission de conciliation franco-suisse », *Annuaire français de droit international*, 2, 1956, n° 1, pp. 436-440.

BASTID-BURDEAU Geneviève, « Droit international et contrats d'Etats- La sentence Aminoil contre Koweit du 24 mars 1982 », *Annuaire français de droit international*, volume 28, 1982, pp. 454-470.

BEN HAMIDA Walid, « L'arbitrage Etat-investisseur face à un désordre procédural : la concurrence des procédures et les conflits de juridictions », *Annuaire français de droit international*, volume 51, 2005, pp. 564-602.

BERRON Henri, « Le littoral lagunaire de Côte d'Ivoire. Milieu physique, peuplement et modifications anthropiques », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, octobre 1991, nº 44 (176), pp. 345-363.

BETAILLE Julien, « La contribution du droit aux effets de la participation du public : de la prise en considération des résultats de la participation », *Revue juridique de l'Environnement, numéro spécial. La Convention d'Aarhus*, 35, février 2010, pp. 197-217.

BEURIER Jean-Pierre, « Droit international de la mer », *Le Droit maritime français*, 1999, nº 591, pp. 1-7.

BEURIER Jean-Pierre et CADENAT Patrice, « Le droit de la mer, dix après Montego-Bay », *Le Droit maritime français*, 1993, nº 531, pp. 1-12.

Id., « Le droit de la mer, dix après Montego-Bay », *Le Droit maritime français*, 1993, nº 530, pp. 1-18.

BONASSIES Pierre, « Compatibilité de la loi du 5 juillet 1983 avec la Convention Marpol », *Le Droit maritime français*, novembre 2010, nº 719, pp. 892-896.

BOULOC Bernard, « Quelques réflexions sur l'aspect pénal de l'arrêt Erika », *Le Droit maritime français*, novembre 2010, nº 719, pp. 886-891.

BOUQUET-ELKAÏM Jérôme, « L'affaire de l'Erika l'illustration jurisprudentielle d'une complémentarité entre la convention CLC et le droit commun de la responsabilité », *in Revue européenne de droit de l'Environnement*, 2008, nº 3, pp. 267-276.

BRANT Caldeira Nemer Leonardo, « L'autorité de la chose jugée et la révision devant la Cour Internationale de Justice à la lumière des derniers arrêts de celle-ci (Yougoslavie c. Bosnie et El Salvador c. Honduras) », *Annuaire français de droit international*, volume 49, 2003, pp. 248-265.

BRIBOSIA Hervé, « Applicabilité directe et primauté des traités internationaux et du droit communautaire. Réflexions générales sur le point de vue de l'ordre juridique belge », *Revue belge de droit international*, 1996, nº 1, pp. 33-89.

BROUILLET Alain, « La médiation du Saint-Siège dans le différend entre l'Argentine et le Chili sur la zone australe », *Annuaire français de droit international*, volume 25, 1979, pp. 47-73.

CAFLISCH Lucius, « L'avenir de l'arbitrage interétatique », *Annuaire français de droit international*, volume 25, 1979, pp. 9-45.

CAMPROUX-DUFFRENE Marie-Pierre et GUIHAL Dominique, « Pollution maritime. Naufrage de l'Erika. Responsabilité pénale. Loi du 5 juillet 1973. Convention MARPOL. ZEE. Responsabilité civile pour dommages causé à l'environnement par des hydrocarbures en mer. Réparation du préjudice écologique pur. Cour de cassation, Chambre criminelle, 25 septembre 2012, SA Total et autres, n° 3439 avec note », *Revue juridique de l'Environnement*, 2013, nº 3, pp. 457-480.

CARRE François, « Les hydrocarbures en mer du Nord », *Norois*, mars 1974, nº 81, pp. 15-37,

CAZALA Julien, « Retour sur les méthodes de délimitation juridictionnelle d'espaces maritimes mises en œuvre dans quelques affaires récentes », *Annuaire français de droit international*, volume 54, 2008, pp. 411-427.

CHABBIA Ali, « La délimitation du plateau continental et les sources du droit dans la jurisprudence récente de la Cour Internationale de Justice », *Revue juridique de l'Ouest*, 1, 1991, pp. 31-70.

CHARNOZ Olivier, « Introduction thématique. Le pétrole africain : des clefs pour comprendre », *Afrique contemporaine*, avril 2005, nº 216, pp. 19-27.

CHAUMETTE Patrick, « De la restauration sur les plates-formes d'exploitation en mer », *Annuaire de droit maritime et océanique*, 2010, nº XXVII (27), pp. 429-457.

CHAYET Claude, « Les accords en forme simplifiée », *Annuaire français de droit international*, volume 3, 1957, pp. 3-13.

CHEVALIER Jean-Marie, « L'Afrique et le pétrole : entre malédiction des importations et des exportations », *Afrique contemporaine*, 4, 2005, nº 216, pp. 57-64.

CHOUKROUNE Leïla, « La négociation diplomatique dans le cadre du règlement pacifique des différends. Théorie et pratique du droit international », *Hypothèses*, janvier 2001, nº 4, pp. 151-162.

COHEN-JONATHAN Gérard, « L'arbitrage Texaco-Calasiatic contre Gouvernement Libyen : décision au fond du 19 janvier 1977 », *Annuaire français de droit international*, volume 23, 1977, pp. 452-479.

COLLIARD Claude-Albert Elf Aquitaine, « Droit de la mer et exploitations pétrolières offshore » [en ligne], *Annales de Géographie,* t. 88, 1979, nº 486, pp. 156-178.

COPINSCHI Philippe et NOËL Pierre, « L'Afrique dans la géopolitique mondiale du pétrole », *Afrique contemporaine*, 4, 2005, nº 216, pp. 29-42.

COTTEREAU Gilles, « La sentence du 31 juillet 1989 (Guinée-Bissau c. Sénégal). Demande en indication de mesures conservatoires. Ordonnance du 2 mars 1990 », *Annuaire français de droit international*, volume 36, 1990, pp. 368-389.

COUDOING Nadège, « Le dommage écologique pur et l'article 31 NCPC », *Revue juridique de l'Environnement, numéro spécial. La Convention d'Aarhus*, 2009, nº 2, pp. 165-179.

D'ARGENT Pierre, « Des frontières et des peuples : l'affaire de la Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria, arrêt sur le fond », *Annuaire français de droit international*, volume 48, 2002, pp. 281-321.

DAVID Éric, « La sentence arbitrale du 14 février 1985 sur la délimitation de la frontière maritime Guinée-Guinée-Bissau », *Annuaire français de droit international*, volume 31, 1985, pp. 350-389.

DE HARTINGH France, « La position française à l'égard de la Convention de Genève sur le plateau continental », *Annuaire français de droit international*, volume 11, 1965, pp. 725-734.

DE LA VILLE-BAUGE Marie-Laetitia, « Le défi de la participation du public en droit de l'environnement », *Bulletin du droit de l'Environnement industriel*, mai 2013, nº 45, pp. 47-52.

DECAUX Emmanuel, « Le régime du droit international en droit interne », *Revue internationale de droit comparé*, volume 62, 2010, nº 2, pp. 467-505.

Id., « Affaire de la délimitation maritime et des questions territoriales entre Qatar et Bahreïn, Fond (arrêt du 16 mars 2001 Qatar c. Bahreïn) », *Annuaire français de droit international*, volume 47, 2001, pp. 177-240.

Id., « Affaire de la délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen (Danemark c. Norvège », *Annuaire français de droit international*, volume 39, 1993, pp. 495-513,

Id., « L'arrêt de la Chambre de la Cour Internationale de Justice dans l'affaire du différend frontalier Burkina-Faso c. République du Mali, arrêt du 22 décembre 1986 », *Annuaire français de droit international*, volume 32, 1986, pp. 215-238.

Id., « L'arrêt du 10 décembre 1985 de la Cour Internationale de Justice sur la demande en révision et en interprétation de l'arrêt du 24 février 1982 en l'affaire du plateau continental (Tunisie/Libye) », *Annuaire français de droit international*, volume 31, 1985, pp. 324-349,

Id., « L'arrêt de la Cour Internationale de Justice dans l'affaire du Plateau continental (Libye/Malte). Arrêt du 3 juin 1985 », *Annuaire français de droit international*, volume 31, 1985, pp. 294-323.

Id., « L'arrêt de la Chambre de la Cour Internationale de Justice sur l'affaire de la délimitation de la frontière maritime dans le Golfe du Maine (Canada/Etats-Unis) - Arrêt du 12.11.1984 », *Annuaire français de droit international*, volume 30, 1984, p. 304-339.

Id., « L'arrêt de la Cour Internationale de Justice dans l'affaire du plateau continental (Tunisie c. Jamahiriya arabe libyenne), arrêt du 24 février 1982 », *Annuaire français de droit international*, volume 28, 1982, pp. 357-391.

DEETJEN Pierre-Antoine, « La traduction juridique d'un dommage écologique : le préjudice écologique », *Revue juridique de l'Environnement, numéro spécial. La Convention d'Aarhus*, 2009, pp. 39-50.

DEJEANT-PONS Maguelonne, « Les conventions du Programme des Nations Unies pour l'Environnement relatives aux mers régionales », *Annuaire français de droit international*, volume 33, 1987, pp. 689-718.

DELEBECQUE Philippe, « Aspects civils de l'arrêt Erika », *Le Droit maritime français*, novembre 2010, nº 719, pp. 878-885.

DEVAUX-CHARBONNEL Jean, « Le plateau continental du Royaume-Uni et la Convention internationale de Genève de 1958 », *Annuaire français de droit international*, volume 10, 1964, pp. 705-717,

Id., « Le régime juridique de la recherche et de l'exploitation du pétrole dans le plateau continental », *Annuaire français de droit international*, volume 2, 1956, pp. 320-333.

DIAITE Ibou, « Le règlement du contentieux entre la Guinée-Bissau et le Sénégal relatif à la délimitation de leur frontière maritime », *Annuaire français de droit international*, volume 41, 1995, pp. 700-710.

DOBELLE Jean-François, « Les accords franco-britanniques relatifs à la baie de Granville du 4 juillet 2000 », *Annuaire français de droit international*, volume 46, 2000, pp. 524-547.

DROBENKO Bernard, « La Convention d'Aarhus et le droit français », *Revue juridique de l'Environnement, numéro spécial. La Convention d'Aarhus*, 1999, pp. 31-61.

DUPUY Roger-Christian, « Méthode de contrôle du juge administratif sur les études d'impact », *Revue juridique de l'Environnement, numéro spécial. La Convention d'Aarhus*, 2004, nº numéro spécial. Le juge administratif et l'environnement, pp. 83-87.

DUTHEIL DE LA ROCHERE Jacqueline, « Les réactions de l'O.MC. I au désastre de l'Amoco-Cadiz », *Annuaire français de droit international*, volume 24, 1978, pp. 755-771.

Id., « Affaire du Canal de Beagle (sentence rendue par la Reine d'Angleterre du 22 avril 1977) », *Annuaire français de droit international*, volume 23, 1977, pp. 408-435.

EISEMANN Frédéric, « La double sanction prévue par la Convention de la BIRD en cas de collusion ou d'ententes similaires entre un arbitre et la partie qui l'a désigné », *Annuaire français de droit international*, volume 23, 1977, pp. 436-451.

EISEMANN Pierre Michel, « L'arrêt de la CIJ dans l'affaire des activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. Etats-Unis) fond arrêt du 27 juin 1986 », *Annuaire français de droit international*, volume 32, 1986, pp. 153-191.

EL-HAKIM Jacques, « Les modes alternatifs de règlement des conflits dans le droit des contrats », *Revue internationale de droit comparé*, 49, avril-juin 1997, nº 2, pp. 347-357.

ELIAN George, « Le principe de la souveraineté permanente sur les ressources nationales dans les travaux de l'Organisation des Nations Unies », *Recueil des Cours de l'Académie de droit international de la Haye*, 1, 1976, pp. 45-63.

EMIEN Miessan Ursène, « L'administration et la direction de la société anonyme de type nouveau issue de la réforme du droit des sociétés commerciales applicable dans la zone OHADA », *Penant*, septembre 2008, nº 864, pp. 261-291.

EVENSEN Jens, « La délimitation entre la Norvège et l'Islande du plateau continental dans le secteur de Jan Mayen », *Annuaire français de droit international*, volume 27, 1981, pp. 711-738.

FAGE Guy, « Les contrats pétroliers », *Le Droit maritime français*, 1998, nº 580, pp. 1-6.

FAVENNEC Jean-Pierre et COPINSCHI Philippe, « Les nouveaux enjeux pétroliers en Afrique », *Politique africaine*, mars 2003, nº 89, pp. 127-148.

FAVOREU Louis, « L'arrêt de la Cour Internationale de Justice dans l'affaire de la compétence en matière de pêcheries (Royaume-Uni c/ Islande et Allemagne fédérale c/ Islande) », *Annuaire français de droit international*, volume 19, 1973, pp. 272-289.

FISCHER Georges, « La souveraineté sur les ressources naturelles », *Annuaire français de droit international*, volume 8, 1962, pp. 516-528.

Id., « L'Organisation des pays producteurs de pétrole », *Annuaire français de droit international*, volume 7, 1961, pp. 163-172.

GABRIEL-OYHAMBURU Kattalin, « Le retour d'une géopolitique des ressources ? », *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, février 2011, nº 12.

GAILLARD Emmanuel, « Convention d'arbitrage et immunités de juridiction et d'exécution des Etats et des organisations internationales », *ASA Bulletin*, 18, 2000, nº 3, pp. 471-481.

GERVAIS André, « L'affaire du Lac Lanoux », *Annuaire français de droit international*, volume 3, 1957, pp. 178-180.

GESLIN Albane, « La jurisprudence du Tribunal International du Droit de la Mer en matière de délimitations maritimes » [en ligne], 2016, https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01525700, [consulté le 24 juin 2017].

GHOZALI Nacer-Eddine, « La négociation diplomatique dans la jurisprudence internationale Essai d'analyse », *Revue belge de droit international*, mai 1993, nº 1992/2, pp. 323-350.

GIRIN Michel, « Dommages économiques causés aux activités halieutiques », *Bulletin d'information du Cedre*, 2e semestre 1993, nº 2, pp. 4-8.

GONIDEC Paul-François, « Note sur le droit des conventions internationales en Afrique », *Annuaire français de droit international*, volume 11, 1965, pp. 866-885.

GÖZLER Kemal, « La question de la supériorité des normes de droit international sur la constitution », *Revue de la Faculté de droit de l'Université d'Ankara*, volume 45, 1996, nº 1-4, pp. 195-211.

GUYOMAR Geneviève, « L'arbitrage concernant les rapports entre Etats et particuliers », *Annuaire français de droit international*, volume 5, 1959, pp. 333-354.

HACHEZ Isabelle, « Précision et droits de l'homme dans l'ordre juridique belge : focus sur la notion polysémique d'effet direct » [en ligne], *La Revue des Droits de l'Homme*, mis en ligne le 27 mai 2015, nº 7, p. 23, www.revdh.revues.org/1261, [consulté le 18 septembre 2017].

HAFNER Gehrard et LANGE Leonor, « La Convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles », *Annuaire français de droit international*, volume 50, 2004, pp. 45-76.

HAGEGE Caterine et CARNOT Nicolas, « Le marché pétrolier », *Economie & Prévision*, volume 5, 2004, nº 166, pp. 127-136.

HOOKE Norman, « Maritime casualties 1963-1996 », *LLP Limited*, Seconde édition, 1997, [consulté le 31 juillet 2016].

HOSTERT Jean, « Droit international et droit interne dans la Convention de Vienne sur le droit des traités du 23 mai 1969 », *Annuaire français de droit international*, volume 15, 1969, pp. 92-121.

HOUSSIN Didier, « Vers la fin du pétrole ? », *Etudes*, 2005, nº 2005/11 (Tome 403), pp. 463-474.

HUET André, « L'infraction de rejet d'hydrocarbures en mer (Convention Marpol du 2 novembre 1973 et la loi N° 83-583 du 5 juillet 1983) », *Revue juridique de l'Environnement, numéro spécial. La Convention d'Aarhus*, 1983, nº 4, pp. 295-322.

HUGLO Christian, « La consécration du droit à l'information dans la Convention d'Aarhus : objectifs et perspectives », *Bulletin du droit de l'Environnement industriel*, mai 2004, [consulté le 4 août 2015].

ISSA-SAYEGH Joseph, « Droit des sociétés commerciales : droit commun et régimes particuliers » [en ligne], www.ohada.com/ohadata/doctrine D-03-09, [consulté le 8 janvier 2017].

JACKSON Elmor et HYDE N. James, « Médiation et conciliation en droit international », *UNESCO Bulletin international des Sciences sociales, Bulletin trimestriel*, X, 1958, nº 4, pp. 540-578.

JARMACHE Elie, « La pratique de la commission des limites du plateau continental », *Annuaire français de droit international*, volume 54, 2008, pp. 429-441.

JARROSSON Charles, « Les modes alternatifs de règlement des conflits. Présentation générale », *Revue internationale de droit comparé*, volume 49, avril-juin 1997, nº 2, pp. 325-345.

JAWORSKI Véronique, « La réponse pénale au dommage écologique causé par les marées noires », *Revue juridique de l'Environnement, numéro spécial. La Convention d'Aarhus*, 2009, nº 1, pp. 17-25.

KELSEN Hans, « Qu'est-ce que la théorie pure du droit ? », *Droit et société*, 22, 1992, nº 1, pp. 551-568.

KISS Alexandre, « Droit international de l'environnement », *Revue juridique de l'Environnement*, 1982, nº 2, pp. 149-153.

Id., « Droit international de l'environnement », *Revue juridique de l'Environnement*, 1982, nº 2, pp. 149-153.

KISS Alexandre-Charles, « Récents traités régionaux concernant la pollution de la mer », *Annuaire français de droit international*, volume 22, 2009, pp. 720-742.

Id., « Les traités-cadre : une technique juridique caractéristique du droit international de l'environnement », *Annuaire français de droit international*, volume 39, 1993, pp. 792-797.

Id., « La notion de patrimoine commun de l'humanité », *Recueil des Cours de l'Académie de droit international de la Haye*, 175, 1982, pp. 99-256.

Id., « Jurisprudence française relative au droit international », *Annuaire français de droit international*, volume 10, 1964, pp. 851-899.

KISS Alexandre-Charles et DOUMBE-BILLE Stéphane, « Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (Rio de Janeiro-juin 1992) », *Annuaire français de droit international*, volume 38, 1992, pp. 823-843.

KISS Alexandre-Charles et SICAULT Jean-Didier, « La Conférence des Nations Unies sur l'environnement (Stockholm, 5/16 juin 1972 », *Annuaire français de droit international*, volume 18, 1972, pp. 603-6208.

KLEIN.COT Jean-Pierre, « La conciliation internationale », *Politique étrangère*, volume 34, 1969, nº 5-6, pp. 670-672.

KOFFI Yao Blaise, AHOUSSI Kouassi Ernest, KOUASSI Amani Michel *et al.*, « Ressources minières, pétrolières et gazières de la Côte d'Ivoire et problématique de la pollution des ressources en eau et des inondations », *Geo-Eco-Trop*, 38, 2014, nº 1, pp. 119-136.

KONATE Aenza, « La difficile perception d'une doctrine en droit de l'environnement en Afrique francophone », *Revue juridique de l'Environnement, numéro spécial. La Convention d'Aarhus*, 2016, nº HS 16 (n° spécial), pp. 124-132.

LACHAUME Jean-François, « Jurisprudence française relative au droit international », *Annuaire français de droit international*, volume 23, 1977, pp. 960-1011.

LAGAVANT Emmanuel et BEURIER Jean-Pierre, « A propos de l'affaire de l'"OLYMPIC-BRAVERY". La lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures devant le juge administratif français », *Le Droit maritime français*, septembre 1976, nº 333, pp. 515-524.

LALIVE Pierre, « Réflexions sur l'Etat et ses contrats internationaux », *Institut universitaire de Hautes Etudes internationales*, 1976, nº 12, p. 32.

LEBEN Charles, « La responsabilité internationale de l'État sur le fondement des traités de promotion et de protection des investissements », *Annuaire français de droit international*, volume 50, 2004, pp. 683-714.

Id., « La théorie du contrat d'Etat et l'évolution du droit international des investissements », *Recueil des Cours de l'Académie de droit international de la Haye*, 302, 2003, pp. 197-386.

LEENHARDT Blaise, « Fiscalité pétrolière au sud du Sahara : la répartition des rentes », *Afrique contemporaine*, 2005/4, nº 216, pp. 65-86.

LESAGE Michel, « Les procédures de conclusion des accords internationaux de la France sous la Ve République », *Annuaire français de droit international*, volume 8, 1962, pp. 873-888.

LHERMINIER Céline et CHAUSSADE Bruno, « Vers l'indemnisation du préjudice écologique », *La Gazette*, juin 2009, pp. 54-58.

L'HUILLIER Jean, « L'affaire des zones franches devant la cour permanente de justice internationale », *Les Etudes rhodaniennes*, volume 8, 1932, nº 3-4, pp. 145-170.

LOHOUES-OBLE Jacqueline, « L'apparition d'un droit international des affaires en Afrique », *Revue internationale de droit comparé*, 51, septembre 1999, nº 3, pp. 543-591.

LUCCHINI Laurent, « A propos de l'Amoco-Cadiz- la lutte contre la pollution des mers: Evolution ou révolution du Droit international », *Annuaire français de droit international*, volume 24, 1978, pp. 721-754.

MABILE Sébastien, « Recherche et exploitation d'hydrocarbures en mer : vers un tournant normatif », *Droit de l'Environnement*, mai 2013, nº 212, pp. 177-179.

MAGRIN Géraud, « Compétition pétrolière et développement en Afrique : quels enjeux pour l'Europe et les Etats-Unis ? », *Groupe des Belles Feuilles*, juin 2006, p. 57.

MANN Frederick Alexander, SEIDL-HOHENVELDERN Ignaz, LALIVE Pierre *et al.*, « Contrats entre Etats et personnes privées étrangères », *Revue belge de droit international*, 1975, nº 2, pp. 562-594.

MARCOU Gérard, « La sentence arbitrale relative à la Convention d'utilisation du tunnel sous la Manche par la SNCF et British Rail », *Annuaire français de droit international*, volume 43, 1997, pp. 810-842.

MAREK Krystyna, « Le problème des sources du droit international dans l'arrêt dur le plateau continental de la mer du Nord », *Revue belge de droit international*, 1970, nº 44, pp. 45-78.

MARGUET Bernard, « La piraterie maritime », *Le Droit maritime français*, 1999, nº 590.

MARTEL David, « La nullité de la sentence arbitrale : lecture croisée franco-espagnole », *Revue internationale de droit comparé*, 60, 2008, nº 2, pp. 487-513.

MATHONNET Daniel, « De quelques remèdes à la piraterie maritime », *Le Droit maritime français*, juin 2011, nº 726, pp. 534-543.

MAYER Pierre, « Le rôle du droit public en droit international privé » [en ligne], *Revue internationale de droit comparé*, 38, 26 août 1986, nº 2 avril-juin 1986, pp. 467-485.

MEMLOUK Malik, « Le principe de participation du public », *Bulletin du droit de l'Environnement industriel*, décembre 2014, nº Supplément au n° 54, pp. 27-32.

Id., « Préjudice écologique "pur" : du mirage à l'impasse », *Bulletin du droit de l'Environnement industriel*, juillet 2008, nº 16, p. 33-42.

MIESSAN Ursène Emien, « L'administration et la direction de la société anonyme de type nouveau issue de la réforme du droit des sociétés commerciales applicable dans la zone OHADA », *Penant*, septembre 2008, nº 864, pp. 261-291.

MOHAMED Salah Mohamed Mahmoud, « La Commission mixte Cameroun/Nigéria, un mécanisme original de règlement des différends interétatiques » [en ligne], *Annuaire français de droit international*, volume 51, 2005, pp. 162-184.

MOMTAZ Djamchid, « La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *Annuaire français de droit international*, volume 34, 1988, pp. 589-600.

MONCONDUIT François, « Affaires du Plateau continental de la Mer du Nord: République fédérale d'Allemagne c./ Danemark et République fédérale d'Allemagne c./ Pays-Bas, arrêt du 20 février 1969 », *Annuaire français de droit international*, volume 15, 1969, pp. 213-244.

MONEDIAIRE Gérard, « La participation du public organisée par le droit : des principes prometteurs, une mise en œuvre circonspecte », *Participations*, janvier 2011, n° 1, pp. 134-155.

Id., « Les droits à l'information et à la participation du public auprès de l'Union européenne (première partie) », *Revue européenne de droit de l'Environnement*, 1999, n° 2, pp. 129-156.

Id., « Les droits à l'information et à la participation du public auprès de l'Union européenne (seconde partie) », *Revue européenne de droit de l'Environnement*, 1999, n° 3, pp. 253-269.

Id., « L'accès à la justice communautaire en matière d'environnement au miroir de la Convention d'Aarhus », *Revue juridique de l'Environnement, numéro spécial. La Convention d'Aarhus*, 1999, pp. 63-75.

MORIN Michel, « Les rapports entre droit international public et droits internes : l'exemple du F.I.P.O.L », *Le Droit maritime français*, 1997, n° 569.

MOUSTAPHA Cissé Fall, « Exploitation du pétrole et rébellions dans le Delta du Niger » [en ligne], n° 255/2011, pp. 443-444. http://com.revues.org/6344, [consulté le 14 juin 2015].

NEYRET Laurent, « La réparation des atteintes à l'environnement par le juge judiciaire », *Dalloz*, 2008, p. 170.

OGOULAT Albert-Didier, « Les États de la façade atlantique de l'Afrique et la mer aujourd'hui, quelques aspects géopolitiques et géostratégiques », *Norois*, octobre 1998, n° 180, pp. 587-607.

OXMAN Bernard H., « Le régime des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », *Annuaire français de droit international*, volume 28, 1982, pp. 811-850.

PANCRACIO Jean-Paul, « Le défi de la piraterie maritime et de son traitement judiciaire », *Cahier du CEREM*, juillet 2009, n° 10.

Id., « L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international », *Annuaire français de droit international*, volume 31, 1985, pp. 221-236.

PAZARCI Hüseyin, « Le concept de zone contiguë dans la Convention sur le droit de la mer de 1982 », *Revue belge de droit international*, 1984, pp. 249-271.

PFLIMLIN Edouard et BORER Louis-Arthur, « La piraterie maritime : quelles tendances ? "Basculement" d'un golfe à l'autre en Afrique, et persistance en Asie du Sud-Est » [en ligne], juin 2014, diploweb.com, [consulté le 19 mars 2016].

PRIEUR Michel, « La Convention d'Aarhus, instrument universel de la démocratie environnementale », *Revue juridique de l'Environnement, numéro spécial. La Convention d'Aarhus*, 1999, pp. 9-29.

Id., « Le droit à l'environnement et les citoyens : la participation », *Revue juridique de l'Environnement, numéro spécial. La Convention d'Aarhus*, 1988, nº 4, pp. 397-417.

QUENEUDEC Jean-Pierre, « L'affaire de la Sentence arbitrale du 31 juillet 1989 devant la CIJ (Sénégal c. Guinée-Bissau) », *Annuaire français de droit international*, volume 37, 1991, pp. 419-443.

Id., « L'affaire de la sentence arbitrale du 31 juillet 1989 devant la CIJ (Sénégal c. Guinée-Bissau », *Annuaire français de droit international*, volume 37, 1991, pp. 419-443.

Id., « L'arbitrage relatif à la détermination de la frontière maritime entre la Guinée-Bissau et le Sénégal (31 juillet 1989) », *Annuaire français de droit international*, volume 35, 1989, pp. 325-338.

Id., « La proclamation Reagan sur la zone économique exclusive des Etats-Unis », *Annuaire français de droit international*, volume 29, 1983, pp. 710-714.

Id., « Chronique du droit de la mer », *Annuaire français de droit international*, volume 23, 1977, pp. 730-744.

Id., « Chronique du droit de la mer », *Annuaire français de droit international*, volume 16, 1970, pp. 733-742.

Id., « Chronique du droit de la mer », *Annuaire français de droit international*, volume 15, 1969, pp. 737-760.

Id., « L'incidence de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », *Annuaire français de droit international*, volume 14, 1968, pp. 701-718.

QUENEUDEC Jean-Pierre, LEVINET Michel et SUDRE Frédéric, « Chronique du droit de la mer », *Annuaire français de droit international*, volume 20, 1974, pp. 830-840.

RAMBAUD Patrick, « La compétence du tribunal C.I.R.D.I saisi après une décision d'annulation », *Annuaire français de droit international*, volume 34, 1988, pp. 209-215.

Id., « L'annulation des sentences Klöckner et Amco », *Annuaire français de droit international*, volume 32, 1986, pp. 259-274.

Id., « L'affaire "des Pyramides" (arrêt du 12 juillet 1984 de la Cour d'Appel de Paris) », *Annuaire français de droit international*, volume 31, 1985, pp. 508-520.

Id., « Deux arbitrages du C.I.R.D.I », *Annuaire français de droit international*, volume 30, 1984, pp. 391-408.

Id., « Premiers enseignements des arbitrages du CIRDI », *Annuaire français de droit international*, volume 28, 1982, pp. 471-491.

Id., « Arbitrage, concession et nationalisation- quelques observations sur la sentence B.P », *Annuaire français de droit international*, volume 27, 1981, pp. 222-230.

Id., « Un arbitrage pétrolier : la sentence Liamco », *Annuaire français de droit international*, volume 26, 1980, pp. 274-292.

Id., « Les suites d'un différend pétrolier : l'affaire Liamco devant le juge français », *Annuaire français de droit international*, volume 25, 1979, pp. 820-834.

REGLAT-BOIREAU Arnaud, « La désaffectation des installations en mer », *Annuaire français de droit international*, volume 28, 1982, pp. 873-884.

REMOND-GOUILLOUD Martine, « Le préjudice écologique, version française », *Le Droit maritime français*, novembre 2010, nº 719, pp. 903-906.

Id., « MARPOL : mode d'emploi », *Le Droit maritime français*, novembre 2002, nº 631, pp. 897-904.

Id., « Marées noires : les Etats-Unis à l'assaut (L'Oil Pollution Act 1990) », *Le Droit maritime français*, juin 1991, nº 506, pp. 339-353.

RIGAUX François, « Des dieux et des héros. Réflexions sur une sentence arbitrale », *Revue critique de droit international privé*, 1978, pp. 435-459.

ROBIN Cécile, « La réparation des dommages causés par le naufrage de l'Erika : un nouvel échec dans l'application du principe pollueur-payeur », *Revue juridique de l'Environnement, numéro spécial. La Convention d'Aarhus*, 2003, nº 1, pp. 31-60.

ROILLE Alendra Bellayer, « Les enjeux politiques autour des frontières maritimes » [en ligne], *CERISCOPE Frontières*, 2011, www.ceriscope.sciences-po.fr/content/part2/les-enjeux-politiques-autour-des-frontieres-maritimes, [consulté le 19 juillet 2015].

ROUSSEAU Christophe, « Accident du Prestige : le volet français », *Bulletin d'information du Cedre*, mai 2004, nº 19, pp. 4-20.

Id., « Accident du Prestige, 13 novembre 2002, Cap Finistère (Galice). Les premières leçons », *Bulletin d'information du Cedre*, 1er semestre 2003, nº 18, pp. 15-20.

Id., « Rencontres scientifiques internationales, 20 ans après l'Amoco Cadiz », *Bulletin d'information du Cedre*, 2e semestre 1998, nº 12, pp. 4-11.

SALMON Jean, « La sentence du 19 février 1968 du tribunal d'arbitrage dans l'affaire de la frontière occidentale entre l'Inde et le Pakistan (Affaire du Rann de Kutch) », *Annuaire français de droit international*, volume 14, 1968, pp. 217-236.

SANDRIN-DEFORGE Armelle, « Ressources marines et délimitation des zones en mer : les grandes manœuvres », *Bulletin du droit de l'Environnement industriel*, 2015, nº 56, pp. 21-23.

SCHRAGE Wiecher, « La Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement », *Revue juridique de l'Environnement, numéro spécial. La Convention d'Aarhus*, 1999, pp. 5-7.

SEBILLE-LOPEZ Philippe, « Les hydrocarbures au Nigéria et la redistribution de la rente pétrolière », *Afrique contemporaine*, 2005/4, nº 216, pp. 151-181.

SIMONET Loïc, « Les pipelines internationaux, vecteurs de prospérité, de puissance et de rivalités. Oléoducs et gazoducs dans la géopolitique et les relations internationales. », *Revue internationale et stratégique*, 1, 2007, nº 65, pp. 51-64.

SOREL Jean-Marc, « La frontière comme enjeu de droit international » [en ligne], *CERISCOPE Frontières*, 2011, www.ceriscope.sciences-po.fr/content/part2/la-frontiere-comme-enjeu-de-droit-international, [consulté le 19 juillet 2015].

STEINMETZ Benoit, « Préjudice écologique et réparation des atteintes à l'environnement. Plaidoyer pour une catégorie nouvelle de préjudice. », *Revue européenne de droit de l'Environnement*, projet de convention relative au statut international des déplacés environnementaux 2008, nº 04, pp. 407-419.

STERN Brigitte, « Quelques observations sur les règles internationales relatives à l'application extraterritoriale du droit », *Annuaire français de droit international*, volume 32, 1986, pp. 7-52.

Id., « Trois arbitrages, un même problème, trois solutions », *Revue de l'Arbitrage*, 1980, nº 1, pp. 3-43.

Id., « A propos de l'accident d'Ekofisk- Problèmes posés par la pollution provoquée par les installations de production pétrolière off-shore », *Annuaire français de droit international*, volume 24, 1978, pp. 772-791.

STRUILLOU Jean-François, « L'évolution du cadre légal des études d'impact », *Revue juridique de l'Environnement, numéro spécial. La Convention d'Aarhus*, 2004, numéro spécial. Le juge administratif et l'environnement, pp. 75-82.

SYLVESTRE Daniel, ROUSSEAU Christophe et ROUMEGOU Bruno, « Les rejets illicites d'hydrocarbures par les navires : preuves et conséquences en cas de pollution », *Bulletin d'information du Cedre*, 1997, nº 10-2e semestre, pp. 4-6.

TAVERNIER Paul, « Les différends frontaliers terrestres dans la jurisprudence de la C.I.J », *Annuaire français de droit international*, volume 47, 2001, pp. 137-148.

TAXIL Bérangère, « Les critères de l'applicabilité directe des traités internationaux aux Etats-Unis et en France », *Revue internationale de droit Comparé.*, Vol. 59, 2007, nº 1, pp. 157-176.

TIERCELIN Claudine, MARCHAND Michel et ROUSSEAU Christophe, « Accident de l'Erika, Golfe de Gascogne (Sud-Bretagne), 12 décembre 1999 », *Bulletin d'information du Cedre*, 1er et 2e semestres, 1er semestre 2000, nº 13, pp. 10-19.

TOUZE Sébastien, « Affaire relative à la délimitation maritime en mer Noire (Roumanie/Ukraine) : une clarification didactique de la règle de "l'équidistance-circonstances pertinentes" », *Annuaire français de droit international*, volume 55, 2009, pp. 221-251.

TRANCHANT Baptiste, « L'arrêt rendu par la Cour Internationale de Justice sur la Demande en interprétation de l'arrêt Avena », *Annuaire français de droit international*, volume 55, 2009, pp. 191-220.

TREVES Tullio, « Le Règlement du Tribunal international du droit de la mer entre tradition et innovation », *Annuaire français de droit international*, volume 43, 1997, pp. 341-367.

Id., « Intervention en haute mer et navires étrangers », *Annuaire français de droit international*, volume 41, 1995, pp. 651-675.

Id., « Réflexions sur quelques conséquences de l'entrée en vigueur de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer », *Annuaire français de droit international*, volume 40, 1994, pp. 849-863.

Id., « La limite extérieure du plateau continental : Evolution récente de la pratique », *Annuaire français de droit international*, volume 35, 1989, pp. 724-735.

Id., « La pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins en Droit international », *Annuaire français de droit international*, volume 24, 1978, pp. 827-850.

VAN DE BREUCKER Jean, « La Convention de Londres sur la pêche du 9 mars 1964 », *Revue belge de droit international*, 1966, pp. 143-166.

VAN DER MENSBRUGGHE Yves, « Le pouvoir de police des Etats en haute mer », *Revue belge de droit international*, 1975, n° 1, pp. 56-102.

VAN LANG Agathe, « Le principe de participation : un succès inattendu », *Les Nouveaux Cahiers du Conseil Constitutionnel*, février 2014, n° 43, pp. 25-41.

VEDEL Georges, « Le problème de l'arbitrage entre gouvernements ou personnes de droit public et personnes de droit privé », *Revue de l'Arbitrage*, 1961, n° 2, p. 116.

VERHOEVEN Joe, « Droit international des contrats et droit des gens (A propos de la sentence rendue le 19 janvier 1977 en l'affaire California Asiatic Oil Company et Texaco Overseas Oil Company c. Etat libyen) », *Revue belge de droit international*, 1979-1978, pp. 209-230.

Id., « Traités ou contrats entre Etats ? », *Journal de droit international*, 1984, pp. 5-36.

Id., « La notion d'"applicabilité directe" du droit international », *Revue belge de droit international*, 1980, n° 2, pp. 243-264.

VIGNES Daniel-Henri, « La médiation de M. Enrique Iglesias sur l'application pour les années 1988-1992 de l'accord de pêche franco-canadien du 27 mars 1972 », *Annuaire français de droit international*, volume 35, 1989, pp. 807-815

Id., « Procédures internationales d'enquête : rapports des Commissions instituées en vertu de l'article 26 de la Constitution de l'Organisation Internationale », *Annuaire français de droit international*, volume 9, 1963, pp. 438-459.

VOELCKEL Michel, « Aperçu de quelques problèmes techniques concernant la délimitation des frontières maritimes », *Annuaire français de droit international*, volume 25, 1979, pp. 693-711.

VON MÜHLENDAHL Paul, « L'arrêt de la Cour Internationale de Justice dans l'affaire de la délimitation maritime en mer Noire (Roumanie c. Ukraine) : l'aboutissement d'un processus vieux de quarante ans ? », *Revue québécoise de droit international*, 2009, n° 22.2, pp. 1-23.

WAELBROECK Olivier, « La réparation des atteintes aux investissements étrangers : le discounted-cash-flow », *Revue belge de droit international*, 1990, n° 1990/2, pp. 465-475.

WEIL Prosper, « Droit international et contrat d'Etat », *Pedone*, 1981, [consulté le 15 février 2017].

Id., « Les clauses de stabilisation ou d'intangibilité insérées dans les accords de développement économique », *Pedone*, 1974, pp. 301-328.

ZOLLER Elisabeth, « Observations sur la révision et l'interprétation des sentences arbitrales », *Annuaire français de droit international*, volume 24, 1978, pp. 327-351.

Id., « Note sur la sentence interprétative du 14 mars 1978 rendue dans l'affaire de délimitation du Plateau continental entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord », *Annuaire français de droit international*, volume 23, 1977, pp. 1293-1303,

Id., « L'affaire de la délimitation du plateau continental entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord- Décision du 30 juin 1977 », *Annuaire français de droit international*, volume 23, 1977, pp. 359-407.

« La publication des engagements internationaux de la France », *Annuaire Français de droit International*, volume 8, 1962, pp. 888-905.

IV. ARTICLES DE COLLOQUE, ARTICLES DE BLOG, ARTICLES DE JOURNAL, DOCUMENTS, ÉTUDES

ATIOPOU Amevi Médard, « Nigéria : vols du pétrole, déclin de la production et perte de 10.5 milliards de dollars de revenus » [en ligne], *Pazisma*, 4 septembre 2013, www.pazisma.com, [consulté le 19 mars 2016].

CEDEAO-CEEAC, « Les défis sécuritaires du Golfe de Guinée », juin 2013.

DALBERTO Séverine Awenengo, Frontières et indépendances en Afrique subsaharienne. Compte rendu de colloque, vol. 235, Paris, Afrique contemporaine, 2010, pp. 73-83.

DESMOULIN Michel, « L'intangibilité des frontières ne cesse d'être remise en cause », sur *Le Bog-Notes de Michel Desmoulin* [en ligne], publié le 31 octobre 2014, [consulté le 9 juin 2015].

FBI, « Situation sécuritaire : des navires de guerre français à Abidjan/ l'opération "Corymbe" en marche... les marins ivoiriens en alerte ! », *Le Mandat N°1341*, avril 2014, [consulté le 13 avril 2016].

GRIP, « Sûreté et sécurité maritimes dans l'espace CEEAC : enjeux et perspectives », 2014. www.grip.org, [consulté le 13 avril 2016].

GROS-VERHEYDE Nicolas, « Piraterie : un jugement qui pourrait faire jurisprudence au Kenya », mai 2009, [consulté le 7 juillet 2016].

Id., « Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale », Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité, 2011, www.grip.org, [consulté le 26 février 2014].

INTERNATIONAL CRISIS GROUP, « Le Golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque », 2012, www.crisisgroup.org, [consulté le 26 février 2014].

IRIN, « Afrique de l'Ouest : définir la piraterie dans le golfe de Guinée », 2012, http:// www.irinnews.org/fr/report/97015, [consulté le 19 mars 2016].

ISSA-SAYEGH Joseph, « Droit des sociétés commerciales : droit commun et régimes particuliers », www.ohada.com/ohadata/doctrine D-03-09, [consulté le 8 janvier 2017].

LUNTUMBUE Michel, « Mouvement pour l'émancipation du Delta du Niger (MEND) », 2011, [consulté le 6 juillet 2016].

NDONG Noël, « Sécurité maritime : les actes de piraterie en hausse dans le Golfe de Guinée », *International*, 24 octobre 2013.

PAURON Michaël, BALLONG Stéphane, MEYER Jean-Michel *et al.*, « Pétrole : les frontières de la discorde », *Jeune Afrique*, 2010, [consulté le 19 juillet 2015].

PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR L'ENVIRONNEMENT, « Les mers régionales : une stratégie de survie pour nos océans et nos côtes », PNUE, 2000, [consulté le 31 juillet 2016].

SCHULER Mike, « Paul Watson and Sea Shepherd are Pirates, U.S says », sur *GCaptain* [en ligne], publié le 27 février 2013 sur le blog gCaptain, [consulté le 12 juillet 2016].

SIDIBE Amsatou Sow, Communication introductive générale, Ouagadougou, Les Cahiers de l'Association Ouest Africaine des Hautes juridictions Francophones, 2003, pp. 47-66.

TAXIL Bérangère, Méthodes d'intégration du droit international en droits internes, Cour Suprême du Canada Ottawa, Ahjucaf, 2010, pp. 104-115, www. a h j u c a f. o r g, [consulté le 8 août 2017].

THOMAS Pierre-Armand, « Les Plates-formes offshore », Technip/ Arts et Métiers, 2007, [consulté le 20 janvier 2013].

THOUVENIN Jean-Marc, « Piraterie maritime : quel droit, pour quelle juridiction ? », 2012, [consulté le 7 juillet 2016].

UKEJE Charles et MVOMO ELA Wullson, « Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de Guinée », Peace and Security Series, 2013, [consulté le 3 juillet 2016].

YAPO Marina Mabel, *La lutte contre la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigéria*, Programme de Bourses de Recherche Nations Unies-Fondation Nippone du Japon 2012-2013, Faculté de Droit Public International de l'Université de Gand, 2013, 211 p.

V. ARTICLES D'ENCYCLOPÉDIE, DICTIONNAIRES

« Droit de hot pursuit », Wikipédia, [consulté le 5 juillet 2016]. https://www.fr.wikipedia.org/w/index.php?title= Droit de hot pursuit&oldid=120793331

« Piraterie », Wikipédia, https://www.fr.wikipedia.org/w/index.php?title=piraterie&oldid=117082584, [consulté le 19 mars 2016].

BRIGANT Didier et LEBLOND Alexandre, « Forages », Encyclopaedia Universalis, http : www.universalis.fr/encyclopedie/forages/, [consulté le 31 juillet 2016].

GUILLIEN Raymond et VINCENT Jean, « Lexique des termes juridiques », Dalloz, 1995, www.editions-DALLOZ.fr, [consulté le 22 décembre 2015].

GUINCHARD Serge et DEBARD Thierry, « Lexique des termes juridiques », Dalloz, 2014. www.editions-DALLOZ.fr

LAVOISY Olivier, « Premier puits de pétrole », Encyclopaedia Universalis, http: www.universalis.fr/encyclopedie/forages/, [consulté le 31 juillet 2016].

SALMON Jean, « Dictionnaire de droit international public », 2001.

VI. RAPPORTS

ANADARKO CÔTE D'IVOIRE, « Etude d'impact environnemental et social du programme de forage de puits d'exploration dans le bloc CI-528 au large de Jacqueville et d'Abidjan, Côte d'Ivoire », Côte d'Ivoire, 2015, [consulté le 21 novembre 2016].

DIRECTION GÉNÉRALE DES IMPÔTS DE CÔTE D'IVOIRE, « Etude fiscale sur les activités de l'amont pétrolier », Abidjan, 2014, [consulté le 20 août 2018].

FOXTROT INTERNATIONAL et NEXON CONSULTING, « Réactualisation des Etudes d'Impact Environnemental et Social (EIES) des plateformes PF FOXTROT et PF MARLIN de FOXTROT International sur le Bloc CI-27 offshore au large des côtes de Jacqueville », Côte d'Ivoire, 2013, [consulté le 21 novembre 2016].

Id., « Etude d'Impact Environnemental et Social- Projet de pose de pipelines traversant la Canal de Vridi », Côte d'Ivoire, 2012, [consulté le 21 novembre 2016].

GARY I. et KARL Lynn T. « Le fond du baril. Boom pétrolier et pauvreté en Afrique », 2003, [consulté le 21 novembre 2016].

INSTITUT D'ETUDES ET DE SÉCURITÉ, « Le bénin face à l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée », Bénin, 2015, [consulté le 31 juillet 2016].

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE, « Annuaire Statistique du Commerce Extérieur de la Côte d'Ivoire 2013 », Abidjan, Ministère du Plan et du Développement/ Département des Statistique et Synthèses Economiques, 2014, [consulté le 4 août 2018].

LE CLUB DES JURISTES, « Mieux réparer le dommage environnemental », Paris, Associée déclarée, 2012, www.leclubdesjuristes.com, [consulté le 12 juin 2015].

PEYRONNET Jean-Claude et TRUCY François, « Lutte contre la piraterie maritime, une loi utile, une mission sans fin », Paris, Sénat, 2012, [consulté le 8 juillet 2016].

PNUE, « Pollution par pétrole et nettoyage du littoral des côtes des régions de l'Afrique orientale », Nairobi, PNUE, 1985, [consulté le 31 juillet 2016].

Id., « Plan d'Action pour la protection et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », Nairobi, PNUE, 1983, [consulté le 12 avril 2020].

PRIOU Christophe, DE BARSAC Charles-Henri et AUTRES, « Mission “Fipol” », France, Le Grenelle de la Mer, 2010, [consulté le 27 octobre 2010].

« Liberian tanker explodes in Atlantic off Angola », Londres, Golob’s Oil Pollution Bulletin, 1991, [consulté le 31 juillet 2016].

VII. TEXTES NATIONAUX LÉGISLATIFS ET RÈGLEMENTAIRES

« UEMOA - Directive n°04/2008/CM/UEMOA du 28 mars 2008 portant mise en place d’un cadre institutionnel harmonise du sous-secteur maritime au sein de l’UEMOA (www.droit-afrique.com) - UEMOA-Directive-2008-04-cadre-harmonise-sous-secteur-maritime.pdf », [consulté le 20 juillet 2016]. http://droit-afrique.com/upload/doc/uemoa/UEMOA-Directive-2008-04-cadre-harmonise-sous-secteur-maritime.pdf

Acte uniforme OHADA relatif au droit des sociétés commerciales et du groupement d’intérêt économique, avril 1997, p. 1 & s., JO OHADA n° 2 du 01/10/1997., [consulté le 8 janvier 2017].

Arrêté portant attributions et organisation du Laboratoire Central de l’Environnement (LCE), 27 novembre 1986, p. 36, n° 14 MINIMAR.CAB.LCE., [consulté le 23 février 2020].

Arrêté portant modalités de gestion des fonds destinés à la réparation des préjudices subis par l’État et les victimes des déchets toxiques, avril 2007, p. 720., 56 MDPMEF.CAB.

Arrêté relatif à l’application du décret 96-894 du 8 novembre 1996 déterminant les règles et les procédures applicables aux études relatives à l’impact environnemental des projets de développement, 14 novembre 2007, p. 204, 972., [consulté le 15 mars 2015].

Code de conduite de Djibouti.

Code des biens et des obligations (code civil napoléonien), 1810.

Code pénal de Côte d’Ivoire, juillet 1981, p. 1, 81-640.

Code pénal du Cameroun, juin 1967, [consulté le 5 juillet 2016].

Code pénal du Togo, août 1980, JORT n° 20 Spécial., [consulté le 12 juillet 2016].

Constitution de la République du Congo, 20 janvier 2002, p. 31., [consulté le 19 juillet 2016].

Décret déterminant les règles et les procédures applicables aux études relatives à l’impact environnemental des projets de développement, 8 novembre 1996, p. 1062, 96-894., [consulté le 15 mars 2015].

Décret fixant les modalités d’application du principe pollueur-payeur tel que défini par la loi n° 96-766du 3 octobre 1996 portant code de l’environnement, 24 octobre 2012, p. 42, 2012-1047., [consulté le 12 novembre 2017].

Décret portant adhésion de la République de Côte d’Ivoire aux Pactes internationaux relatifs aux droits de l’Homme : pacte international relatif aux droits civils et politiques,

pacte international aux droits économiques, sociaux et culturels du 16 décembre 1966, décembre 1991, p. 393, 91-884., [consulté le 15 juillet 2015].

Décret portant application du code pétrolier, 2 septembre 1970, p. 1524, 70-528., [consulté le 25 mai 2015].

Décret portant attributions et organisation du ministère de la protection de la nature et de l'environnement, 9 mars 1977, p. 556, 77-150., [consulté le 15 février 2020].

Décret portant attributions et organisation du ministère de la protection de la nature et de l'environnement, 9 mars 1977, p. 556, 77-150., [consulté le 26 janvier 2020].

Décret portant changement de la dénomination sociale et augmentation du capital social de la société d'Etat dénommée Caisse Autonome d'Amortissement (CAA), février 2004, p. 345, 2004-188., [consulté le 2 mars 2020].

Décret portant création d'un Etablissement public à caractère administratif dénommé « Centre Ivoirien Antipollution » (CIAPOL) et déterminant ses attributions, son organisation et son fonctionnement, 9 octobre 1991, p. 885, 91-662., [consulté le 27 juillet 2016].

Décret portant création d'une Commission nationale de l'Environnement, janvier 1973, p. 492, 73-31., [consulté le 15 février 2020].

Décret portant création d'une société d'Etat dénommée Société Nationale d'Opérations Pétrolières de la Côte d'Ivoire (PETROCI) et approuvant les Statuts de cette société, 21 octobre 1975, p. 2101, 75-744., [consulté le 14 novembre 2016].

Décret portant création de la société d'économie mixte de type particulier dénommée Société de Gestion des Stocks pétroliers de Côte d'Ivoire (GESTOCI)e, 14 septembre 1983, p. 497, 83-1009., [consulté le 14 novembre 2016].

Décret portant création et organisation d'un Etablissement public à caractère administratif dénommé « Agence Nationale de l'Environnement » (ANDE), juillet 1997, p. 789, 97-393., [consulté le 27 juillet 2016].

Décret portant création et organisation du fonds national de l'environnement, en abrégé FNDE, 14 janvier 1998, p. 267, 98-19., [consulté le 13 janvier 2019].

Décret portant création, organisation et fonctionnement du Conseil national pour la mise en œuvre des principes de l'initiative pour la transparence des industries extractives, février 2008, p. 146, 2008-25., [consulté le 8 mars 2016].

Décret portant création, organisation et fonctionnement du conseil national pour la mise en œuvre des principes de l'initiative pour la transparence des industries extractives, février 2008, p. 146, 2008-25., [consulté le 21 mai 2016].

Décret portant limitation de la mer territoriale en Côte d'Ivoire, 1er août 1967, p. 1050, 67-334., [consulté le 19 avril 2016].

Décret portant modalités générales d'application de la loi relative au code pétrolier, 19 septembre 1996, p. 480, 96-733., [consulté le 9 juillet 2016].

Décret portant organisation du ministère d'Etat, ministère de l'environnement, juin 2003, p. 759, 2003-164., [consulté le 16 février 2020].

Décret portant organisation du ministère de l'environnement et des eaux et forêts, avril 2006, p. 473, 2006-65., [consulté le 16 février 2020].

Décret portant organisation du ministère de l'environnement et de la forêt, 25 novembre 1998, p. 1333, 98-688., [consulté le 16 février 2020].

Décret portant organisation du ministère de l'environnement et du développement durable, décembre 2018, p. 161, 2018-949., [consulté le 16 février 2020].

Décret portant organisation du ministère de l'environnement et du développement durable, 30 novembre 2011, p. 198, 2011-432., [consulté le 16 février 2020].

Décret portant organisation du ministère de l'environnement et du tourisme, 9 mars 1994, p. 284, 94-128., [consulté le 16 février 2020].

Décret portant organisation du ministère de l'environnement, de la construction et de l'urbanisme, février 1991, p. 144, 91-68., [consulté le 16 février 2020].

Décret portant organisation du ministère de la salubrité, de l'environnement et du développement durable, mars 2017, p. 793, 2017-152., [consulté le 16 février 2020].

Décret portant organisation du Plan d'urgence de lutte contre les pollutions accidentelles en mer, en lagune et dans les zones côtières, 28 janvier 1998, p. 459, 98-42., [consulté le 9 août 2016].

Décret portant publication de la Convention créant un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, juillet 1987, p. 358, JORCI n° 36 du 17 septembre 1987., [consulté le 15 juillet 2015].

Décret portant publication de la Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique, adoptée à Bamako le 30 janvier 1991, juin 1994, p. 644, JORCI n° 35 du 25 août 1994., [consulté le 15 juillet 2015].

Décret portant publication de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, février 1984, p. 259, 84-105., [consulté le 9 juillet 2016].

Décret portant publication de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974 (SOLAS 74) et son Protocole du 17 février 1978, juillet 1987, p. 310, 87-769., [consulté le 15 juillet 2015].

Décret portant publication de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973, ensemble son Protocole du 11 février 1978 (MARPOL 1973/1978), juillet 1987, p. 340, 87-778., [consulté le 15 juillet 2015].

Décret portant publication de la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du centre et le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, adoptés à Abidjan le 23 mars 1981, 27 janvier 1982, p. 309, 82-143., [consulté le 15 juillet 2015].

Décret portant ratification de la Convention créant un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée

à Bruxelles le 18 décembre 1971, juillet 1987, p. 357, 87-780., [consulté le 15 juillet 2016].

Décret portant ratification de la Convention de Bâle du 22 mars 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, juin 1994, p. 624, 94-327., [consulté le 8 août 2016].

Décret portant ratification de la Convention de Bamako du 30 janvier 1991 sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique, juin 1994, p. 644, 94-330., [consulté le 8 août 2016].

Décret portant ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, février 1984, p. 80, 84-94.

Décret portant ratification de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974 (SOLAS 74) et son Protocole du 17 février 1978, juillet 1987, p. 310, 87-768., [consulté le 15 juillet 2016].

Décret portant ratification de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973, ensemble son Protocole du 11 février 1978 (MARPOL 1973/1978), juillet 1987, p. 340, 87-777., [consulté le 15 juillet 2016].

Décret portant ratification de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entrainant ou pouvant entrainer une pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, juillet 1973, p. 1263, 73-373., [consulté le 2 février 2016].

Décret portant ratification de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, décembre 1972, p. 113, 72-842., [consulté le 29 mai 2017].

Décret portant ratification de la Convention pour l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes, adoptée par l'Assemblée Générale des Nations Unies le 18 décembre 1979 à New York, 6 septembre 1995, p. 449, 95-672., [consulté le 15 juillet 2015].

Décret portant ratification du Statut de Rome de la Cour pénale internationale, décembre 2012, p. 4, 2012-1183., [consulté le 18 mars 2016].

Décret portant ratification de la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du centre et le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, adoptés à Abidjan le 23 mars 1981, 8 janvier 1982, p. 178, 82-14., [consulté le 2 février 2016].

Décret relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la Côte d'Ivoire, mai 1961, p. 1, 61-157., [consulté le 1 août 2017].

Loi autorisant le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974

(SOLAS 74) et son Protocole du 17 février 1978, juillet 1987, p. 306, 87-767., [consulté le 11 décembre 2016].

Loi autorisant le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973, ensemble son Protocole du 11 février 1978 (MARPOL 1973/1978), juillet 1987, p. 333, 87-776., [consulté le 15 juillet 2016].

Loi autorisant le Président de la République à ratifier la Convention créant un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, juillet 1987, p. 345, 87-779., [consulté le 15 juillet 2016].

Loi autorisant le Président de la République à ratifier la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du centre et le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, adoptés à Abidjan le 23 mars 1981, décembre 1981, p. 58, 81-1048., [consulté le 2 février 2016].

Loi autorisant le Président de la République à ratifier le Statut de Rome de la Cour pénale internationale, décembre 2012, p. 3, 2012-1181., [consulté le 18 mars 2016].

Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'environnement, mars 2005, p. 3697, JORF n° 0051 du 2 mars 2005., [consulté le 11 novembre 2019].

Loi d'orientation sur le développement durable, juin 2014, p. 193, 2014-390., [consulté le 16 mai 2020].

Loi déterminant l'organisation et le fonctionnement du Conseil constitutionnel, juin 2001, p. 458, 2001-303., [consulté le 18 juillet 2017].

Loi déterminant les attributions, la composition, l'organisation et le fonctionnement du Conseil d'Etat, décembre 2018, p. 33, 2018-978., [consulté le 7 mai 2019].

Loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime. | *Legifrance*, [consulté le 20 juillet 2016]. https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006074265

Loi fixant les règles générales relatives aux Etablissements publics nationaux et portant création de catégories d'Etablissements publics et abrogeant la loi N°80-1070 du 13 septembre 1980, juillet 1998, p. 707 & s., 98-388., [consulté le 8 janvier 2017].

Loi fixant les règles générales relatives aux Etablissements publics nationaux et portant création de catégories d'Etablissements publics, juillet 1998, p. 707, 98-388., [consulté le 23 février 2020].

Loi insérant au titre VI de la Constitution un article 85 bis et relative à la Cour pénale internationale, décembre 2012, p. 119, 2012-1134., [consulté le 18 mars 2016].

Loi portant approbation de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, décembre 1983, p. 45, 83-1429., [consulté le 15 juillet 2015].

Loi portant approbation de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entrainant ou pouvant entrainer une pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, juillet 1973, p. 1259, 73-361., [consulté le 2 février 2016].

Loi portant approbation de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, décembre 1972, p. 103, JORCI n° 04 du 18 janvier 1973., [consulté le 29 mai 2017].

Loi portant code de l'environnement, 3 octobre 1996, p. 114, 96-766., [consulté le 15 juillet 2015].

Loi portant code des hydrocarbures du Congo, août 1994, [consulté le 18 octobre 2014].

Loi portant code des hydrocarbures du Togo, février 1999, [consulté le 17 octobre 2014].

Loi portant code pénal, juin 2019, p. 201, 2019-574., [consulté le 28 octobre 2019].

Loi portant code pétrolier de la Côte d'Ivoire, août 1970, p. 1275, 70-489., [consulté le 25 mai 2015].

Loi portant code pétrolier de la Côte d'Ivoire, août 1996, p. 63 & s., 96-669., [consulté le 15 juillet 2015].

Loi portant code pétrolier du Bénin, 17 octobre 2006, [consulté le 17 octobre 2014].

Loi portant code pétrolier du Cameroun, décembre 1999.

Loi portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, 1er août 2000, p. 529, 2000-513., [consulté le 15 mai 2014].

Loi portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, 26 mars 1959, p. 369, 59-1., [consulté le 15 juillet 2015].

Loi portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, 3 novembre 1960, p. 1271, 60-356., [consulté le 15 juillet 2015].

Loi portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, 8 novembre 2016, p. 124, 2016-886., [consulté le 13 juin 2017].

Loi portant délimitation des zones placées sous la juridiction nationale de la République de Côte d'Ivoire, 17 novembre 1997, p. 2522, 77-926., [consulté le 8 août 2015].

Loi portant loi-cadre relative à la gestion de l'environnement au Cameroun, août 1996, 96-12., [consulté le 15 juin 2018].

Loi portant modification des articles 11, 12 et 24 de la Constitution, 3 novembre 1960, p. 369, 90-1529., [consulté le 15 juillet 2015].

Loi portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives, juillet 1988, p. 258, 88-651., [consulté le 15 juillet 2015].

Loi portant transfert de la capitale d'Abidjan à Yamoussoukro, 22 mars 1983, p. 174, 83-242., [consulté le 6 juin 2020].

Loi relative à l'accès à l'information d'intérêt public, décembre 2013, p. 11, 2013-867., [consulté le 6 décembre 2018].

Loi relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, 2011-13, 5 janvier 2011, [consulté le 20 juillet 2016].

Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, août 2015, p. 14263, 2015-992., [consulté le 25 mai 2020]. www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2015/8/17/DEVX1413992L/jo/texte

Loi relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi Barnier, février 1995, p. 1840, 95-101., [consulté le 25 juin 2018].

Loi sur la piraterie maritime (Belgique). Le texte | Bruxelles2, [consulté le 20 juillet 2016]. file:///C:/Users/DANHOUE/Desktop/Loi%20sur%20la%20piraterie%20maritime%20(Belgique).%20Le%20texte%20_%20Bruxelles2.htm

Ordonnance portant création d'un compte d'application spécial dénommé « fonds d'actions pétrolières », avril 1976, p. 1101, 76-299., [consulté le 7 juillet 2015].

A. Côte d'Ivoire

Acte uniforme OHADA relatif au droit des sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique, JO OHADA n° 2 du 01/10/1997, 1 (1997).

Arrêté n° 14 MINIMAR.CAB.LCE du 27 novembre 1986 portant attributions et organisation du Laboratoire Central de l'Environnement (LCE), JORCI n° 04 du 22 janvier 1987, p. 36.

Arrêté n° 56 MDPMEF.CAB. portant modalités de gestion des fonds destinés à la réparation des préjudices subis par l'Etat et les victimes des déchets toxiques, JORCI n° 2007-14 du 5 avril 2007, p. 720.

Arrêté n° 972 du 14 novembre 207 relatif à l'application du décret 96-894 du 8 novembre 1996 déterminant les règles et les procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement, JORCI n° 14 du 2 avril 2009, p. 204.

Code de conduite de Djibouti (s. d.).

Code des biens et des obligations (code civil napoléonien), Pub. L. No. 1810 (s. d.).

Décret n° 61-157 du 18 mai 1961 relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la Côte d'Ivoire, JORCI n° 31 du 1er juin 1961, p. 1.

Décret n° 67-334 du 1er août 1967 portant limitation de la mer territoriale en Côte d'Ivoire, JORCI n° 36 du 17 août 1967, p. 1050.

Décret n° 70-528 du 2 septembre 1970 portant application du code pétrolier, JORCI n° 46 du 17 août 1970, p. 1524.

Décret n° 72-842 du 21 décembre 1972 portant ratification de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, JORCI n° 04 du 18 janvier 1973, p. 113.

Décret n° 73-31 du 24 janvier 1973 portant création d'une Commission nationale de l'Environnement, JORCI n° 15 du 29 mars 1973, p. 492.

Décret n° 73-373 du 26 juillet 1973 portant ratification de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entrainant ou pouvant entrainer une pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, JORCI n° 40 du 6 septembre 1973, p. 1263.

Décret n° 75-744 du 21 octobre 1975 portant création d'une société d'Etat dénommée Société nationale d'Opérations pétrolières de la Côte d'Ivoire et approuvant les statuts de cette société PETROCI, JORCI n° 58 du 20 novembre 1975, p. 2101.

Décret n° 77-150 du 9 mars 1977 portant attributions et organisation du ministère de la protection de la nature et de l'environnement, JORCI n° 13 du 31 mars 1977, p. 556.

Décret n° 82-14 du 8 janvier 1982 portant ratification de la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du centre et le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, adoptés à Abidjan le 23 mars 1981, JORCI n° 11 du 4 mars 1982, p. 178.

Décret n° 82-143 du 27 janvier 1982 portant publication de la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du centre et le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, adoptés à Abidjan le 23 mars 1981, JORCI n° 18 du 22 avril 1982, p. 309.

Décret n° 83-1009 du 14 septembre 1983 portant création de la société d'économie mixte de type particulier dénommée Société de Gestion des Stocks pétroliers de Côte d'Ivoire (GESTOCI), JORCI n° 38 du 29 septembre 1983, p. 497.

Décret n° 84-94 du 15 février 1984 portant ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, JORCI n° 1984-04 du 23 février 1984, p. 80.

Décret n° 84-105 du 15 février 1984 portant publication de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, JORCI n° 1984-21 du 17 mai 1984, p. 259.

Décret n° 85-949 du 12 septembre 1985 relatif à l'organisation du plan d'intervention d'urgence contre les pollutions accidentelles en mer, en lagune ou dans les zones côtières, JORCI n° 40 du 19 septembre 1985, p. 414.

Décret n° 87-768 du 28 juillet 1987 portant ratification de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre

1974 (SOLAS 74) et son Protocole du 17 février 1978, JORCI n° 32 du 20 août 1987, p. 310.

Décret n° 87-769 du 28 juillet 1987 portant publication de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974 (SOLAS 74) et son Protocole du 17 février 1978, JORCI n° 32 du 20 août 1987, p. 310.

Décret n° 87-777 du 28 juillet 1987 portant ratification de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973, ensemble son Protocole du 11 février 1978 (MARPOL 1973/1978), JORCI n° 35 du 10 septembre 1987, p. 340.

Décret n° 87-778 portant publication de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973, ensemble son Protocole du 11 février 1978 (MARPOL 1973/1978), JORCI n° 35 du 10 septembre 1987, p. 340.

Décret n° 87-780 du 28 juillet 1987 portant ratification de la Convention créant un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, JORCI n° 36 du 17 septembre 1987, p. 357.

Décret n° 87-781 du 28 juillet 1987 portant publication de la Convention créant un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, JORCI n° 36 du 17 septembre 1987, p. 358.

Décret n° 91-68 du 20 février 1991 portant organisation du ministère de l'environnement, de la construction et de l'urbanisme, JORCI n° 10 du 4 mars 1991, p. 144.

Décret n° 91-662 du 9 octobre 1991 portant création d'un Établissement public à caractère administratif dénommé « Centre Ivoirien Antipollution » (CIAPOL) et déterminant ses attributions, son organisation et son fonctionnement, JORCI n° 47 du 21 novembre 1991, p. 885.

Décret n° 91-884 du 27 décembre 1991 portant adhésion de la République de Côte d'Ivoire aux Pactes internationaux relatifs aux droits de l'Homme : pacte international relatif aux droits civils et politiques, pacte international aux droits économiques, sociaux et culturels du 16 décembre 1966, JORCI n° 19 du 7 mai 1992, p. 393.

Décret n° 94-128 du 9 mars 1994 portant organisation du ministère de l'environnement et du tourisme, JORCI n° 17 du 21 avril 1994, p. 284.

Décret n° 94-327 du 9 juin 1994 portant ratification de la Convention de Bâle du 22 mars 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, JORCI n° 34 du 18 mai 1994, p. 624.

Décret n° 94-330 du 9 juin 1994 portant ratification de la Convention de Bamako du 30 janvier 1991 sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique, JORCI n° 35 du 25 août 1999, p. 644.

Décret n° 94-331 du 9 juin 1994 portant publication de la Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique, adoptée à Bamako le 30 janvier 1991, JORCI n° 35 du 25 août 1994, p. 644.

Décret n° 95-672 du 6 septembre 1995 portant ratification de la Convention pour l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes, adoptée par l'Assemblée Générale des Nations Unies le 18 décembre 1979 à New York, JORCI n° 21 du 27 mai 1999, p. 449.

Décret n° 96-97 du 17 janvier 1996 portant création d'une direction des grandes entreprises au sein de la Direction générale des Impôts, JORCI n° 03 du 18 janvier 1996, p. 85.

Décret n° 96-733 du 19 septembre 1996 portant modalités générales d'application de la loi relative au code pétrolier, JORCI n° 19 du 8 mai 1997, p. 480.

Décret n° 96-894 du 8 novembre 1996 déterminant les règles et les procédures applicables aux études relatives à l'impact environnemental des projets de développement, JORCI n° 46 du 14 novembre 1996, p. 1062.

Décret n° 97-393 du 9 juillet 1997 portant création et organisation d'un Etablissement public à caractère administratif dénommé « Agence Nationale de l'Environnement » (ANDE), JORCI n° 30 du 24 juillet 1997, p. 789.

Décret n° 97-678 du 3 décembre 1997 portant protection de l'Environnement marin et lagunaire contre la pollution, JORCI n° 06 du 5 février 1998, p. 150.

Décret n° 98-19 du 14 janvier 1998 portant création et organisation du fonds national de l'environnement, en abrégé FNDE, JORCI n° 11 du 12 mars 1998, p. 267.

Décret n° 98-42 du 28 janvier 1998 portant organisation du Plan d'urgence de lutte contre les pollutions accidentelles en mer, en lagune et dans les zones côtières, JORCI n° 18 du 30 avril 1998, p. 459.

Décret n° 98-688 du 25 novembre 1998 portant organisation du ministère de l'environnement et de la forêt, JORCI n° 53 du 31 décembre 1998, p. 1333.

Décret n° 99-507 du 4 août 1999 portant autorisation exclusive d'exploitation du gisement pétrolier et gazier de la zone spéciale « F » du champ « FOXTROT » du bloc CI-27, JORCI n° 36 du 9 septembre 1999, p. 732.

Décret n° 2003-164 du 12 juin 2003 portant organisation du ministère d'Etat, ministère de l'environnement, JORCI n° 50 du 11 décembre 2003, p. 759.

Décret n° 2004-188 du 19 février 2004 portant changement de la dénomination sociale et augmentation du capital social de la société d'Etat dénommée Caisse Autonome d'Amortissement (CAA), JORCI n° 23 du 3 juin 2004, p. 345.

Décret n° 2006-65 du 13 avril 2006 portant organisation du ministère de l'environnement et des eaux et forêts, JORCI n° 2006-27 du 6 juillet 2006, p. 473.

Décret n° 2008-25 du 21 février 2008 portant création, organisation et fonctionnement du conseil national pour la mise en œuvre des principes de l'initiative pour la transparence des industries extractives, JORCI n° 10 du 6 mars 2008, p. 146.

Décret n° 2009-399 du 17 décembre 2009 portant organisation du Ministère des Mines et de l'Énergie, JORCI n° 2010-24 du 24 juin 2010, p. 346.

Décret n° 2011-432 du 30 novembre 2011 portant organisation du ministère de l'environnement et du développement durable, JORCI n° 11 du 15 mars 2012, p. 198.

Décret n° 2012-225 du 29 décembre 2012 portant autorisation exclusive d'exploitation du gisement pétrolier et gazier « FOXTROT » du bloc CI-27, JORCI n° 12 du 23 mars 2012, p. 248.

Décret n° 2012-225 du 29 décembre 2012 portant autorisation exclusive d'exploitation du gisement pétrolier et gazier « MARLIN » du bloc CI-27, JORCI n° 12 du 23 mars 2012, p. 249.

Décret n° 2012-226 du 29 décembre 2012 portant autorisation exclusive d'exploitation du gisement pétrolier et gazier « MAHI » du bloc CI-27, JORCI n° 12 du 23 mars 2012, p. 249.

Décret n° 2012-368 du 18 avril 2012 portant autorisation exclusive d'exploitation du gisement gazier et pétrolier « GAZELLE » du bloc CI-202, JORCI n° 26 du 28 juin 2012, p. 601.

Décret n° 2012-1047 du 24 octobre 2012 fixant les modalités d'application du principe pollueur-payeur tel que défini par la loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant code de l'environnement, JORCI n° 05.ec du 4 février 2013, p. 42.

Décret n° 2012-1183 du 27 décembre 2012 portant ratification du Statut de Rome de la Cour pénale internationale, JORCI n °01.ec du7 janvier 2013, p. 4.

Décret n° 2014-838 du 17 décembre 2014 portant autorisation exclusive d'exploitation du gisement gazier et pétrolier « GAZELLE » du bloc CI-202, JORCI n° 27 du 2 avril 2015, p. 480.

Décret n° 2017-152 du 1er mars 2017 portant organisation du ministère de la salubrité, de l'environnement et du développement durable, JORCI n° 2017-54 du 6 juillet 2017, p. 793.

Décret n° 2018-949 du 18 décembre 2018 portant organisation du ministère de l'environnement et du développement durable, JORCI n° 2019-14 du 18 février 2019, p. 161.

Directive n° 04/2008/CM/UEMOA du 28 mars 2008 portant mise en place d'un cadre harmonisé du sous-secteur maritime au sein de l'UEMOA, Pub. L. No. 04/2008/CM/UEMOA (2008).

Loi autorisant le Président de la République à ratifier le Statut de Rome de la Cour pénale internationale, JORCI n° 01. ec du 7 janvier 2013, p. 3.

Loi fixant les règles générales relatives aux Établissements publics nationaux et portant création de catégories d'Établissements publics et abrogeant la loi n° 80-1070 du 13 septembre 1980.

Loi n° 59-1 du 26 mars 1959 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, JORCI n° 1959-21 du 28 mars 1959, p. 369.

Loi n° 60-356 du 3 novembre 1960 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, JORCI n° 58 du 4 novembre 1960, p. 1271.

Loi n° 60-366 du 14 novembre 1960 portant institution d'un code de procédure pénale, JORCI n° 12 du 24 février 1961, p. 207.

Loi n° 64-291 du 1er août 1964 portant code des Douanes, JORCI n° 46 du 24 août 1964, p. 1103.

Loi n° 70-489 du 3 août 1970 portant code pétrolier de la Côte d'Ivoire, JORCI n° 39 du 12 août 1970, p. 1275.

Loi n° 72-841 du 21 décembre 1972 portant approbation de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, JORCI n° 04 du 18 janvier 1973, p. 103.

Loi n° 73-361 du 26 juillet 1973 portant approbation de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entrainant ou pouvant entrainer une pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, JORCI n° 40 du 6 septembre 1973, p. 1259.

Loi n° 77-926 du 17 novembre 1977 portant délimitation des zones placées sous la juridiction nationale de la République de Côte d'Ivoire, JORCI n° 1977-56 du 26 décembre 1977, p. 2522.

Loi n° 81-640 du 31 juillet 1981 portant code pénal de Côte d'Ivoire, JORCI n° 1 spécial du 4 janvier 1982, p. 1.

Loi n° 81-1048 du 8 décembre 1981 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du centre et le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, adoptés à Abidjan le 23 mars 1981, JORCI n° 02 du 7 janvier 1982, p. 58.

Loi n° 83-242 du 22 mars 1983 portant transfert de la capitale d'Abidjan à Yamoussoukro, JORCI n° 14 du 7 avril 1983, p. 174.

Loi n° 83-1429 du 30 décembre 1983 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982, JORCI n° 05 du 26 janvier 1984, p. 45.

Loi n° 83-1429 du 30 décembre 1983 portant approbation de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, JORCI n° 1984-05 du 26 janvier 1984, p. 45.

Loi n° 87-767 du 28 juillet 1987 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974 (SOLAS 74) et son Protocole du 17 février 1978, JORCI n° 32 du 20 août 1987, p. 306.

Loi n° 87-773 du 28 juillet 1987 autorisant le président de la République à ratifier la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des

déchets et d'autres matières, adoptée à Londres, le 13 novembre 1972, JORCI n° 34 du 3 septembre 1987, p. 325.

Loi n° 87-776 du 28 juillet 1987 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973, ensemble son Protocole du 11 février 1978 (MARPOL 1973/1978), JORCI n° 35 du 10 septembre 1987, p. 333.

Loi n° 87-779 du 28 juillet 1987 autorisant le Président de la République à ratifier la Convention créant un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, JORCI n° 36 du 17 septembre 1987, p. 345.

Loi n° 88-651 du 7 juillet 1988 portant protection de la santé publique et de l'environnement contre les effets des déchets industriels toxiques et nucléaires et des substances nocives, JORCI n° 27 du 7 juillet 1988, p. 258.

Loi n° 90-1529 du 6 novembre 1990 portant modification des articles 11, 12 et 24 de la Constitution de la République de Côte d'Ivoire, JORCI n° 43 du 7 novembre 1990, p. 369.

Loi n° 96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier de la Côte d'Ivoire, JORCI n° 04 du 3 janvier 1997, p. 63.

Loi n° 96-766 du 3 octobre 1996 portant code de l'environnement, JORCI n° 06 du 6 février 1997, p. 114.

Loi n° 98-388 du 2 juillet 1998 fixant les règles générales relatives aux Établissements publics nationaux et portant création de catégories d'Établissements publics, JORCI n° 30 du 23 juillet 1998, p. 707.

Loi n° 2000-513 du 1er août 2000 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, JORCI n° 30 du 3 août 2000, p. 529.

Loi n° 2001-303 du 5 juin 2001 déterminant l'organisation et le fonctionnement du Conseil constitutionnel, JORCI n° 24 du 14 juin 2001, p. 458.

Loi n° 2012-1134 du 13 décembre 2012 insérant au titre VI de la Constitution un article 85 bis et relative à la Cour pénale internationale, JORCI n° sp du 18 décembre 2012, p. 119.

Loi n° 2013-867 du 23 décembre 2013 relative à l'accès à l'information d'intérêt public, JORCI n° 01 NS du 3 janvier 2014, p. 11.

Loi n° 2014-138 du 24 mars 2014 portant code minier, JORCI n° 03 NS du 2 avril 2014, p. 48.

Loi n° 2014-390 du 20 juin 2014 d'orientation sur le développement durable, JORCI n° 09 NS du 2 juillet 2014, p. 193.

Loi n° 2016-86 du 8 novembre 2016 portant Constitution de la République de Côte d'Ivoire, JORCI n° 16 Spécial du 9 novembre 2016, p. 124.

Loi n° 2018-975 du 27 décembre 2018 portant code de procédure pénale, JORCI n° 04 NS du 13 mars 2019, p. 1.

Loi n° 2018-978 du 27 décembre 2018 déterminant les attributions, la composition, l'organisation et le fonctionnement du Conseil d'Etat, JORCI n° 2 NS du 6 mars 2019, p. 33.

Loi n° 2019-574 du 26 juin 2019 portant code pénal, JORCI n° 09 NS du 10 juillet 2019, p. 201.

Loi n° extra du 10 mars 1927 relative à l'extradition des étrangers.

Ordonnance n° 76-299 du 20 avril 1976 portant création d'un compte d'application spécial dénommé « fonds d'actions pétrolières », JORCI n° 28 du 17 juin 1976, p. 1101.

Ordonnance n° 2012-369 du 18 avril 2012 modifiant la loi n° 96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier, JORCI n° 27 du 5 juillet 2012, p. 626.

Ordonnance n° 2012-487 du 7 juin 2012 portant code des investissements, JORCI n° 38 du 20 septembre 2012, p. 843.

Ordonnance n° 2018-144 du 14 février 2018 modifiant l'article 169 e) de la loi n° 2014-138 du 24 mars 2014 portant code minier, JORCI n° 30 du 12 avril 2018, p. 361.

B. Autres Pays

Code pénal du Cameroun, 67/LF/1 § (1967).

Code pénal du Togo, JORT n° 20 Spécial, 80-1 (1980).

Constitution de la République du Congo (2002).

Décret n° 2000-485 du 30 juin 2000 fixant les modalités d'application de la loi n° 99-013 du 22 décembre 1999 portant code pétrolier du Cameroun.

Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, JORF n° 0189 du 18 août 2015, p. 14263.

Loi relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi Barnier, Pub. L. No. 95-101, JORF n° 29 du 3 février 1995 1840 (1995).

Loi sur la piraterie maritime (Belgique). Le texte | Bruxelles2. Consulté le 20 juillet 2016.

Ordonnance n° 29 du 12 août 1971 portant code de la marine marchande du Togo, JORT du 16 septembre 1971, p. 461.

Loi sur la piraterie maritime (Belgique). Le texte | Bruxelles2. Consulté le 20 juillet 2016.

Ordonnance n° 29 du 12 août 1971 portant code de la marine marchande du Togo, JORT du 16 septembre 1971, p. 461.

Loi portant loi-cadre relative à la gestion de l'environnement au Cameroun, Pub. L. No. 96-12 (1996).

Loi relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, Pub. L. No. 2011-13 (2011).

Loi relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi Barnier, Pub. L. No. 95-101, JORF n° 29 du 3 février 1995, p.1840

Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'environnement, Pub. L. No. JORF n° 0051 du 2 mars 2005, p.3697.

Loi n° 2005/007 du 27 juillet 2005 portant code de procédure pénale du Cameroun, Pub. L. No. 2005/007 (2005).

Loi n° 2006-18 du 17 octobre 2006 portant code pétrolier du Bénin, 2006-18 § (2006).

Loi n° 2010-11 du 27 décembre 2010 portant code de la marine maritime en République du Bénin, Pub. L. No. 2010-11 (2010).

Loi n° 99-003 du 18 février 1999 portant code des hydrocarbures du Togo, 99-003 § (1999).

Loi n° 99-013 du 22 décembre 1999 portant code pétrolier du Cameroun, 99-013 § (1999).

Loi n° 24-94 du 23 août 1994 portant code des hydrocarbures du Congo, 24-94 § (1994).

Loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime. | Legifrance. Consulté le 20 juillet 2016. https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006074265.

VIII. CONVENTIONS INTERNATIONALES

CONSEIL DE SÉCURITÉ DES NATIONS UNIES, *Résolution 1838 du Conseil de sécurité des Nations Unies*, 7 octobre 2008, 1838., [consulté le 8 juillet 2016].

Id., *Résolution 1851 du Conseil de sécurité des Nations Unies*, décembre 2008, 1851., [consulté le 8 juillet 2016].

Id., *Résolution 1846 du Conseil de sécurité des Nations Unies*, décembre 2008, 1846., [consulté le 8 juillet 2016].

Id., *Résolution 1816 du Conseil de sécurité des Nations Unies*, juin 2008, 1816., [consulté le 8 juillet 2016].

OMI, *Protocole relatif à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires*, 2 novembre 1973, [consulté le 24 août 2015].

Id., *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires*, 2 novembre 1973, [consulté le 24 août 2015].

Id., *Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures*, mai 1954, [consulté le 3 août 2016].

ONU, *Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement*, juin 1992.

Id., *Convention de Montego Bay sur le droit de la mer*, Recueil des Traités des Nations-Unies, décembre 1982, 1834, I-31363., [consulté le 10 octobre 2014].

Id., *Convention de Vienne sur la succession d'Etats en matière de Traités*, Recueil des Traités, août 1978, p. 27, 1946, p. 3., [consulté le 26 juin 2017].

Id., *Règlement de la Cour Internationale de Justice*, avril 1978, [consulté le 11 juin 2015].

Id., *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie en mer*, Recueil des Traités des Nations-Unies, novembre 1974, 1185., [consulté le 10 octobre 2014].

Id., *Déclaration de Stockholm sur l'environnement*, juin 1972.

Id., *Convention de Vienne sur le droit des Traités*, mai 1969, p. 71, 1155, I-18232., [consulté le 15 juin 2017].

Id., *Convention de Genève sur le plateau continental*, avril 1958, [consulté le 11 juin 2015].

Id., *Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contigüe*, avril 1958, [consulté le 11 juin 2015].

Id., *Convention de Genève sur la haute mer*, Recueil des Traités des Nations-Unies, avril à Genève 1958, 450, p. 82.

Id., *Statut de la Cour Internationale de Justice*, juin 1945, p. 33., [consulté le 11 juin 2015].

Id., *Charte des Nations-Unies*, juin 1945, p. 18., [consulté le 11 juin 2015].

Id., *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime*, 0.747.71.

OUA, *Charte Africaine des Droits de l'Homme et des Peuples*, Nairobi, juin 1981.

Acte général pour le règlement pacifique des différends internationaux, 26 septembre 1928, p. 14., [consulté le 22 juin 2017].

Convention de la Haye pour le règlement pacifique des conflits internationaux, 18 octobre 1907, p. 22., [consulté le 11 juin 2015].

Convention de la Haye pour le règlement pacifique des conflits internationaux, juillet 1899, p. 15., [consulté le 11 juin 2015].

Résolution ONU 1918 - traduction en justice des pirates. Le texte | Bruxelles2, [consulté le 8 juillet 2016]. http://www.bruxelles2.eu/textes-de-base/resolution-1918-sur-la-traduction-en-justice-des-pirates-le-texte/

IX. JURISPRUDENCE

A. Jurisprudence internationale

CEDH, *Affaire Medvedev*, juillet 2008, [consulté le 20 juillet 2016]. http://www.dalloz.fr.ezproxy.unilim.fr/documentation/Document?id=CEDH_LIEUVIDE_2008-07-10_339403&ctxt=0_dCRzMD05NDUzNDZCOcKnaiRzajM9NUFEQzk4QTLCp2okdDEyPTMzOTQvMDPCp2okczc9bGXCp2okdDEzPTEwwqdqJHQxND0wN8KnaiR0MTU9MjAwOMKneCRzZj1wYWdlLXJlY2hlcmNoZQ==&ctxtl=0_cyRwYWdlTnVtPTHCp3

MkdHJpZGF0ZT1GYWxzZcKncyRzbE5iUGFnPTIwwqdzJGlzYWJvPVRydWXCp3MkcGFnaW5nPVRydWXCp3Mkb25nbGV0PQ==&nrf=0_UmVjaGVyY2hlfExpc3Rl

Cour de Justice des Communautés Européennes, juin 2008, nº C-188/07, KOKOTT J., *Commune de Mesquer c/ Total France SA et Total International Ltd*, Revue Européenne de Droit de l'Environnement, vol. 4-441, [consulté le 15 juillet 2017]. www.persee.fr/doc/reden_1283-8446_2008_num_12_4_2064

Cour de Justice de Communautés Européennes, juin 2008, nº C-308/06, KOKOTT J., *Affaire Intertanko*, Revue Européenne de Droit de l'Environnement, vol. 3-301, [consulté le 15 juillet 2017]. www.persee.fr/doc/reden_1283-8446_2008_num_12_3_2047

Cour internationale de Justice, février 2009, *Affaire de la délimitation de la frontière maritime en mer Noire (Roumanie c. Ukraine)*, Recueil, vol. 2009-61, [consulté le 16 juin 2015].

Cour Commune de Justice et d'Arbitrage, juillet 2008, nº 042/2008, *Société LEV-Côte d'Ivoire*, Les Grandes décisions de la CCJA, vol. 129, [consulté le 3 janvier 2017].

Cour Commune de Justice et d'Arbitrage de l'OHADA, juillet 2008, nº 042/2008, *Société LEV-Côte d'Ivoire c/ Peled Nathan*, Les Grandes Décisions de la CCJA, vol. 129, [consulté le 9 janvier 2017].

Cour internationale de Justice, 8 octobre 2007, *Affaire du différend territorial et maritime entre le Nicaragua et le Honduras dans la mer des Caraïbes*, Recueil 2007, vol. II, [consulté le 4 mai 2020].

Cour Commune de Justice et d'Arbitrage, 8 janvier 2004, nº 04, *A.D et Autres c/ Compagnie Multinationale Air Afrique et Autres*, [consulté le 11 mai 2018].

Cour Commune de Justice et d'Arbitrage, 6 novembre 2003, nº 022/2003, *BIAO Côte d'Ivoire contre Nouvelle Scierie d'Agnibilékro et autres*, Recueil de jurisprudence CCJA, vol. 13, [consulté le 22 novembre 2016].

Cour Commune de Justice et d'Arbitrage de l'OHADA, 6 novembre 2003, nº 022/2003, *BIAO Côte d'Ivoire c/Nouvelle Scierie d'Agnibilékro et autres*, Recueil de Jurisprudence CCJA, vol. N°2, 2003-13, [consulté le 9 janvier 2017].

Cour internationale de Justice, 10 octobre 2002, *Affaire de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria*, Recueil, vol. 2002-303, [consulté le 13 juin 2017].

Cour internationale de Justice, 16 mars 2001, *Affaire de la délimitation maritime et des questions territoriales entre Qatar et Bahreïn (Qatar c. Bahreïn)*, Recueil, vol. 2001-40, [consulté le 16 juin 2015].

Cour Commune de Justice et d'Arbitrage, 13 octobre 1999, nº 002/99/EP, *Demande d'avis de la République du Mali du 22 mai 1999*, [consulté le 27 janvier 2018]. www.Ohada.com/ohadata J-02-02

Cour internationale de Justice, juin 1993, *Affaire de la délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen (Danemark c. Norvège)*, Recueil, vol. 1993-38, [consulté le 16 juin 2015].

Cour internationale de Justice, décembre 1986, *Affaire du différend frontalier (Burkina-Faso/ République du Mali)*, Recueil, vol. 1986-554, [consulté le 22 juin 2017].

CIRDI, mai 1985, n° ARB/81/2, *Klöckner contre Cameroun*, Journal de Droit International.

Cour internationale de Justice, 12 novembre 1984, *Affaire de la délimitation maritime dans la région du golfe du Maine (Canada c/ Etats-Unis d'Amérique*, Recueil, vol. 1984-246, [consulté le 18 juin 2017].

Cour de Justice des Communautés Européennes, 9 mars 1978, n° 106/77, *Affaire Société Simmenthal*, Recueil Lebon, vol. 1978-643, [consulté le 8 août 2017].

Cour Internationale de Justice, février 1973, *Affaire relative à la compétence en matière de pêcheries (Royaume-Uni c/ Islande)*, Recueil, vol. 1973-3, [consulté le 18 juillet 2017].

Cour Internationale de Justice, février 1973, *Affaire relative à la compétence en matière de pêcheries (Royaume-Uni c/ Islande et RFA c/ Islande)*, Recueil, vol. 1973-49, [consulté le 18 juillet 2017].

Cour Internationale de Justice, février 1969, *Affaires du Plateau continental de la Mer du Nord (République fédérale d'Allemagne/Danemark, République fédérale d'Allemagne/Pays-Bas*, Recueil, vol. 1969-3, [consulté le 8 juillet 2015].

Cour internationale de Justice, décembre 1951, *Affaire des pêcheries anglo-norvégiennes*, Recueil, vol. 1951, [consulté le 20 juillet 2017].

Cour internationale de Justice, avril 1949, *Affaire du Détroit de Corfou*, Recueil, vol. 1949-4, [consulté le 20 juillet 2015].

Cour Permanente de Justice Internationale, 3 mars 1928, *Affaire de la Compétence des tribunaux de Dantzig*, Recueil des avis consultatifs, vol. Série B, N° 15-4, [consulté le 8 août 2017].

Cour Permanente de Justice Internationale, avril 1933, *Affaire du Statut juridique du Groenland oriental (Norvège c/ Danemark)*, Série A/B, vol. 53-21, [consulté le 3 août 2017].

Cour permanente de Justice internationale, juin 1932, *Affaire des zones franches en Haute-Savoie et du pays de Gex (France c/ Suisse)*, Série A/B, vol. 46-95, [consulté le 3 août 2017].

Cour Permanente de Justice Internationale, février 1932, *Affaire du traitement des nationaux polonais et des autres personnes d'origine ou de langue polonaise sur le territoire de Dantzig*, Recueil des arrêts, ordonnances et avis consultatifs, vol. Série A/B N°44-4, [consulté le 8 août 2017].

Tribunal arbitral, 19 octobre 1928, *Affaire Georges Pinson (France c/ Etats-Unis du Mexique)*, Recueil des sentences arbitrales, vol. V-327, [consulté le 16 août 2017].

Tribunal arbitral, 1er mai 1925, *Affaire des Biens britanniques au Maroc espagnol (Espagne c/ Royaume-Uni)*, Recueil des Sentences arbitrales des Nations Unies, vol. II-615, [consulté le 3 août 2017].

Tribunal arbitral de Genève, août 1958, *Arabie-Saoudite contre Aramco*, Revue critique de droit international privé, [consulté le 13 mars 2017].

Tribunal arbitral, 30 mars 1977, *Affaire de la délimitation du plateau continental entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord et la République française*, Recueil des sentences arbitrales, vol. XVIII-3, [consulté le 17 juin 2015].

Tribunal International du Droit de la Mer, 1er juillet 1999, n° 2, *Affaire du pétrolier Saïga (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c/ Guinée)*, [consulté le 15 juillet 2017].

Tribunal arbitral, juin 1992, *Affaire de la délimitation des espaces maritimes entre le Canada et la France*, Recueil des sentences arbitrales, vol. XXI-265, [consulté le 27 juillet 2017].

Tribunal arbitral, juillet 1989, *Affaire de la délimitation de la frontière maritime entre la Guinée-Bissau et le Sénégal*, Recueil des sentences arbitrales, vol. XX-119, [consulté le 19 juin 2017].

Tribunal international du droit de la mer, 23 septembre 2017, n° 23, *Affaire du différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire dans l'océan atlantique*, [consulté le 23 septembre 2017].

Tribunal international du droit de la mer, 14 mars 2012, n° 16, *Affaire de la délimitation de la frontière maritime entre le Bangladesh et le Myanmar dans le golfe du Bengale (Bangladesh/Myanmar)*, [consulté le 24 juin 2017].

B. Jurisprudence nationale

Chambre administrative de la Cour Suprême, 16 mars 1966, *Affaire Mailland*, [consulté le 9 août 2017].

Chambre d'Accusation de la Cour d'Appel de Rennes, 15 octobre 1979, HUET André, *Interprétation de la Convention de Londres du 12 mai 1954 et de la loi du 26 décembre 1964, modifiée. / Rejet involontaire d'hydrocarbures â la suite d'une avarie. Défaut de précautions raisonnables. Applicabilité des dispositions pénales de la loi de 1964. / Détermination du responsable, en cas de remorquage ou d'assistance au navire à partir duquel a lieu le déversement. Cour d'Appel de Rennes (Chambre d'accusation) 15 octobre 1979.*, Revue Juridique de l'Environnement, [consulté le 1 août 2016]. http://www.persee.fr/doc/rjenv_0397-0299_1980_num_5_1_1526

Cour de Cassation, Chambre criminelle, 25 septembre 2012, Arrêt n° 3439, *Affaire Erika*, [consulté le 10 octobre 2018].

Cour d'Appel de Paris, 11e Chambre des appels correctionnels, 30 mars 2010, Arrêt n° 08-02278, *Affaire Erika*, [consulté le 1 août 2015].

Cour de cassation, 16 septembre 2009, n° 09-82.777, *Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle,16 septembre 2009, 09-82.777, Inédit*, Inédit, [consulté le 8 juillet 2016],https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi &idTexte=JURITEXT000021053597&fastReqId=883121108&fastPos=1.

Cour de cassation, 1ère chambre civile, février 2007, n° 04-13107, *Société Nationale des Pétroles du Congo contre Société Walker international holdings*, inédit, [consulté le 24 mars 2017].

Conseil Constitutionnel, décembre 2003, nº 002/CC/SG, *Conformité à la Constitution du Statut de Rome de la Cour pénale Internationale*, [consulté le 22 octobre 2017].

Conseil d'Etat, 20 octobre 1989, nº 108243, *Affaire Nicolo*, Recueil Lebon, [consulté le 8 août 2017].

Conseil d'Etat, février 1950, *Ministère de l'Agriculture c/ dame Lamotte*, Lebon, [consulté le 21 juin 2017].

Conseil Constitutionnel, 18 janvier 1985, *La règle de la légalité pénale*, Revue de science criminelle, vol. 1985-609, [consulté le 25 octobre 2017].

Cour de Cassation, décembre 1985, *Cour de Cassation, Chambre criminelle, du 10 décembre 1985, 85-90.814, Publié au bulletin*, [consulté le 12 juillet 2016]. https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000007063873&dateTexte=

Cour de Cassation, 1ère Chambre civile, 18 novembre 1986, nº 85-11.324, Journal de Droit International, [consulté le 7 mars 2017].

Cour d'Appel de Paris, juillet 1984, *République Arabe d'Egypte c. SPP*, Journal de Droit International, [consulté le 7 mars 2017].

Cour de Cassation Chambre Mixte, mai 1975, *Affaire Société des Cafés Vabre*, Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation Chambre Mixte, vol. 4-6, [consulté le 7 août 2017].

Cour d'Appel de Daloa, juillet 2002, *Cour d'Appel de Daloa, deuxième chambre civile et commerciale, 10 juillet 2002, n°324, non publié*, [consulté le 26 décembre 2016].

Cour Suprême, Chambre administrative, Arrêt n° du 28 juin 2000, nº 2001-2, *SIBI Siao c/ Ministère de la Construction et de l'Urbanisme*, [consulté le 21 juin 2017].

Cour de Cassation, Chambre Criminelle, 15 janvier 1997, nº 96/82264, Bulletin criminel, vol. 11, [consulté le 14 juin 2015].

Cour de Cassation, 31 mars 1992, *Cour de Cassation, Chambre criminelle, du 31 mars 1992, 90-83.938, Publié au bulletin*, [consulté le 12 juillet 2016]. https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000007068222&dateTexte=

Cour Suprême, Chambre administrative, 27 0 119 apr. J.-C., nº 2001-2, *HAIDAR Ahmed Haïdar c/ Ministère de la Construction et de l'Urbanisme*, [consulté le 21 juin 2017].

Tribunal de Grande Instance de Bastia, décembre 1976, *Affaire de l'immersion industrielle de boues rouges au large de la Corse*, Dalloz, 1977, vol. 427., [consulté le 21 octobre 2018].

Tribunal de Grande Instance de Paris, 31e chambre correctionnelle, 19 mars 2002, *Affaire du Navire Great Century*, Le Droit Maritime Français, 2002, vol. n° 631, [consulté le 27 juillet 2016].

Tribunal de Grande Instance de Paris, 31e chambre correctionnelle, 12 mars 2002, nº 0017390233, *Affaire du Navire Hyundai Continental*, Le Droit Maritime Français, 2002, vol. n° 631, [consulté le 27 juillet 2016].

Tribunal de Grande Instance de Paris, 31e chambre correctionnelle, avril 2002, nº 0103991144, *Affaire du Navire Cape Palmas*, Le Droit Maritime Français, 2002, vol. n° 631, [consulté le 27 juillet 2016].

Tribunal de Grande Instance de Paris, 31e chambre correctionnelle, 14 janvier 2001, nº 9932290286, *Affaire du Navire MV Far-East Victory*, Le Droit Maritime Français, 2002, vol. n° 631, [consulté le 27 juillet 2016].

Tribunal de Grande Instance de Paris, 31e chambre correctionnelle, février 2001, nº 0017995023, *Affaire du Navire Irongate*, Le Droit Maritime Français, 2002, vol. n° 631, [consulté le 27 juillet 2016].

Tribunal de Grande Instance de Paris, 11ème Chambre correctionnelle, 4ème section, 16 janvier 2008, jugement n° 9934895010, *Affaire Erika*, [consulté le 10 octobre 2018].

Table des matières

INTRODUCTION GÉNÉRALE 11

PARTIE I- Une activité indispensable encadrée en amont par le droit 29

Titre 1 - La nécessaire coexistence du droit international et du droit national dans la règlementation de l'activité pétrolière 30

Chapitre 1 - Le régime du droit international dans l'ordre juridique interne : le droit national insensible à l'influence du droit international 31

Section 1 - La transposition du droit international dans l'ordre juridique interne : une œuvre souvent négligée 31

Paragraphe 1- L'adoption des instruments internationaux 32

A - Les mécanismes d'adoption des traités au regard du droit international 33

B - Une lecture critique de l'état d'internalisation en Côte d'Ivoire des conventions internationales en matière pétrolière 35

Paragraphe 2- L'applicabilité du droit international : un postulat souvent ignoré ou relégué 37

A- La nature de convention-cadre 38

B- La réticence observée à l'égard du droit international 39

Section 2 - Une influence limitée par l'apport du droit national à l'effectivité du droit international dans l'ordre juridique interne 43

Paragraphe 1- Les mesures internes nécessaires à l'effectivité du droit international 43

A - Les mesures législatives de mise en œuvre du droit international 44

B - Les mesures réglementaires de mise en œuvre du droit international 45

Paragraphe 2 - La pratique judiciaire du droit international par les juridictions ivoiriennes en matière pétrolière : un exercice juridique quasi inexistant 47

A- Une activité, source de contentieux relevant de la compétence des juridictions internationales 47

B- La rareté des contentieux relevant de la compétence des juridictions nationales 48

Chapitre 2 - Un essai de justification de l'influence du droit international 49

Section 1 - La détermination par le droit international des zones maritimes, socle de l'activité pétrolière offshore 49

Paragraphe 1- La zone maritime de souveraineté de l'Etat côtier : la mer territoriale 49

A - L'historique de l'étendue de la mer territoriale 50

B - Le régime juridique de la mer territoriale 53

Paragraphe 2- Les zones maritimes soumises aux droits souverains de l'État côtier : la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau continental 55

A- La zone économique exclusive 56

1 - La définition et la délimitation de la zone économique exclusive 57

2 - Le régime juridique particulier de la zone économique exclusive 58

B- Le plateau continental 60

1- La définition et la délimitation du plateau continental 60

2- Le régime juridique du plateau continental 62

Section 2 - L'activité pétrolière offshore, source de conflits frontaliers maritimes dans le golfe de Guinée : un phénomène patent soumis au droit international 64

Paragraphe 1- Un essai d'explication des différends frontaliers maritimes dans le golfe de Guinée 65

A - L'absence de délimitation des frontières maritimes 66

B - La convoitise des espaces maritimes pétrolifères : preuve de la ruée vers « l'or noir » 69

Paragraphe 2- Les mécanismes de règlement des différends frontaliers maritimes 71

A- Les mécanismes préconisés par le droit international 72

1 - Les mécanismes non juridictionnels de règlement 73

a - La négociation 73

b - Les bons offices et la médiation 74

2 - Les mécanismes juridictionnels de règlement 78

a - Une diversité d'organes juridictionnels face au défi du droit applicable et de la méthode de délimitation maritime 80

b - La question des voies de recours 93

B- Le recours à la Commission du golfe de Guinée : une contribution mitigée 98

Titre 2 - Le cadre réglementaire interne de l'activité pétrolière offshore 101

Chapitre 1 - Les prérogatives de l'État hôte dans l'activité pétrolière 102

Section 1- Les initiatives de l'État hôte 102
Paragraphe 1- L'initiative personnelle de l'État 102
A - L'État, acteur direct des opérations pétrolières offshore 102
B - L'État, substitué dans les opérations pétrolières offshore 103
Paragraphe 2- L'autorisation administrative, un préalable à l'accomplissement de toute activité pétrolière par un tiers 104
A- La typologie des titres pétroliers 105
1 - Les titres pétroliers relatifs à la recherche ou à l'exploration des hydrocarbures 106
2 - Les titres pétroliers relatifs à l'exploitation des hydrocarbures 108
B- La nature et le régime juridiques des titres pétroliers 109
Section 2 - Les dispositions applicables au contrôle des opérations pétrolières 112
Paragraphe 1- Les dispositions opérant un contrôle indirect 113
A - L'obligation de constituer une société de droit national 113
B - L'obligation de s'assurer auprès des compagnies d'assurances nationales 113
Paragraphe 2 - Les dispositions réalisant un contrôle direct 114
A- Les acteurs du contrôle 114
B- Les modalités du contrôle 115
Paragraphe 3- Le droit pénal interne de l'activité pétrolière : l'affirmation de la compétence nationale 116
A- Une analyse critique au plan pénal de la législation pétrolière de la Côte d'Ivoire 116
B- De l'existence d'un droit pénal pétrolier au regard d'autres législations 118
1 - Les incriminations définies par les codes pétroliers nationaux 119
2 - Une procédure soumise au droit national 121
3 - La phase de jugement : l'affirmation de la compétence des juridictions pénales nationales 122
Section 3 - La règlementation fiscale, douanière et des changes en matière pétrolière 123
Paragraphe 1- La fiscalité pétrolière en Côte d'Ivoire 123

A - Un régime fiscal construit sur des règles générales et spéciales complémentaires 124
B - Les différentes impositions fiscales en matière pétrolière 125
1 - Les impositions spécifiques 125
2 - Les impositions issues du droit commun 127
Paragraphe 2- Le régime douanier et la règlementation des changes en matière pétrolière 128
A- Le régime douanier 128
1- Un régime marqué par le principe des exonérations 128
2- Un principe marqué par des atténuations 128
B- Une politique générale de flexibilité en matière de règlementation des changes 129
Chapitre 2 - Les autres acteurs de l'activité pétrolière offshore 129
Section 1 - Le paysage sociétal de l'activité pétrolière offshore en Côte d'Ivoire 130
Paragraphe 1- Les sociétés opérant dans le secteur pétrolier ivoirien 130
A - L'hégémonie des majors et la concurrence apparente de nouvelles sociétés pétrolières étrangères 130
B - L'émergence des sociétés pétrolières nationales : plaidoyer pour la création d'une société pétrolière à l'échelle régionale ou continentale et la mise en œuvre d'un droit pétrolier unifié 132
1 - Plaidoyer pour la création d'une société pétrolière à l'échelle régionale ou continentale 133
2 - Une vision d'intégration juridique régionale : vers l'unification du droit pétrolier dans le golfe de Guinée 135
Paragraphe 2- Le cadre contractuel, un support indispensable à l'activité pétrolière offshore 136
A- Les conditions de formation et la typologie du contrat pétrolier 138
1- La confirmation des conditions classiques de formation du contrat 139
a - Les conditions relatives aux parties contractantes 139
b - L'activité pétrolière, objet de l'obligation née du contrat pétrolier 144
c - L'exigence d'une cause licite 146
2- La typologie des contrats pétroliers 148

a- Le contrat de concession, symbole de la prédominance des compagnies pétrolières 148

b- Vers un certain équilibre des relations contractuelles : l'avènement du contrat de partage de production 150

c- Les autres types de contrats pétroliers 151

B- La nature juridique des contrats pétroliers 152

C - Le contentieux des contrats pétroliers : une question politico-juridique 158

1 - La dimension politique du contentieux 159

2 - Le règlement juridictionnel du contentieux né des contrats pétroliers 160

a - La détermination de la juridiction compétente 160

b - La recherche du droit applicable au contentieux 164

c - L'efficacité de la décision juridictionnelle 169

d - Les voies de recours contre la sentence arbitrale CIRDI 175

Section 2 - Le statut juridique des installations pétrolières et du personnel salarié 179

Paragraphe 1- Le statut juridique des plates-formes pétrolières 180

A - La nature juridique des plates-formes pétrolières 180

B - La fin de vie : le démantèlement des plates-formes pétrolières 182

Paragraphe 2- Le statut juridique du personnel travaillant sur les plates-formes pétrolières 183

A- Le droit applicable aux relations de travail 184

B- L'exécution du contrat de travail 185

PARTIE II- La prise en compte par le droit des conséquences dommageables de l'activité pétroliére sur l'environnement marin et côtier 186

Titre 1 - Les atteintes à l'environnement marin résultant de l'activité pétrolière offshore 187

Chapitre 1 - Les sources de la pollution pélagique 188

Section 1- La pollution résultant des activités d'exploration et d'exploitation pétrolières offshore 188

Paragraphe 1- Les règles juridiques de prévention de la pollution inhérente aux activités d'exploration et d'exploitation pétrolières 190

A - Des règles générales de prévention de la pollution dérivant de l'exploration et de l'exploitation pétrolières 190

B - Des règles particulières de prévention de la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation pétrolières 194

Paragraphe 2- L'organisation de la lutte en cas de survenance de la pollution 196

A- La notion de situation critique 196

B- L'organisation de la lutte proprement dite 197

Section 2- La pollution marine générée à l'occasion du transport d'hydrocarbures 198

Paragraphe 1- La pollution marine résultant des accidents de pétroliers et des oléoducs 199

A- La pollution marine accidentelle, une conséquence réelle du transport du pétrole par les navires 199

1- Un état synoptique des accidents majeurs de pétroliers et leurs conséquences écologiques 200

2- Une réponse juridique internationale circonstanciée et évolutive ... 205

a- De l'analyse critique de la Convention du 29 novembre 1969 207

b- Vers un renforcement du dispositif juridique international relatif au droit d'intervention 211

B- La mise en service des pipelines, source certaine de pollution pélagique 212

C- Les mesures de protection du milieu marin affecté par une pollution accidentelle 214

Paragraphe 2- La piraterie maritime et les infractions voisines, comme facteur de pollution marine : un phénomène qui menace la sécurité du Golfe de Guinée 218

A- L'approche de la piraterie dans le droit international 221

1- L'approche extensive de la piraterie par le Bureau maritime international 222

2- L'approche restrictive de la piraterie par le droit international 223

a - La conséquence de l'approche restrictive : la compétence universelle attribuée aux États 228

b- L'apport de la Convention de Rome du 10 mars 1988 : expression d'une lutte globale contre l'insécurité maritime 231

B- Le traitement législatif et judiciaire de la piraterie maritime dans les États francophones du golfe de Guinée 235

1- Une transposition inachevée du droit international dans l'ordre juridique interne 235

2- Une pratique judiciaire inexistante 240

C- La lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée par la coopération 242

1- La nécessaire mutualisation des efforts de coopération des États du golfe de Guinée 243

2- L'apport inconséquent de la communauté internationale dans la lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée 245

Section 3- La pollution résultant des rejets volontaires d'hydrocarbures 247

Paragraphe 1- Un encadrement juridique minimum, expression de la prise en compte du phénomène des rejets volontaires d'hydrocarbures 247

A- Le contenu de la Convention OILPOL 248

B- Les limites de la Convention OILPOL 249

Paragraphe 2- Un encadrement juridique ambitieux rendu nécessaire avec le développement de la navigation maritime 252

A- L'apport de la Convention MARPOL dans la règlementation des rejets d'hydrocarbures 252

B- Les incidences de la Convention MARPOL en matière de rejets d'hydrocarbures 254

Chapitre 2 - Le régime juridique de la réparation du dommage causé à l'environnement marin par les hydrocarbures 256

Section 1- Les obstacles à une réparation effective du préjudice écologique 257

Paragraphe 1- Une notion insuffisamment intégrée dans le corpus législatif ivoirien 258

A - Le mutisme du législateur ivoirien sur le concept de préjudice écologique 258

B - Une reconnaissance décrétale insuffisante 259

Paragraphe 2- Un concept peu ou mal connu dans le paysage judiciaire ivoirien 260

A- Une confusion systématique avec les préjudices patrimoniaux et extrapatrimoniaux 260

B- L'attente d'une consécration jurisprudentielle 261

Section 2- Les conditions de la réparation du dommage écologique 262

Paragraphe 1- Le cadre juridique international de la réparation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures 262

A- La responsabilité civile du propriétaire du navire pollueur, un principe de droit international 264

1 - La consécration de la responsabilité civile du propriétaire du navire : une garantie d'indemnisation pour les victimes de pollution 264

2 - La limitation de la responsabilité du propriétaire du navire : une garantie obérée de l'indemnisation intégrale 266

B- L'indemnisation complémentaire des victimes de pollution par le système FIPOL 268

1- Le mécanisme fonctionnel du système FIPOL 269

2- Les limites de l'indemnisation complémentaire 270

Paragraphe 2- Le cadre juridique interne : l'action en réparation du dommage écologique « pur » 271

A- De l'applicabilité du droit commun de la responsabilité civile au dommage écologique pur 272

B- Les modalités de la réparation 273

1- La remise en état de l'environnement pollué, une mesure adéquate 273

2- La réparation par équivalent, une mesure compensatoire et de substitution 274

Section 3- L'apport du droit pénal dans la répression des atteintes à l'environnement par les hydrocarbures 275

Paragraphe 1- La recherche des faits punissables 276

A- Les éléments constitutifs communs aux infractions de rejets volontaires et de rejets involontaires 277

B- Les éléments constitutifs spécifiques aux rejets délibérés et aux rejets involontaires ou accidentels 278

1- Les éléments constitutifs spécifiques aux rejets délibérés 278

2- Les éléments constitutifs spécifiques aux rejets involontaires ou accidentels 280

Paragraphe 2- La recherche de la preuve de la pollution et de son auteur 281

A- Une diversité de moyens de preuve face à la complexité de la question de la pollution marine 281

B- Une diversité de responsabilité pénale 283

Paragraphe 3- Les règles de compétence et les sanctions pénales..... 284

A- Des compétences législatives et juridictionnelles concurrentes : une synergie pour l'effectivité et l'efficacité de la répression..... 284

B- La détermination des sanctions pénales : une prérogative des États 285

Titre 2 - La protection de l'environnement marin affecté par l'activité pétrolière, un impératif pour la Côte d'Ivoire dans le concert des États du golfe de Guinée 287

Chapitre 1 - L'observance des principes de droit de l'environnement comme moyen participant à la protection de l'environnement 288

Section 1- Une présentation synoptique des principes fondamentaux du droit de l'environnement 289

Paragraphe 1- Les principes intégrant un processus anticipatoire 289

A - Le principe de prévention 289

1 - Le champ d'application et le contenu de l'étude d'impact environnemental 290

2 - Le contentieux né de l'étude d'impact environnemental 294

B - Le principe de précaution 296

Paragraphe 2- Les principes favorisant « la démocratie environnementale » 297

A- Le principe d'information du public 298

B- Le principe de participation du public..... 299

C - Le droit d'accès à la justice 302

Paragraphe 3- Un principe à vocation punitive : le principe pollueur-payeur 303

A- Le contenu du principe 304

B- Les instruments de mise en œuvre du principe pollueur-payeur 306

Section 2- L'état de l'application des principes de droit de l'environnement en Côte d'Ivoire dans le domaine de l'activité pétrolière..... 307

Paragraphe 1- Des principes théoriquement affirmés 307

A- Au regard des textes législatifs et réglementaires 308

B- Au regard de la doctrine 308

Paragraphe 2- Des principes insuffisamment appliqués..... 309

A- L'activité pétrolière perçue comme une affaire complexe réservée à des initiés 310

B- Le droit pétrolier, un droit en lente construction en Côte d'Ivoire 311

Chapitre 2 - Les instruments politiques et juridiques de protection de l'environnement marin et côtier ivoirien 312

Section 1- Les institutions politiques et techniques nationales de protection de l'environnement [comme une réponse aux atteintes à l'environnement résultant de l'activité pétrolière] 312

Paragraphe 1- Le ministère de l'Environnement : institution politique nationale de protection de l'environnement 313

A - Historique et attributions du ministère de l'Environnement 313

B - L'organisation du ministère de l'Environnement et du Développement durable 314

Paragraphe 2- Les institutions techniques nationales de protection de l'environnement 315

A- Les institutions à vocation technique 315

B- Les institutions à vocation financière 316

Section 2- Les instruments juridiques de protection de l'environnement 317

Paragraphe 1- Vers la création de juridictions spécialisées de droit de l'environnement dans l'organisation judiciaire : une contribution à la protection de l'environnement 318

A- Au plan interne 318

B- Au plan régional 319

Paragraphe 2- L'apport des Conventions pour les mers régionales 320

A- La présentation des Conventions relatives aux mers régionales 321

B- Une analyse critique de la Convention d'Abidjan 324

1 - Au regard des organes institués 325

2 - Au regard des missions assignées 327

CONCLUSION GÉNÉRALE 330

Références bibliographiques 340

Table des matières 382