

Sommaire

REMERCIEMENTS	4
SOMMAIRE	5
SIGNES ET ABRÉVIATIONS	6
INTRODUCTION	8
PARTIE I – LA DUALITE DES REGIMES JURIDIQUES APPLICABLES A LA NAVIGATION DANS L’ARCTIQUE	16
Titre 1 Les sources internationales.....	17
Chapitre 1 – La Convention des Nations unies sur le droit de la mer et la navigation arctique	17
Chapitre 2 – L’Organisation Maritime Internationale et la navigation arctique	26
Chapitre 3 – La mise en place d’une forme de gouvernance régionale	36
Titre II L’encadrement juridique russe du régime existant sur la Route maritime du Nord.....	42
Chapitre 1 - L’aspect historique du développement de la Route maritime du Nord.....	42
Chapitre 2 – La législation en vigueur	47
PARTIE II – L’OPPOSITION ENTRE LES REGIMES DE NAVIGATION MARITIME : LA REVENDICATION DES EAUX ARCTIQUES PAR LA FEDERATION DE RUSSIE	50
Titre I Le champ des désaccords et la position juridique de la Russie au sein du conflit.....	51
Chapitre 1 - La présentation des sources des différends	51
Chapitre 2 - La discordance entre le droit russe et le droit international	60
Titre II La définition des frontières des espaces maritimes arctiques	66
Chapitre 1 - La reconnaissance de la nécessité d’un régime spécial.....	66
Chapitre 2 - L’évolution du conflit	72
CONCLUSION	81
BIBLIOGRAPHIE.....	83
TABLE DES ANNEXES	90

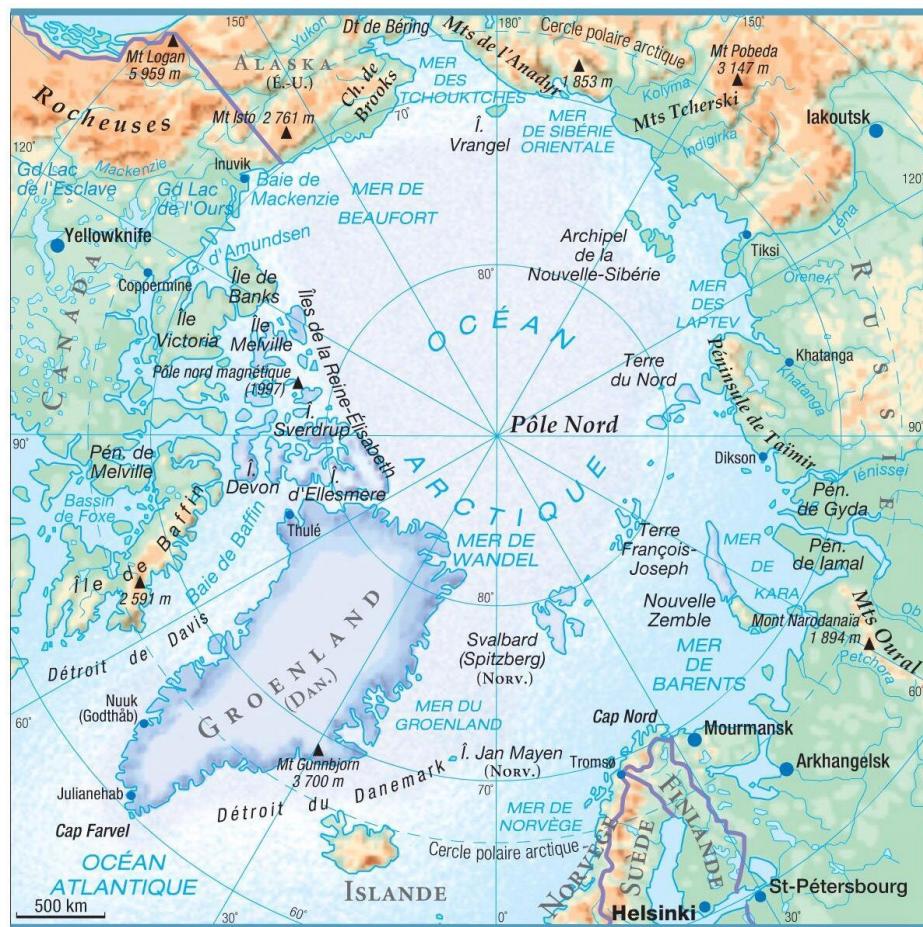
Signes et abréviations

- BEAC : Barents Euro-Arctic Cooperation
- CLPC : Commission des limites du plateau continental
- CMB : Convention de Montego Bay (Convention des Nations unies sur le droit de la mer)
- ENMA : Évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique
- IMDG : International Maritime Dangerous Goods
- MARPOL : Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL pour « Marine Pollution »)
- MSC : Comité de la sécurité maritime
- OMI : Organisation Maritime Internationale
- OSPAR : Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (OSPAR pour « Oslo-Paris »)
- PAME : Protection of the Arctic Marine Environment
- RMN : Route maritime du Nord
- RSFSR : République socialiste fédérative soviétique de Russie
- SCUPAR : Standing Committee of Parliamentarians of the Arctic Region
- SPEA : Stratégie pour la Protection de l'Environnement Arctique
- ZEE : Zone économique exclusive

Introduction

Le Grand Nord a longtemps été assimilé, dans l'imaginaire de l'humanité, à un vaste espace blanc aux limites territoriales floues, soumis à des conditions extrêmes¹. Au fil du temps et des explorations géographiques successives, les contours de ces territoires éloignés ont été enfin définis. Le terme scientifique d'Arctique s'est substitué à l'appellation du Grand Nord.

Eric Canobbio définit l'Arctique comme « étant astronomiquement la région bornée par le cercle polaire arctique : 66°33' de latitude nord. Cette limite commode car stable définit un espace de 21 324 000 km² »². Cette région est composée, pour les deux tiers, de l'océan Glacial arctique (13 000 000 km² et plus de 4 000 m de profondeur) dont une grande partie, la banquise, est gelée en permanence, et pour un tiers, du nord des terres côtières.



¹ « L'Arctique, un nouvel Eldorado ? », site internet La Documentation française, le 23/01/2012

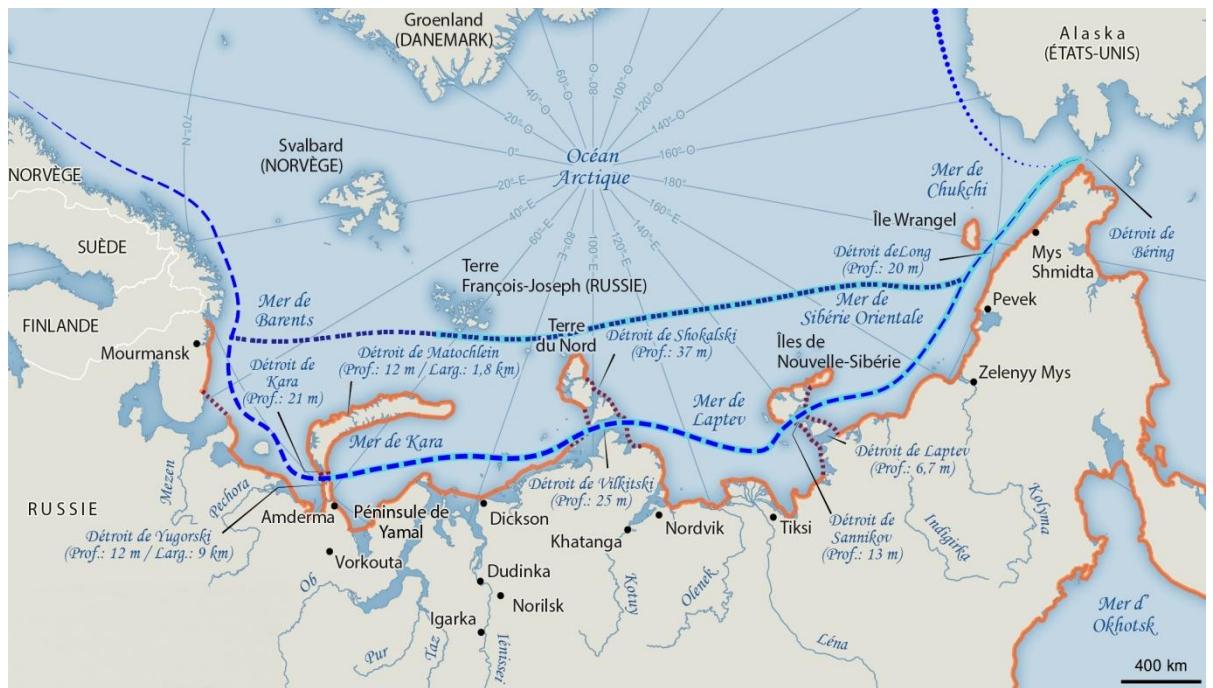
² E. Canobbio, « Mondes arctiques, miroirs de la mondialisation », Documentation photographique N° 8080, mars-avril 2011, La Documentation française

La région Arctique comprend les cinq États riverains de l'océan Arctique : la Fédération de Russie (Région de la mer de Barents, régions situées des bouches de l'Ob à celles de l'Ienisseï et de l'Ienisseï au Kamtchatka), le Canada (Nunavut et Territoires du Nord-Ouest), le Danemark (Groenland et Iles Féroé), les États-Unis (Alaska), et la Norvège (Spitzberg et archipel du Svalbard).

L'importance stratégique cruciale de l'Arctique concerne non seulement la défense des intérêts géopolitiques des États côtiers de l'Arctique, mais aussi la présence dans l'Arctique de réserves importantes de ressources naturelles, en particulier des hydrocarbures. En outre, la région arctique suscitait depuis longtemps un grand intérêt commercial grâce à la navigation maritime internationale par le passage du Nord-Ouest, un véritable labyrinthe de terre, d'eau et de glaces à travers les îles arctiques du Grand Nord Canadien, et la Route maritime du Nord, une mythique route maritime longeant presque entièrement la côte nord de la Russie.

Malgré la valeur indéniable du passage du Nord-Ouest, dans le cadre du travail présenté, nous allons nous concentrer uniquement sur la Route maritime du Nord (la RMN), sur son histoire, son développement et son statut juridique – l'objet primordial de notre mémoire.

Alors, qu'est-ce que la Route maritime du Nord ? Commençant à Mourmansk, la Route maritime du Nord traverse la Mer de Barents en passant au nord de Severnaya Zemlya, progresse à travers la mer de Kara et emprunte les détroits de Vilkitsky (au sud de Severnaya Zemlya) pour se rendre dans la mer Laptev et se diriger vers les îles de la Sibérie orientale. Avant son arrivée à ces îles, la route se divise en deux: l'une passant par le détroit de Dimitri Laptev (au sud de l'archipel) et l'autre, par le détroit de Sannikov au milieu de l'archipel. Les routes se fusionnent ensuite dans la mer de Sibérie orientale et la route, désormais unique, se continue le long de la côte, passant au sud de l'île Wrangel et traversant la mer Chukchi, avant de se terminer dans le détroit de Bering. La RMN est plus connue sous le nom de Passage du Nord-Est (*Northeast Passage*).



La ligne pointillée bleue présente la Route maritime du Nord
 La ligne pointillée bleue foncée présente son itinéraire alternatif

Pendant des siècles, l'Arctique a joué un rôle presque mythologique dans la conscience du peuple russe. Il était un véritable point de repère, symbole de la grandeur territoriale et des ressources inépuisables. Afin de comprendre le rôle de la RMN dans l'ouverture de l'Arctique pour le transport maritime mondial et les opportunités commerciales, il faut se référer au contexte historique.

Au milieu du XVI^e siècle, les colons russes des pomors ont commencé à naviguer sur des navires à voiles traditionnels dans l'océan Arctique et le long de ses côtes afin de trouver du poisson et des animaux marins. Plus tard, au fil des siècles, plusieurs expéditions ont été organisées par les explorateurs russes et étrangers. Parmi ceux qui ont contribué à l'exploration de la RMN on peut mentionner les noms de Semen Dejnev, Vitus Bering, Ferdinand Wrangel, Fedor Matyushkin et Willem Barents. Toutefois, malgré un nombre important d'expéditions, dont la plupart ont abouti à des découvertes géographiques fondamentales, l'océan Arctique demeurait encore peu étudié au début du XX^e siècle.

La période après la révolution d'Octobre en 1917 est marquée par les expéditions sur la mer Kara, la construction d'installations portuaires et le développement industriel des zones arctiques russes, qui étaient très importantes pour l'approvisionnement alimentaire du Nord. Dans les années 1960, la RMN se forme en tant qu'institution multidisciplinaire, fournissant l'ensemble des services à caractère organisationnel et hydrographique ; elle assure le transport des marchandises et le service de pilotage.

Le rôle actuel de la Route maritime du Nord consiste en ce qu'elle constitue un enjeu majeur, tant économique que géopolitique. En effet, l'utilisation de cette voie peut significativement réduire les distances devant être traversées entre l'Europe et l'Asie. La RMN relie Londres et Tokyo en 13 000 km, soit 8 000 km de moins que par le canal de Suez. Ce raccourci permettrait donc aux acteurs du commerce maritime de réaliser des économies considérables.

Les changements climatiques mondiaux semblent accroître davantage l'accessibilité de l'Arctique à la navigation maritime. Par exemple, la traversée de la Route maritime du Nord en hiver est devenue possible³, ce qui était inimaginable il y a quelques décennies⁴. Ainsi, ces changements et l'intérêt pour le développement de l'extraction des ressources naturelles de l'Arctique augmenteront probablement le trafic maritime dans la région. Le délai prévu pour l'ouverture des routes maritimes intercontinentales n'est actuellement pas très clair et leur impact sur les routes de transport traditionnelles ne devrait probablement pas être surestimé, du moins pour l'avenir immédiat. Cependant, l'utilisation de la Route maritime du Nord est déjà une réalité pour un nombre restreint mais croissant de navires commerciaux naviguant pendant les mois d'été⁵.

La navigation dans les conditions hostiles arctiques stimule le développement de nouvelles technologies rendant possible de telles opérations. La croissance des services de transport promeut le commerce maritime non seulement entre les destinations arctiques, mais aussi entre le reste du monde. Afin d'assurer la légitimité du transport maritime, il est nécessaire de déterminer le cadre juridique d'un espace maritime spécifique qui est à l'origine de cette nouvelle activité économique.

La navigation maritime dans l'Arctique est devenue une préoccupation essentielle de l'Organisation maritime internationale des Nations Unies (OMI), dont le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (le Code Polaire) est entré en vigueur le 1er janvier 2017.

L'OMI est le forum approprié pour l'élaboration des standards pour les navires opérant dans l'Arctique, car elle dispose de l'expertise juridique et technique nécessaire afin de représenter les intérêts de tous les pays maritimes du monde, y compris les États côtiers de l'Arctique ou les États non-arctiques.

³ C. Lanzi, « Première traversée de la route maritime du Nord en hiver », *Le Marin*, le 13/01/2017

⁴ En général, la Route maritime du Nord n'est navigable que 3 à 4 mois par an (de juin à octobre)

⁵ International Chamber of Shipping, « Position paper on Arctic Shipping », 2014

Compte tenu de l'importance de l'implication des États côtiers de l'Arctique dans le développement de la région, il est essentiel que tous les États riverains de l'océan Arctique participent pleinement et activement aux processus décisionnels au sein de l'OMI, qui auront inévitablement un impact sur la navigation maritime dans l'Arctique. Toutefois, l'élaboration de la législation nationale n'est aucunement interdite à la condition que les États côtiers n'imposent pas un traitement discriminatoire ou d'autres mesures aux navires immatriculés sous un pavillon étranger, ce qui pourrait porter atteinte aux droits et aux intérêts des nations en vertu du droit maritime international.

Afin d'assurer une navigation et une sécurité maritimes sûres et d'optimiser la protection de l'environnement marin, tous les régimes juridiques nationaux concernant les eaux arctiques devraient être conformes aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Convention de Montego Bay), au Code Polaire, aux Conventions internationales SOLAS, MARPOL et STCW. Une attention particulière est accordée à l'article 234 de la Convention de Montego Bay « Zones recouvertes par les glaces », ainsi qu'à l'évaluation de son interprétation, application et respect par les États arctiques, particulièrement par la Fédération de Russie.

La législation « arctique » russe a commencé à se développer à l'époque de l'Empire russe quand, en 1704, Pierre Ier a pris un décret ayant pour objectif d'établir un monopole russe sur la pêche et la chasse aux animaux marins, au large de la côte de la partie ouest de l'océan Arctique. Au fil des années, un véritable complexe de normes et de règles régissant le statut juridique de la RMN et la navigation dans ses eaux s'est bâti.

L'étape essentielle de l'uniformisation de législation russe date de 2012, avec l'adoption de la loi fédérale du 28 juillet 2012 sur les amendements portés à certains actes législatifs de la Fédération de Russie en ce qui concerne la réglementation étatique de la navigation commerciale dans les eaux de la Route maritime du Nord. Elle a réuni les principes fondamentaux du statut juridique de la RMN et la définition de ses limites. De même, en 2013, les Règles pour la navigation dans les eaux de la Route maritime du Nord ont été édictées. Ces Règles portent sur les aspects pratiques d'organisation de la navigation dans la zone arctique russe et établissent les exigences applicables aux navires concernant la sécurité maritime et la protection de l'environnement.

Les textes cités ci-dessus régissent unilatéralement la question de la définition d'un statut juridique de la RMN, des détroits la formant et des espaces arctiques en général. La pierre

d'achoppement ici est le Décret du 15 avril 1926 du Comité exécutif central de l'URSS sur la déclaration par le territoire de l'URSS des terres et des îles situées dans l'océan Arctique et toute la législation postérieure qui reprend les mêmes dispositions. Ainsi, le Décret a donné une définition géographique des espaces maritimes soviétiques et les a tous considérés comme des eaux intérieures de l'URSS. Les mers adjacentes au territoire continental, y compris le passage du Nord-Est, sont des eaux intérieures russes et non pas des espaces maritimes internationaux.

Il faut remarquer qu'à l'époque de l'Union Soviétique cette position de l'appropriation unilatérale des eaux arctiques n'a fait l'objet d'aucune contestation de la part des autres États. Cependant, la découverte de ressources naturelles dans les plateaux continentaux arctiques a changé les règles de jeu : plusieurs États riverains de l'océan Arctique se sont donc engagés dans une course à la revendication du pôle Nord.

Désormais deux grandes questions politico-juridiques structurent les relations des pays riverains de l'océan Arctique. La première concerne le statut des eaux des passages arctiques, passage du Nord-Ouest et du Nord-Est, et de leurs détroits, que la Russie et le Canada considèrent comme intérieures. Le second débat concerne la définition des frontières des espaces maritimes arctiques, zones économiques exclusives et plateaux continentaux élargis.

Il semble dès lors important d'une part de présenter les contestations exprimées par les États côtiers de l'océan Arctique face aux revendications russes sur des eaux et territoires de la région, d'autre part d'examiner la position et les arguments de la Russie à l'appui de telles revendications. Or, cette étude nécessite appréhender les intérêts nationaux de la Fédération de Russie dans l'Arctique qui, comme nous allons le voir, jouent un rôle considérable dans le développement économique, politique et social du pays.

Quant à la seconde partie, elle sera consacrée à la question houleuse du statut juridique de la RMN, problématique centrale, au travers de différentes approches.

Tout d'abord, il semble cohérent de commencer par l'analyse de la législation russe concernant le régime juridique de la RMN et ses défauts ou contradictions éventuels au droit international de la mer. La Fédération de Russie a développé un vaste cadre juridique afin de pouvoir mettre en œuvre le droit qui lui est accordé en vertu de l'article 234 de la CMB. Cependant, il semble que l'application et l'interprétation de l'article 234 de la CMB par la Fédération de Russie sont souvent incompatibles avec le droit international de la mer

et la pratique étatique. De plus, la législation russe prévoit un système de notification préalable et d'autorisation de navigation que la communauté internationale estime contraire au régime du passage inoffensif et à la liberté de navigation. En outre, le droit russe exige l'assurance obligatoire des navires entrant dans les eaux de l'Arctique russe et la présence éventuelle d'un pilote d'État à bord, ainsi qu'un service d'escorte obligatoire par des brise-glace, exigence considérée comme déraisonnable et discriminatoire par de nombreux États.

Le problème du statut juridique des eaux maritimes arctiques est étroitement lié au sujet compliqué et ambigu de la définition des limites territoriales des espaces maritimes arctiques. Il n'est donc pas possible de les traiter séparément. C'est pourquoi nous présenterons les différentes approches actuelles de découpage territorial utilisées par les États pour la définition de leurs espaces maritimes arctiques : la théorie des eaux historiques et la théorie des secteurs.

Lorsque la Russie attribue le statut d'eaux intérieures à une grande partie des eaux arctiques, la question majeure qui se pose est celle de la définition d'un statut juridique des détroits arctiques de Béring, Kara, Vilkitski, Sannikov, Dmitri Laptev, et Long, qui forment la Route maritime du Nord. La multiplicité des critères permettant de définir le détroit maritime international complique la tâche. En appliquant aux détroits arctiques russes les deux critères principaux, affirmés dans la jurisprudence du 9 avril 1949 de la Cour internationale de Justice de l'ONU portant sur les contestations sur le détroit de Corfou entre l'Albanie et le Royaume-Uni, nous essayerons de trouver une réponse.

Le dernier chapitre sera consacré aux recherches de solutions juridiques appropriées. L'application stricte des critères définis par la Convention de Montego Bay sera la première envisagée, s'opposant au concept d'internationalisation de l'Arctique.

La tendance à renforcer le régime international de réglementation et de contrôle dans l'Arctique pose la question de la recherche du bon équilibre entre les réglementations nationales, régionales et internationales dans la coopération entre les États et leurs activités dans la région. Ainsi, l'hypothèse d'une négociation d'un traité international sur le modèle de Traité de l'Antarctique sera présentée. Nous ne manquerons pas d'analyser les avantages et les inconvénients des solutions envisagées.

Enfin, la fonte des glaces dans l'Arctique a permis une utilisation plus facile et plus efficace des eaux maritimes arctiques, surtout pour la navigation. La question de la

compétence juridique des États côtiers de l'Arctique, acteurs clés de la région, joue un rôle primordial dans l'élaboration d'une réglementation adéquate sur la navigation maritime. La réglementation accrue devrait être adaptée aux besoins de la protection du milieu marin et à la prévention de la pollution, de la sécurité des navires et des gens de mer.

La Route maritime du Nord, en tant qu'une « *voie de communication de transport nationale historique de la Fédération de Russie* »⁶, joue un rôle de plus en plus important non seulement pour les intérêts nationaux, géopolitiques, stratégiques et commerciaux russes, mais aussi pour l'industrie et la navigation maritimes internationales.

Ainsi, les objectifs de ce mémoire sont les suivants : examiner et analyser le cadre juridique russe et international relatif à la réglementation de la navigation internationale dans les eaux arctiques et plus particulièrement sur la Route maritime du Nord ; ensuite, déterminer les directions de la politique nationale de la Fédération de Russie sur cette question ; enfin, évaluer la conformité de la position russe avec le droit international applicable et proposer des solutions juridiques envisageables.

Le sujet de la compétence et du contrôle étatique de la Russie dans les eaux maritimes arctiques est une actualité brûlante. Bien que l'industrie de *shipping* ait largement « accepté », par son long silence, les règles et le contrôle imposés par la Russie dans l'Arctique, il existe des points de vue divergents sur la question de la conformité au droit international de la mer et aux principes juridiques généraux de la compétence de l'État côtier russe sur la Route maritime du Nord.

⁶ Loi fédérale du 28 juillet 2012 sur les amendements portés à certains actes législatifs de la Fédération de Russie en ce qui concerne la réglementation étatique de la navigation commerciale dans les eaux de la Route maritime du Nord

**PARTIE I – La dualité des régimes juridiques applicables à la navigation dans
l’Arctique**

PARTIE I – La dualité des régimes juridiques applicables à la navigation dans l'Arctique

Titre 1 Les sources internationales

Chapitre 1 – La Convention des Nations unies sur le droit de la mer et la navigation arctique

La convention des Nations unies sur le droit de la mer (Convention de Montego Bay) a été signée à Montego Bay en Jamaïque le 10 décembre 1982. Elle définit les espaces maritimes, les droits et les devoirs des États dans ces espaces, notamment ceux relatifs à la navigation et à l'exploitation des ressources, et s'applique à l'ensemble des eaux maritimes du globe, y compris l'océan Arctique. Tous les États côtiers de l'Arctique - Le Canada, le Danemark, les États-Unis, la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Russie et la Suède - sont parties à la Convention, à l'exception des États-Unis⁷.

Les parties de la CMB les plus importantes, qui concernent l'Arctique dans le cadre de notre étude, sont celles sur la question de souveraineté étatique : la définition des eaux intérieures, de la mer territoriale, de la zone économique exclusive, du plateau continental, de la haute mer et leur régime juridique applicable.

Les cinq États côtiers de l'Arctique⁸ ont signé la Déclaration d'Ilulissat le 28 mai 2008, déclarant que « *we recall that an extensive international legal framework applies to the Arctic Ocean...Notably, the law of the sea provides for important rights and obligations...We remain committed to this legal framework* » and « *therefore see no need to develop a new comprehensive international legal regime to govern the Arctic Ocean* »⁹.

⁷ « Faute d'accepter le statut de patrimoine commun de l'humanité accordé aux fonds marins des eaux internationales et le recours obligé à un arbitrage international en cas de différend » - E. Dubuis, « Les nouvelles frontières de l'Arctique », le 27/08/2015

⁸ Les États qui possèdent la côte arctique la plus étendue : le Canada, les États-Unis (avec l'Alaska), le Danemark (par le Groenland), la Russie et la Norvège

⁹ Traduction libre : « Nous rappelons qu'un vaste cadre juridique international s'applique à l'océan Arctique...Notamment, le droit de la mer prévoit des droits et des obligations importants... Nous restons attachés à ce cadre juridique» et « nous ne voyons donc pas le besoin de développer un nouveau régime juridique international régissant l'océan Arctique »

La Convention de Montego Bay est ainsi un instrument juridique primordial pour la gestion de l'océan Arctique ce qui a été officiellement confirmé comme tel par le Conseil de l'Arctique.

Le transport maritime, en tant qu'industrie globale, tend à uniformiser la réglementation, plus particulièrement en ce qui concerne ses aspects coûteux ou difficiles à modifier (la conception du navire, la construction, le manning et l'équipement). C'est l'une des raisons pour lesquelles les États côtiers sont contraints d'obéir à un cadre réglementaire strict.

La Convention de Montego Bay fixe l'ensemble des règles pour les navires battant pavillon étranger. Le principe est simple : plus loin le navire étranger est de la côte, plus le plafond réglementaire est bas. Par exemple, s'il s'agit des ports et des eaux intérieures, les États ont le même monopole sur la réglementation et l'application des règles que sur leur propre territoire. S'il s'agit de la mer territoriale, ils ont le droit d'imposer les règles concernant la prévention, la réduction et le contrôle de la pollution produite par des navires étrangers. Dans la zone économique exclusive, ils ne sont pas autorisés à adopter les règles qui ne sont pas « *conformes aux règles et normes internationales généralement acceptées, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale* »¹⁰.

La tension entre les États côtiers et les États du pavillon est ancienne. Les États du pavillon ont toujours cherché à maximiser les libertés diverses des navires battant leurs pavillon, y compris la liberté de navigation, tandis que les États côtiers, à l'inverse, voulaient accroître le contrôle sur les navires étrangers afin d'assurer la sécurité de leurs côtes, les droits de pêche, la prévention de la pollution, etc.

La limite du contrôle législatif par l'État côtier sur les navires étrangers varie selon les zones maritimes énoncées dans la Convention. Ces zones comprennent les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive et éventuellement un plateau continental qui s'étend au-delà de 200 milles marins à partir des lignes de base de la mer territoriale¹¹.

Les sections suivantes présentent le système complexe des droits, des juridictions et des limitations énoncés dans la CMB pour les zones précitées, ainsi que l'article 234 de la

¹⁰ Article 211 (5) de la Convention de Montego Bay

¹¹ Annexe I : La délimitation des zones maritimes

Convention concernant les zones recouvertes par les glaces, où le plus grand contrôle peut être exercé par un État.

Section 1 La compétence et le contrôle de l'État côtier

L'étendue du contrôle de l'État côtier sur les navires étrangers comporte de nombreux aspects et varie, comme indiqué précédemment, selon les zones maritimes.

La Convention de Montego Bay a notamment permis de clarifier les différents statuts des eaux maritimes en termes de souveraineté, des eaux intérieures à la haute mer. Il n'est pas inutile d'en rappeler les principes, tels que définis par la Convention.

I. Dispositions principales

A. Les eaux intérieures

Géographiquement, les eaux intérieures peuvent être définies comme les eaux se situant à l'intérieur de la ligne de base de la mer territoriale¹². La ligne de base est la limite géographique, pour un État côtier, qui sépare son domaine (où il possède tous les droits), du domaine maritime.

Ces eaux sont soumises à la souveraineté de l'État¹³ qui y exerce l'ensemble des compétences. Un navire étranger est pleinement soumis à la souveraineté de l'État riverain dans les eaux intérieures.

Les conditions d'accès et de séjour des navires étrangers dans les eaux intérieures d'un État riverain dépendent de la « nature » du navire, soit privé, soit public. Il est admis qu'un État ne peut pas refuser à un navire de commerce étranger le droit de libre accès dans ses

¹² P. Bonassies et C. Scapet, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 3e éd., 2016, p. 50

¹³ Article 2 de la Convention de Montego Bay

ports¹⁴, sauf en cas de pollution. Toutefois, l'État peut toujours interdire certaines zones portuaires militaires ou sensibles.

La pratique étatique est donc ici essentielle : l'État reste maître de la décision d'accueil du navire étranger et du lieu de cet accueil¹⁵, et l'accès n'est pas toujours automatique.

L'État riverain n'est pas tenu non plus par la règle du libre passage innocent des navires, ayant pour conséquence le fait qu'un navire étranger ne dispose pas a priori du droit de passage pour naviguer dans les eaux intérieures. En tout état de cause, il se signale aux autorités portuaires et observe les consignes de circulation qui lui sont données¹⁶.

B. La mer territoriale et la zone contiguë

La mer territoriale et la zone contiguë sont les zones qui s'étendent immédiatement à partir de la ligne de base¹⁷. La Convention de Montego Bay stipule dans son article 3 que « *tout État a le droit de fixer la largeur de sa mer territoriale, cette largeur ne dépasse pas 12 milles marins mesurés à partir de lignes de base établies conformément à la Convention* ». Toutefois, cette disposition n'étant pas exigée, certains États vont bien au-delà de la limite des 12 milles marins.

Selon l'article 2 de la CMB, les eaux territoriales sont des eaux de souveraineté étatique. Les États côtiers ont la compétence la plus large en ce qui concerne la navigation des navires étrangers dans leur mer territoriale. Cependant, ce pouvoir n'est pas illimité.

En matière d'usage de la mer, la principale question réside dans le passage des navires étrangers dans la mer territoriale. La coutume impose ce passage au riverain à condition qu'il soit inoffensif. Le passage cesse d'être inoffensif si le navire étranger porte atteinte à la sécurité, à l'ordre public, aux intérêts fiscaux ou commerciaux, aux ressources ou à l'environnement du riverain¹⁸. Ainsi, l'État riverain peut réglementer la navigation dans sa mer territoriale en fonction des dangers spécifiques, à condition que les règles ne soient pas discriminatoires¹⁹.

¹⁴ Article 2 de la Convention de Genève du 9 décembre 1923

¹⁵ E. Tierny, « Le port maritime, lieu d'un pari libéral pour un enjeu régional », thèse, *CDMO*, 2003, p. 320

¹⁶ J-P. Beurier, *Droits maritimes*, *Dalloz Action*, 3e éd., 2014, p. 86

¹⁷ P. Bonassies et C. Scapet, *Traité de droit maritime*, *LGDJ*, *Traités*, 3e éd., 2016, p. 60

¹⁸ Articles 19 et 21 de la Convention de Montego Bay

¹⁹ J-P. Beurier, *Droits maritimes*, *Dalloz Action*, 3e éd., 2014, p. 97

Quant à la zone contiguë, c'est un espace maritime s'étendant, au-delà de la mer territoriale, jusqu'à 24 milles nautiques des côtes depuis la ligne de base droite.

L'origine de cette zone spéciale est liée à des questions douanières. Certains États voulant lutter contre la contrebande maritime, revendiquèrent l'intervention, au-delà de leur mer territoriale, de leurs services douaniers. C'est le cas notamment des *Hovering acts* britanniques de 1718 (lutte contre la contrebande née de l'interdiction faite aux sujets britanniques de consommer des produits français tels que les vins, les spiritueux et les soieries), du rayon des douanes françaises à 20 km de 1817, ou des *liquor treaties* américains de 1924. La zone contiguë avait été reconnue par la conférence de 1930 qui en assura la consécration²⁰.

L'article 33 de la CMB stipule que « *l'État côtier peut exercer le contrôle nécessaire en vue de prévenir et réprimer les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale* ».

C. La zone économique exclusive

La zone économique exclusive (ZEE) est une zone située au-delà des eaux territoriales, zone où les États exercent des droits exclusifs d'exploitation des ressources de la mer, des fonds marins et du sous-sol marin²¹.

Ce concept de la ZEE a été formulé de façon solennelle lors de la conférence de l'Organisation de l'Unité africaine à Addis-Abeba, le 24 mai 1973 : tous les États riverains de la mer peuvent établir, au-delà de la mer territoriale, une zone économique exclusive qui ne s'étendra pas au-delà de 200 milles des lignes de base, où ils exerceront une « souveraineté permanente » sur toutes les ressources naturelles et géreront cette zone sans porter atteinte aux autres utilisations légitimes de la mer²².

Concernant le régime juridique, la Convention de Montego Bay réserve à l'État côtier « *des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne*

²⁰ J-P. Beurier, *Droits maritimes*, Dalloz Action, 3e éd., 2014, p. 98

²¹ P. Bonassies et C. Scapet, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 3e éd., 2016, p. 64

²² J-P. Beurier, *Droits maritimes*, Dalloz Action, 3e éd., 2014, p. 124

d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques »²³. Par contre, en dehors de ces droits souverains, la ZEE apparaît comme une zone de la haute mer, où l'État côtier ne peut entraver l'exercice des libertés de navigation, de survol, de pose de câbles et conduites sous marines, ainsi que d'autres activités licites exercées de façon compatible avec les intérêts du riverain²⁴.

D. Le plateau continental

Le plateau continental est une plate-forme sous-marine qui prolonge le continent sous la surface de l'océan.

De nombreuses théories ont été énoncées afin de retrouver la nature juridique du plateau continental. Le noyau de ces théories était l'idée de l'occupation effective par l'État - « *l'exercice paisible et continu de l'autorité étatique* »²⁵. Faute d'occupation effective, l'État revendiquant perd ses droits. Mais c'est finalement la théorie de l'appartenance, introduite par le président Truman et retenue par la conférence de Genève de 1958, qui a été acceptée : le plateau est le prolongement de la masse terrestre de l'État riverain lui appartenant naturellement²⁶.

Autrement dit, la souveraineté sur le territoire fonde les droits exclusifs sur le plateau qui ont un caractère inhérent. Ces droits existent *ipso facto* et *ab initio*. C'est du fait de l'existence même de l'État qu'ils sont reconnus et ceci depuis son origine : ils n'ont pas à être réclamés et les compétences de l'État ne peuvent pas se perdre par un non usage²⁷.

L'État côtier exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles²⁸. Cela ne concerne que les ressources minérales et les autres ressources non biologiques des fonds marins et de leurs sous-sol.

²³ Article 56 de la Convention de Montego Bay

²⁴ J.-P. Beurier, *Droits maritimes*, Dalloz Action, 3e éd., 2014, p. 125

²⁵ M.G. Kohen, *Possession contestée et souveraineté territoriale*, Graduate Institute Publications, 1997, p.205

²⁶ J.-P. Beurier, *Droits maritimes*, Dalloz Action, 3e éd., 2014, p. 113

²⁷ J.-P. Beurier, *Droits maritimes*, Dalloz Action, 3e éd., 2014, p. 120

²⁸ Article 77 de la Convention de Montego Bay

E. La haute mer

La haute mer est constituée des 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 archipelagiques d'un État archipel²⁹.

Le principe-fondateur est celui de la liberté de la haute mer. Aucun État ne peut soumettre une partie de cet espace à sa souveraineté. L'article 87 de la CMB reconnaît six libertés dont l'État dispose en haute mer : la liberté de navigation, de survol, de poser des câbles et des pipelines sous-marins, de construire des îles artificielles et autres installations, de pêche et de recherche scientifique.

Bien qu'en droit classique la liberté de la haute mer paraît illimitée, en pratique, son usage parfois irresponsable par les États a amené à la création de différentes limites. Le professeur Bonassies les classe en trois sujets principaux : les mesures de protection contre la pollution, les mesures de réglementation de la circulation maritime et les mesures de protection des ressources naturelles³⁰.

II. Le cadre imparfait des dispositions de la Convention de Montego Bay

La Convention de Montego Bay constitue une étape majeure dans l'évolution du droit de la mer, synthétisant les textes épars jusqu'alors en vigueur et établissant un cadre juridique cohérent pour l'ensemble des mers et océans³¹.

Le cadre créé par la Convention de Montego Bay n'étant toutefois pas techniquement parfait, il « *favorise l'expression de revendications de souveraineté qui sont considérables et, de plus, intrinsèquement tournées en priorité vers les intérêts économiques* »³².

Nombreux différends persistent en ce qui concerne le statut des détroits internationaux, les problèmes de délimitation des eaux territoriales et zones économiques exclusives, ainsi que la complexité de la définition du plateau continental.

²⁹ Article 86 de la Convention de Montego Bay

³⁰ P. Bonassies et C. Scapet, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 3e éd., 2016, p. 85

³¹ B. Drobenko, « Vers un statut de la haute mer ? », *DMF* N° 765, le 01/01/2015

³² N. Mamère, « Rapport d'information sur l'Arctique et l'Antarctique », 2013, page 71

En ce qui concerne le statut des zones maritimes sous souveraineté nationale, aucune des notions de la Convention n'est remise en question. Le problème réside dans les pratiques des États-signataires qui dépassent les règles fixées pour l'étendue des zones concernées et pour les droits que l'État peut y exercer. Nombreux États africains et latino-américains maintiennent la largeur théorique de leurs eaux territoriales à 200 milles marins.

De même, les États tentent de « *restreindre les droits de pêche et de navigation que reconnaît, à l'intérieur de ces zones, la CMB au profit des États tiers* »³³. Selon l'article 17 de la CMB, l'État riverain doit respecter le droit de passage inoffensif des navires étrangers dans sa mer territoriale. Pourtant, en pratique, le droit de passage inoffensif est soumis de plus en plus souvent à la notification préalable ou même à l'autorisation.

La restriction de la liberté de navigation dans la ZEE au profit des États tiers se manifeste en matière de pollution de l'environnement. Ainsi, l'État riverain dispose de prérogatives concernant la protection et la préservation du milieu marin³⁴. Bien que cette disposition soit imprécise, elle paraît créer davantage de devoirs que de droits souverains, notamment en ce qui concerne l'exploration et l'exploitation des richesses biologiques ou minérales présentes dans la zone. Or, ces limites semblent ne pas satisfaire les États en développement, certains revendiquant une juridiction exclusive de leur ZEE, et allant de ce fait au-delà des dispositions énoncées par la Convention.

Section 2 L'article 234 et ses limites

L'article 234 de la Convention de Montego Bay présente un intérêt particulier pour les États côtiers de l'Arctique. Il concerne les zones recouvertes par les glaces.

L'article dispose que « *les États côtiers ont le droit d'adopter et de faire appliquer des lois et règlements non discriminatoires afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires dans les zones recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de la zone économique exclusive, lorsque des conditions climatiques particulièrement rigoureuses et le fait que ces zones sont recouvertes par les glaces pendant la majeure partie de l'année font obstacle à la navigation ou la rendent*

³³ J.P. Beurier et P. Cadenat, « Le droit de la mer, dix ans après Montego Bay », *DMF* N° 530, le 01/09/1993

³⁴ Article 56 (1) (b) de la Convention de Montego Bay

exceptionnellement dangereuse, et que la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique ou de le perturber de façon irréversible. Ces lois et règlements tiennent dûment compte de la navigation, ainsi que de la protection et de la préservation du milieu marin sur la base des données scientifiques les plus sûres dont on puisse disposer »³⁵.

Parmi les 320 articles que comporte la Convention de Montego Bay, l'article 234 est le seul qui prend en compte la spécificité des régions glacées. De nombreux acteurs militent pour que cette spécificité soit reconnue à une plus grande échelle : celle d'un traité tout entier³⁶.

L'article reconnaît le droit des États côtiers d'adopter et d'appliquer des lois et règlements spéciaux. La présence de cet article est importante, car elle prend en compte la dangerosité et la sensibilité écologique des mers polaires³⁷.

L'article 234 a été élaboré principalement par le Canada, l'URSS et les États-Unis lors de la troisième conférence de la CMB, ayant pour objectif l'adoption de règles internationales beaucoup plus élevées que celles déjà présentes dans la Convention. Le texte définit des critères pour l'exercice de ce pouvoir significatif qui a des conséquences sur la navigation dans l'Arctique³⁸.

Mais, malgré la bonne volonté de l'ONU d'adopter une règle complète concernant les zones sensibles de l'Arctique, l'article 234 connaît quelques limites.

Premièrement, la formulation « *les zones recouvertes par les glaces pendant la majeure partie de l'année* » est incomplète car ne concerne qu'une partie des zones polaires, posant dès lors la question du droit applicable en cas de danger exceptionnel pour la navigation dans la zone présumée arctique non recouverte par les glaces.

Deuxièmement, tout repose sur le bon vouloir des États côtiers, qui peuvent aussi faire un usage détourné de cet article pour affirmer leur souveraineté dans les eaux concernées³⁹. Certains auteurs estiment que les États côtiers ne disposent pas dans leurs ZEE de pouvoirs supérieurs à ceux applicables à la mer territoriale, tandis que d'autres croient que les États

³⁵ Article 234 de la Convention de Montego Bay

³⁶ H. De Pooter, *L'emprise des États côtiers sur l'Arctique*, Éditions Pedone, 2009, p. 145

³⁷ N. Mamère, « Rapport d'information sur l'Arctique et l'Antarctique », 2013, page 80

³⁸ D. VanderZwaag, « Governance of Arctic Marine Shipping », *Marine & Environmental Law Institute*, Dalhousie Law School, 2008, page 10

³⁹ N. Mamère, « Rapport d'information sur l'Arctique et l'Antarctique », 2013, page 80

ont le droit d'adopter unilatéralement des règlements spéciaux en matière de construction de navires, de composition de l'équipage et d'équipement.

Troisièmement, l'application de l'article 234 aux détroits internationaux peut également être remise en cause. Le problème du droit de passage dans les détroits internationaux est consécutif à l'élargissement de la mer territoriale jusqu'à 12 milles, ce qui a entraîné l'inclusion de près d'une centaine de détroits dans les eaux territoriales des États riverains⁴⁰.

Finalement, des restrictions visent à décourager les États d'abuser de ces pouvoirs pour limiter la navigation et peuvent entraîner des problèmes d'interprétation. Ces restrictions sont sans doute utiles pour éviter des utilisations abusives de cette disposition, mais limitent aussi la marge de manœuvre des États côtiers⁴¹.

Chapitre 2 – L'Organisation Maritime Internationale et la navigation arctique

L'Organisation maritime internationale (OMI) 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 navires⁴². Elle a pour rôle principal de créer, à l'intention de ce secteur, un cadre réglementaire qui soit équitable et efficace, puis adopté et mis en œuvre de manière universelle⁴³. Elle a été créée en 1948 à Genève et compte à ce jour 172 États Membres et 3 Membres associés.

Au cours des vingt-cinq dernières années, l'OMI a développé une série de critères, de directives et de recommandations concernant la navigation dans les eaux polaires, à savoir : les questions relatives à la sécurité maritime (la construction des navires, les opérations de recherche et de sauvetage), à la prévention de la pollution maritime (désignation des zones spéciales, le transport de fioul), ainsi que la certification et la qualification du personnel naviguant dans les zones polaires. L'OMI participe également, en tant qu'observateur, aux projets liés à la navigation dans les zones polaires.

⁴⁰ J.P. Beurier et P. Cadenat, « Le droit de la mer, dix ans après Montego Bay », *DMF* N° 530, le 01/09/1993

⁴¹ N. Mamère, « Rapport d'information sur l'Arctique et l'Antarctique », 2013, page 80

⁴² Site internet de l'OMI

⁴³ Site internet de l'OMI

Les principaux instruments de l'OMI liés à la navigation arctique sont les suivants :

- la Convention SOLAS (Convention internationale sur la Sauvegarde de la vie humaine en mer),
- la Convention MARPOL (Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires),
- la Convention STCW (Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille),
- et, depuis le 1er janvier 2017, le Recueil de règles obligatoires pour les navires exploités dans les eaux polaires (le Code Polaire).

Ces quatre instruments feront successivement l'objet d'une analyse afin d'avoir un aperçu complet de la réglementation juridique internationale applicable à la navigation maritime dans l'Arctique.

Section 1 La Convention SOLAS

La convention SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) est généralement considérée comme le plus important de tous les instruments internationaux relatifs à la sécurité des navires de commerce. La première version a été adoptée en 1914, en réponse au naufrage du Titanic, la deuxième en 1929, la troisième en 1948 et la quatrième en 1960. La version actuelle date de 1974 et inclut la procédure d'acceptation tacite, qui prévoit qu'un amendement entrera en vigueur à une date spécifiée sauf si, avant cette date, des objections à l'amendement sont formulées par un nombre convenu de Parties⁴⁴.

L'objectif premier de la Convention est d'assurer la navigabilité des navires en établissant des normes pour leur construction, équipement et exploitation.

Il appartient aux États du pavillon de veiller au respect de ces prescriptions par les navires battant leur pavillon, et plusieurs certificats leurs sont délivrés pour en attester.

⁴⁴ Site internet de l'OMI

Les seules dispositions de la Convention SOLAS directement liées aux zones polaires sont contenues dans le chapitre V de la Convention et concernent la sécurité de la navigation. La Règle 5 (Services et avis météorologiques) demande aux États contractants d'« *encourager les navires à la mer à recueillir des renseignements d'ordre météorologique et à veiller à ce que ceux-ci soient examinés, diffusés et échangés de la manière la plus appropriée pour faciliter la navigation [...] ainsi que diffuser, au moins deux fois par jour, par l'intermédiaire des services de radiocommunications spatiales et de Terre, selon le cas, des informations météorologiques destinées à la navigation qui comportent des données, des analyses, des avis et des prévisions concernant les conditions météorologiques, l'état de la mer et l'état des glaces* »⁴⁵.

La Règle 6 (Service de recherche des glaces) prévoit que le service de recherche des glaces « *contribue à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la sécurité et à l'efficacité de la navigation et à la protection du milieu marin dans l'Atlantique nord* »⁴⁶. La gestion globale du Service, l'étude et l'observation des conditions de glace, y compris la diffusion de l'information obtenue, sont fournies par le gouvernement des États-Unis.

D'autres exigences concernent les messages de danger : « *le capitaine de tout navire qui se trouve en présence de glaces [...] ou de tout autre danger immédiat pour la navigation [...] est tenu d'en informer par tous les moyens dont il dispose les navires dans le voisinage, ainsi que les autorités compétentes* », stipule la Règle 31. Chaque Gouvernement contractant doit prendre les mesures nécessaires afin de porter à la connaissance des intéressés toute information reçue⁴⁷.

Les standards internationaux de sécurité sont régulièrement examinés par l'OMI. Dans la mesure où la navigation maritime dans l'Arctique augmente, il pourrait être nécessaire que l'OMI et les États arctiques s'engagent à mener des études et des essais sur les navires, leurs équipements et techniques, ce qui peut entraîner d'autres modifications de la Convention SOLAS et de la législation maritime nationale.

Les considérations relatives au transport et à la sécurité des marchandises dangereuses, réglementées par le Code IMDG (International Maritime Dangerous Goods), qui fait partie de la Convention SOLAS, pourraient être réexaminées dans le but d'identifier des produits

⁴⁵ Règle 5 de la Chapitre V « Sécurité de la navigation » de la Convention SOLAS

⁴⁶ Règle 6 de la Chapitre V « Sécurité de la navigation » de la Convention SOLAS

⁴⁷ Règle 31 de la Chapitre V « Sécurité de la navigation » de la Convention SOLAS

chimiques dont la réaction dangereuse est probable en raison des températures extrêmement basses pendant le transport relativement long dans l'Arctique⁴⁸.

La Convention SOLAS comprend aussi des dispositions pour les navires transportant des passagers, qui font l'objet d'un examen attentif et d'une modification constante par l'OMI, afin de garantir une sécurité complète.

Section 2 La Convention MARPOL

Au cours des dernières décennies, la gestion du rejet des déchets d'exploitation des navires a été une préoccupation majeure pour la communauté maritime internationale.

Dans le cadre de leur fonctionnement normal les navires produisent une grande variété de déchets : de l'huile usée, de l'eau huileuse liée aux opérations des navires pétroliers, de l'huile-moteur usée, des substances liquides nocives, des eaux usées et des ordures. Tout cela entraîne une pollution du milieu marin et des zones côtières.

L'impact de la pollution par les navires peut être exacerbé dans les mers semi-fermées comme l'océan Arctique. La glace et les températures très froides la majorité de l'année sont susceptibles de contribuer à la présence et à la conservation à long terme de déchets rejetés dans les eaux arctiques⁴⁹. La gestion des déchets à bord des navires étant aujourd'hui une activité strictement réglementée, le rejet direct en pleine mer des déchets, longtemps pratiqué par les navires, n'est plus réalisé.

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) est une des principales conventions internationales traitant de la prévention de la pollution du milieu marin, que les causes soient liées à l'exploitation ou à des accidents⁵⁰. Elle a été adoptée le 2 novembre 1973 à l'OMI et ratifiée à ce jour par 155 États.

La Convention MARPOL joue un rôle important dans la protection de l'environnement marin de l'Arctique, même si l'Arctique n'est pas considérée comme une zone spéciale par le cadre de la Convention, contrairement à l'Antarctique. Les zones spéciales sont les zones

⁴⁸ D. VanderZwaag, « Governance of Arctic Marine Shipping », *Marine & Environmental Law Institute*, Dalhousie Law School, 2008, page 14

⁴⁹ D. VanderZwaag, « Governance of Arctic Marine Shipping », *Marine & Environmental Law Institute*, Dalhousie Law School, 2008, page 23

⁵⁰ Site internet de l'OMI

maritimes qui, pour des raisons techniques liées à leur situation océanographique et écologique, ou au caractère particulier de leur trafic maritime, appellent l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers et bénéficient d'un niveau plus élevé de protection.

Les règles et les procédures techniques obligatoires de MARPOL se trouvent dans les six annexes qui concernent respectivement la prévention de la pollution par les hydrocarbures (I), la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac (II), la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis (III), la prévention de la pollution par les eaux usées des navires (IV), la prévention de la pollution par les ordures des navires (V) et la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires (VI).

L'annexe I exige que le rejet des eaux de ballast huileuses doit être réalisé à plus de 50 milles marins de la côte la plus proche et ne pas dépasser 30 litres par mille marin. Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doit être muni d'un registre des hydrocarbures qui doit comprendre les mentions sur le chargement et le déchargement d'une cargaison d'hydrocarbures, le rejet des eaux de ballast, le nettoyage des citernes à la cargaison, etc⁵¹.

Une grande inquiétude pour le commerce du pétrole concernait les pétroliers à simple coque. Les modifications apportées à MARPOL en 1992 ont introduit une obligation de double coque pour tous les nouveaux pétroliers et une période de transition pour les navires existants. D'autres amendements à l'Annexe I établissent des normes plus élevées pour les nouveaux navires, en particulier les doubles fonds des chambres des fonds et la prévention des fuites accidentelles d'hydrocarbures, afin d'assurer une meilleure protection contre la pollution par les hydrocarbures en cas d'échouements et de collisions.

Adoptés par l'OMI en 2002 les *Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-covered Waters* complètent MARPOL et reconnaissent dans sa partie D - Protection environnementale et le contrôle des dommages - « *the lack of waste reception and repair facilities, communications limitations, unique navigational and environmental hazards and limited response capabilities of available assistance in Arctic ice-covered waters* »⁵².

⁵¹ Règle 36 de l'Annexe I relative à la prévention de la pollution par les hydrocarbures de MARPOL

⁵² Traduction libre : le manque d'installations de réception des déchets et d'installations de réparation, les limites des communications, le danger exceptionnel pour l'environnement et la navigation et les capacités limitées d'assistance dans les eaux arctiques recouvertes par les glaces

Probablement, la désignation de l'Arctique comme zone spéciale selon MARPOL pourrait améliorer la situation.

Section 3 La Convention STCW

L'Arctique présente un cadre de travail particulièrement dangereux. Bien que certaines attentions aient été accordées à la construction et à l'équipement des navires qui opèrent dans les eaux arctiques, les aspects opérationnels ou « humains », c'est-à-dire les conditions de vie et de travail du personnel, n'étaient pas assez bien encadrées. Ces conditions affectent non seulement le bien-être des marins mais également la sécurité des navires et la protection du milieu marin. Il est essentiel que les marins opérant dans les eaux de l'Arctique possèdent les connaissances et les compétences nécessaires à la navigation et que les conditions de travail soient convenables⁵³.

La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) de 1978 a été la première à établir au niveau international les prescriptions nécessaires à la formation, la veille et la délivrance de brevets.

Les Amendements de Manille de 2010 à la Convention et au Code STCW, adoptés le 25 juin 2010, ont marqué une révision complète de la Convention et du Code STCW. Ils visent à mettre jour la Convention et le Code de façon « *à tenir compte de l'évolution survenue depuis leur adoption initiale et à leur donner la capacité de traiter les questions qui sont susceptibles de se présenter dans un avenir prévisible* »⁵⁴.

Les nouvelles recommandations relatives à la formation du personnel travaillant à bord des navires exploités dans les eaux polaires, entrées en vigueur le 1er janvier 2012, présentent un intérêt particulier. Elles soulignent l'importance pour les officiers chargés du quart à la passerelle et les officiers chargés du quart machine d'avoir une expérience suffisante et appropriée dans l'exploitation de navires dans les eaux polaires⁵⁵.

⁵³ D. VanderZwaag, « Governance of Arctic Marine Shipping », *Marine & Environmental Law Institute*, Dalhousie Law School, 2008, page 19

⁵⁴ Site internet de l'OMI

⁵⁵ Section B-V/g « *Guidance regarding training of masters and officers for ships operating in polar waters* » de la Convention STCW

La Conférence a également adopté un certain nombre de résolutions, y compris la Résolution 11 sur les Mesures visant à garantir la compétence des capitaines et des officiers des navires exploités dans les eaux polaires. La Résolution recommande aux États « *d'adopter les mesures de nature à garantir que les capitaines et les officiers des navires exploités dans les eaux polaires possèdent une formation et une expérience appropriées qui leur permettent de planifier des voyages dans les eaux polaires, naviguer en toute sécurité et surveiller le respect des prescriptions établies en vertu des accords intergouvernementaux* »⁵⁶.

Section 4 Le Code polaire

La navigation dans les eaux polaires a d'abord été traitée par les *Guidelines for ships operating in Arctic ice-covered waters*⁵⁷, publiées en 2002, qui complètent les Conventions SOLAS et MARPOL en ce qui concerne la navigation dans les eaux arctiques. Elles prennent en compte les conditions climatiques particulières dans cette zone, ainsi que sa fragilité écologique, afin d'assurer le respect des règles en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution. Ces Directives ont valeur de recommandation.

Les Directives ont été critiquées pour diverses lacunes comme le manque de détails sur l'entraînement du personnel pour la navigation dans les eaux polaires ou les dispositions limitées concernant la façon d'éviter et d'atténuer le givrage des navires. De même, les imprécisions relatives à la vitesse du navire ou à la veille pendant le remorquage ont fait l'objet de reproches⁵⁸.

Peu après la finalisation des Directives, le Comité de la sécurité maritime (MSC) a examiné les propositions du Danemark, de la Norvège et des États-Unis qui envisageaient de les développer et de créer un Code Polaire de force obligatoire. Le projet a été approuvé et les travaux sur l'élaboration du code ont commencé⁵⁹.

Par la suite, l'OMI a adopté le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (le Code Polaire). Ce code est rendu obligatoire tant par les

⁵⁶ OMI, Code STCW y compris les amendements de Manille de 2010, *IMO Publishing's Bookshop*, 2011

⁵⁷ Directives pour les navires exploités dans les eaux polaires

⁵⁸ D. VanderZwaag, « Governance of Arctic Marine Shipping », *Marine & Environmental Law Institute*, Dalhousie Law School, 2008, page 19

⁵⁹ H. Deggim, « International requirements for ships operating in polar waters », 2009, page 6

amendements de la Convention SOLAS, adoptés en novembre 2014, que par ceux de la Convention MARPOL, adoptés en mai 2015. Les amendements à la Convention STCW ont été adoptés en novembre dernier et entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2018⁶⁰.

I. Une étape importante

Le Recueil sur la navigation polaire est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017, marquant un tournant historique dans les travaux menés par l'OMI pour la protection des navires et des personnes à bord, qu'il s'agisse des gens de mer ou des passagers, « *dans le milieu hostile des eaux qui entourent les deux pôles* »⁶¹.

Le Code polaire propose un ensemble de règles dont le champ d'application englobe à la fois l'Arctique et l'Antarctique, tout en prenant en considération leurs spécificités juridiques et géographiques⁶². Leurs régimes, bien qu'ils présentent de nombreux points communs, ne sont pas identiques. En effet, l'Arctique est avant tout un océan entouré de continents, tandis que l'Antarctique est un continent entouré d'un océan. Et, bien que les milieux marins des deux océans polaires soient aussi fragiles l'un que l'autre, les mesures à prendre pour les protéger devraient dûment tenir compte des caractéristiques particulières des régimes politiques et juridiques qui leur sont respectivement applicables⁶³.

Le Code polaire a pour ambition d'assurer la sécurité de l'exploitation des navires dans les eaux polaires, ainsi que de protéger l'environnement des risques existants dans ces zones. Le Recueil met en place un grand nombre de règles aussi bien contraignantes qu'à valeur de recommandation. On peut les classer en 4 catégories :

- la construction,
- l'équipement et l'exploitation des navires,
- la recherche et le sauvetage,
- la prévention de la pollution et la formation des marins.

⁶⁰ H. Baudu, « Le Code polaire entre en vigueur le 01 janvier 2017 », site internet de ENSM, le 06/01/2017

⁶¹ Site internet de l'OMI, « Transports maritimes dans les eaux polaires »

⁶² L.Fedi et O. Faury, « Les principaux enjeux et impacts du Code polaire OMI », *DMF* N° 779, le 14/04/2016

⁶³ Site internet de l'OMI, « Transports maritimes dans les eaux polaires »

Le Code Polaire regroupe les trois conventions internationales déjà existantes, à savoir la Convention SOLAS, la Convention MARPOL et la Convention STCW. Au delà, il impose des exigences supplémentaires plus contraignantes que les dispositions actuellement prévues par les Conventions, mais en général il ne fait que les compléter. Cependant, les Conventions continueront de régir la navigation maritime dans les régions polaires au même niveau que le nouveau Code.

II. Les conséquences sur la navigation maritime

Les navires exploités dans les zones polaires sont exposés à un certain nombre de risques. Les conditions climatiques sévères, l'éloignement et l'isolation des régions polaires, et, par conséquent, la faiblesse des systèmes de communications et la difficulté des opérations de sauvetage, créent des conditions problématiques pour la navigation maritime, et de surcroît pour le personnel naviguant.

De même, les basses températures peuvent diminuer l'efficacité d'un grand nombre d'éléments du navire, allant des auxiliaires de pont aux équipements de secours. Enfin, en présence de glace, des charges supplémentaires peuvent être imposées à la coque et au système de propulsion⁶⁴.

Afin de répondre à ces difficultés, à la fois pratiques et techniques, le Code Polaire fixe des normes obligatoires qui couvrent, d'une part, l'ensemble des questions de conception, de construction, d'équipement et d'exploitation des navires, d'autre part, les questions de formation des gens de mer.

A. Le volet technique : la conception des navires et leurs équipements

Les navires doivent être désormais équipés d'un Manuel d'exploitation dans les eaux polaires. C'est un document nouveau qui fixe des objectifs et des prescriptions couvrant les éléments suivants : la structure du navire, la stabilité et le compartimentage, l'étanchéité à l'eau et aux intempéries, les installations des machines, la protection contre les incendies,

⁶⁴ Site internet de l'OMI, « L'entrée en vigueur d'un instrument de l'OMI marque un véritable tournant pour la protection du milieu polaire »

les engins et dispositifs de sauvetage, la sécurité de la navigation, les communications, la planification du voyage, le personnel et la formation, la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac, la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées en colis, la prévention de la pollution par les eaux usées des navires et la prévention de la pollution par les rejets d'ordures provenant des navires⁶⁵.

Le Code impose un niveau très élevé de conception du navire afin de pouvoir respecter toutes les dispositions obligatoires citées ci-dessus. Il en est de même pour les matériaux utilisés pour la construction des navires, définis également par les dispositions du Code.

En vertu de plusieurs prescriptions de sécurité obligatoires prévues par le Recueil, les navires naviguant dans les eaux polaires sont tenus d'avoir à leur bord des vêtements thermiques de protection, du matériel permettant d'enlever la glace, des embarcations de sauvetage fermées et des moyens de garantir une bonne visibilité dans des conditions de glace, de pluie verglaçante ou de neige⁶⁶.

Le Recueil exige que les navires opérant dans les eaux polaires fassent l'objet d'une certification spécifique : le Certificat pour navire polaire. Cette certification est différenciée en fonction de l'aptitude des navires à naviguer en eaux polaires avec des épaisseurs de glace variées. Le Code polaire prévoit désormais trois côtes glace : A, B et C, alors que les Directives pour les navires exploités dans les eaux polaires prévoyaient sept classes polaires⁶⁷.

B. Les prescriptions en matière de formation des gens de mer

L'objectif du chapitre 12 du Code Polaire est de « *de faire en sorte que les navires exploités dans les eaux polaires soient dotés de suffisamment de personnel ayant les qualifications, la formation et l'expérience appropriées* »⁶⁸.

La certification du niveau de connaissances des marins concernant la navigation en eaux polaires est une nécessité que le Code polaire rend obligatoire pour la première fois⁶⁹.

⁶⁵ Site internet de l'OMI, « L'entrée en vigueur d'un instrument de l'OMI marque un véritable tournant pour la protection du milieu polaire »

⁶⁶ Annexe II : Infographique - Que signifie le Recueil sur la Navigation polaire du point de vue de la sécurité des navires?

⁶⁷ A. Queinnec, « Le Code polaire », mémoire, CDMT, 2015, p. 80

⁶⁸ Article 12 (1) de la Chapitre 12 « Niveau des effectifs et formation » du Code Polaire

⁶⁹ A. Queinnec, « Le Code polaire », mémoire, CDMT, 2015, p. 88

Cette certification présente deux volets : l'entraînement sur simulateur glace et la qualification de Base et Avancée du personnel de direction et opérationnel.

Ces certificats sont obligatoires depuis janvier 2017, même si les amendements de la STCW n'entreront en vigueur qu'en 2018. En attendant leur entrée en vigueur, des mesures transitoires vont être mises en place par l'Administration pour les officiers qui pourront prétendre par validation des temps de navigation à la délivrance des certificats de Base et/ou Avancée⁷⁰.

Ainsi, fruit de tentatives avortées et d'une longue gestation, le Code polaire vient combler une lacune du droit maritime international avec une entrée en vigueur relativement rapide pour 2017 et il conforte le rôle de l'OMI dans la gouvernance des mers de la planète⁷¹. Sa portée est perçue principalement dans l'harmonisation des règles de sécurité maritime et la protection du milieu marin dans les zones polaires, ce qui répond aux intérêts à long terme de tous les États.

Chapitre 3 – La mise en place d'une forme de gouvernance régionale

Les nouvelles opportunités de développement de l'Arctique transforment la région en lui offrant une plus grande importance sur le plan politique. Alors que les États arctiques⁷² tentent de répondre à ces défis en développant des stratégies nationales, l'Union européenne développe sa propre politique arctique et nombreux sont les pays non-arctiques qui montrent un intérêt grandissant pour cette région.

L'attention internationale croissante pour l'Arctique dans les années 1990 a forcé les États à perfectionner leurs structures de gouvernance. Cela a amené à la coopération régionale dans la zone arctique.

Le Conseil de l'Arctique est devenu le résultat logique des discussions qui ont eu lieu entre les États arctiques en 1989⁷³. Aujourd'hui, le Conseil de l'Arctique est le principal forum

⁷⁰ H. Baudu, « Le Code polaire entre en vigueur le 01 janvier 2017 », site internet de ENSM, le 06/01/2017

⁷¹ L.Fedi et O. Faury, « Les principaux enjeux et impacts du Code polaire OMI », *DMF* N° 779, le 14/04/2016

⁷² Le Canada, le Danemark, les États-Unis, la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Russie et la Suède

⁷³ SCPAR (Standing Committee of Parliamentarians of the Arctic Region), « Arctic governance in an evolving arctic region », p. 2

politique pour la coopération en matière d'Arctique et peut être considéré comme une réussite dans la nouvelle gouvernance.

Outre le Conseil de l'Arctique, plusieurs institutions intergouvernementales ont été créées. Il s'agit des institutions issues d'un cadre « scandinave » ou d'une coopération européenne avec les pays du bloc soviétique.

Section 1 Le Conseil de l'Arctique

En plus du droit international et de la législation nationale des huit pays arctiques, le Conseil de l'Arctique est l'instance dirigeante dans l'Arctique.

Lors de la première réunion ministérielle des pays arctiques à Rovaniemi, en Finlande, en 1991, la Stratégie « *Arctic Environmental Protection Strategy* »⁷⁴ a été adoptée. La même année, le Canada a fait une proposition de coopération dans l'Arctique, qui a finalement abouti à la création du Conseil de l'Arctique en 1996 et à l'intégration de la SPEA dans le champ d'application du Conseil. Ainsi, le Conseil de l'Arctique a été créé à Ottawa en 1996 par la Déclaration d'Ottawa⁷⁵. Les membres du Conseil sont les huit États arctiques, ainsi que les organisations des peuples autochtones en tant que participants permanents.

L'article 1 de la Déclaration d'Ottawa appelle les États à « *favoriser la coopération, la coordination et l'interaction entre les États de l'Arctique [...] à superviser et coordonner les programmes institués en vertu de la SPEA [...] à adopter un cadre de référence relatif à un programme de développement soutenu, à le superviser et à le coordonner et à diffuser des informations, à encourager l'éducation et à stimuler l'intérêt pour les problèmes de l'Arctique*

⁷⁶. »

Le Conseil de l'Arctique a joué un rôle considérable dans la réalisation d'études scientifiques internationalement reconnues. Ses groupes de travail et programmes d'actions ont contribué à la résolution des questions relatives au suivi, à l'évaluation et à la prévention de la pollution dans l'Arctique, au changement climatique, à la conservation de la biodiversité et à l'utilisation rationnelle et durable des ressources. Le Conseil a

⁷⁴ Stratégie pour la Protection de l'Environnement Arctique (SPEA)

⁷⁵ Déclaration de 1996 sur la création du Conseil de l'Arctique

⁷⁶ Article 1 de la Déclaration sur la création du Conseil de l'Arctique

également contribué à l'élaboration de différentes normes juridiques comme le Code Polaire de l'OMI, la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants, ou encore la Convention de Minamata sur le mercure.

En ce qui concerne la navigation maritime dans l'Arctique, le groupe de travail du Conseil de l'Arctique PAME (Protection of the Arctic Marine Environment)⁷⁷ protège le milieu marin arctique contre les activités terrestres et maritimes en élaborant des politiques et des mesures de prévention et de contrôle de la pollution dans les situations non urgentes.

Le gouvernement du Canada collabore avec la PAME, ainsi qu'avec des représentants finlandais et américains pour diriger l'Évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique (ENMA). L'ENMA a donné un aperçu du transport maritime dans l'Arctique et des niveaux de transport maritime prévus en 2020 et en 2050. Une étude sur les effets possibles du transport maritime, les scénarios de développement économique et les risques liés à la banquise glaciale a été menée⁷⁸. Le rapport final sur l'évaluation du transport maritime dans l'Arctique a été présenté à la sixième réunion ministérielle du Conseil de l'Arctique en 2009.

Section 2 Les autres instances existantes

I. La Convention et la Commission OSPAR

La Commission OSPAR a été créée et s'est développée grâce à la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (Convention OSPAR), signée à Paris le 22 septembre 1992. L'organisation compte 16 États-membres, mais le Canada, la Fédération de Russie et les États-Unis n'en font pas partie. La division géographique de l'Atlantique du Nord-est inclue les eaux arctiques dans l'une des régions de la zone maritime d'OSPAR.

Depuis 1972, la Convention OSPAR a identifié les menaces sur l'environnement marin et a organisé dans sa zone des programmes et des mesures pour s'assurer de l'efficacité des

⁷⁷ Protection de l'environnement marin de l'Arctique

⁷⁸ Site internet du ministère des Transports du gouvernement fédéral canadien, « Conseil de l'Arctique »

actions nationales pour les combattre. Par ces actions, OSPAR a ouvert des voies pour s'assurer de la surveillance et de l'évaluation de l'état de santé des mers, afin de fixer des objectifs approuvés au niveau international et de vérifier que les gouvernements participant livrent ce qui est suffisant⁷⁹.

La convention OSPAR couvre la réglementation de toutes les activités humaines qui peuvent avoir un effet néfaste sur les écosystèmes et la biodiversité dans l'Atlantique du Nord-Est, à l'exception explicite de la gestion de la pêche et de certaines limites pour la réglementation de la navigation maritime.

Bien que la compétence en matière de réglementation de la navigation maritime appartienne avant tout à l'OMI, les mesures prises dans le cadre de la Convention OSPAR ne sont pas totalement exclues. S'il y a lieu d'intervenir dans un domaine touchant au transport maritime, la Commission OSPAR peut présenter la question à l'attention de l'OMI. Les Parties contractantes membres de l'OMI s'efforcent de coopérer au sein de la Commission OSPAR « *afin d'obtenir la réaction voulue, y compris, s'il y a lieu, l'accord de cette organisation en vue d'une action régionale ou locale* »⁸⁰.

La Commission OSPAR a déjà pris quelques mesures supplémentaires. Cela comprend par exemple l'adoption de lignes directrices régionales facultatives pour réduire le risque d'introduction d'espèces non indigènes par les eaux de ballast et des navires⁸¹.

II. Le Conseil nordique

La création du Conseil nordique est le fruit d'un effort de plusieurs générations et particulièrement de la coopération scandinave. L'initiative en vue de l'établissement du Conseil a été prise en 1951 par l'Union interparlementaire nordique, quand une proposition présentée par les membres danois fut adoptée sous forme de recommandation soumise par les gouvernements respectifs devant les Parlements de Danemark, d'Islande, de Norvège, et de Suède, en 1952⁸².

⁷⁹ Site internet de la Commission OSPAR

⁸⁰ Article 4 (2) de l'Annexe V de la Convention OSPAR

⁸¹ T. Koivurova, E. J. Molenaar, « International Governance and Regulation of the Marine Arctic », *WWF International Arctic Programme*, 2009, p. 17

⁸² F.W. Wendt, « The Northern Council : its background, structure and inaugural session », *Archives historiques du Conseil de l'Europe*

Comme l'article 1 des Statuts du Conseil nordique et son nom lui-même l'indiquent⁸³, le Conseil nordique est un organe purement consultatif et ne peut donc pas adopter de réglementation obligatoire. Il ne peut que transmettre des recommandations aux gouvernements, chaque recommandation devant être accompagnée d'une liste mentionnant le vote de chaque membre du Conseil.

Le Conseil traite un grand nombre de questions, comme la coopération des pays nordiques dans le domaine des services postaux, télégraphiques et téléphoniques, les problèmes économiques, les questions culturelles et le transport maritime dans son volet environnemental. Un des projets du Conseil vise à étudier les possibilités d'action des pays nordiques dans le domaine du transport maritime et du changement climatique après l'adoption en 2015 de l'Accord de Paris sur le climat⁸⁴.

III. La Région euro-arctique de Barents

La coopération dans la région euro-arctique de Barents s'est amorcée en 1993, avec la signature, par les cinq pays nordiques, d'une déclaration instituant le Conseil euro-arctique de Barents, lors de la conférence des ministres des Affaires étrangères, à Kirkenes en Norvège. En outre, le Conseil régional de Barents, deuxième instance de coopération, a été créé.

La coopération est organisée sous forme de collaboration interrégionale dans les domaines prioritaires, comme la culture, l'éducation et la recherche, le tourisme, l'économie et le commerce, l'environnement, la santé et le transport.

Le développement de l'industrie maritime dans l'Arctique « *nécessite une amélioration de la coopération entre les acteurs du secteur des transports dans le cadre de la promotion d'un commerce maritime et d'un trafic des passagers efficaces et durables, de la protection de l'environnement, de la sécurité et de la fiabilité du transport maritime* »⁸⁵.

⁸³ Statute of the Nordic Council, *Archives historiques du Conseil de l'Europe*

⁸⁴ Site internet du Conseil Nordique

⁸⁵ Joint Declaration of the BEAC, Transport Ministerial Meeting on Transport Development in the Barents Region, le 21/06/16, Arkhangelsk

IV. Les réunions à cinq des États côtiers de l'océan Arctique

Il faut enfin signaler qu'un forum informel s'est développé à l'intérieur du Conseil de l'Arctique. En effet, à plusieurs occasions, les cinq membres⁸⁶ de ce dernier ont tenu des réunions qui leur sont propres⁸⁷.

Il s'agit de réunions au niveau ministériel destinées à apaiser les tensions existant depuis quelques années entre les voisins arctiques qui cherchent à étendre leur souveraineté dans ces eaux, ainsi qu'à discuter sur les questions liées à l'environnement, à la navigation maritime, aux activités de pêche commerciale dans les eaux arctiques, etc.

⁸⁶ Le Danemark, la Norvège, la Russie, les États-Unis, le Canada

⁸⁷ N. Mamère, « Rapport d'information sur l'Arctique et l'Antarctique », 2013, page 93

Titre II L'encadrement juridique russe du régime existant sur la Route maritime du Nord

Chapitre 1 - L'aspect historique du développement de la Route maritime du Nord

La navigation maritime dans l'Arctique russe se réalise via la Route maritime du Nord, qui permet de relier l'océan Atlantique à l'océan Pacifique en longeant la côte nord de la Sibérie. Elle emprunte le cap Nord, le détroit de Kara, le cap Tcheliouskine et aboutit au détroit de Béring, la plupart de son trajet s'effectuant dans les mers arctiques⁸⁸. La RMN est plus connue sous le nom de *Northeast Passage*⁸⁹.

Selon la législation russe, la Route maritime du Nord est d'abord « *une voie de transport national de l'URSS* »⁹⁰, puis « *une ligne historiquement développée de transport national de la Fédération de Russie* »⁹¹. Cette voie navigable a joué un rôle crucial dans l'ouverture de l'Arctique pour les transports maritimes et les opportunités commerciales.

Section 1 De la découverte et l'exploration à la chute de la monarchie russe

Le pôle Nord a depuis longtemps attiré l'attention des voyageurs et des chercheurs qui surmontaient des difficultés incroyables afin de pénétrer de plus en plus loin au nord, découvrir les îles glaciales de l'Arctique et les cartographier.

Pendant des siècles, le Nord a joué un rôle presque mythologique dans la conscience du peuple russe. Il était un véritable point de repère : symbole de la grandeur territoriale et des ressources inépuisables.

⁸⁸ Annexe III : La Route maritime du Nord

⁸⁹ Passage du Nord-Est

⁹⁰ Article 1 (2) des Règles de la navigation sur la Route maritime du Nord du 14 septembre 1990

⁹¹ Loi fédérale du 28 juillet 2012 sur les amendements portés à certains actes législatifs de la Fédération de Russie en ce qui concerne la réglementation étatique de la navigation commerciale dans les eaux de la Route maritime du Nord

Au milieu du XVI^e siècle, le peuple des Pomors (colons russes qui étaient installés et qui vivaient sur le littoral ou dans le bassin de la mer Blanche⁹²) a commencé à naviguer dans l'océan Arctique et le long de ses côtes. En 1648, un groupe de navigateurs dirigé par « l'homme commercial » Fedot Popov et le chef cosaque Semen Dejnev a contourné la Péninsule tchouktche et atteint l'océan Pacifique.

Pendant les années 1733-1742, c'est la Grande expédition du Nord qui travaillait dans les eaux arctiques. En effet, elle a réuni plusieurs expéditions, dont la deuxième expédition du Kamtchatka, dirigée par Vitus Bering, qui a effectué les recherches sur la Sibérie du nord. Pour la première fois dans l'Histoire, les côtes de l'océan Arctique de Arkhangelsk à l'embouchure de la rivière Kolyma, l'île Honshū et les îles Kouriles ont été cartographiées. Il a fallu attendre cette expédition pour que l'Arctique russe commence à se former.

Les navigateurs russes Ferdinand Wrangel et Fedor Matyushkin ont beaucoup apporté à l'étude de la partie Est de la Route maritime du Nord. Plus tard, en 1910 grâce à l'Expédition hydrographique de l'océan Arctique sur les brise-glaces Taïmyr et Vaigatch un inventaire détaillé des territoires polaires allant du Cap Dejnev à l'embouchure de la rivière Lena, a été fait⁹³.

Parmi les explorateurs étrangers qui ont contribué à l'exploration de la RMN on peut mentionner le navigateur et explorateur néerlandais Barents, qui a donné son nom à la mer de Barents, l'officier américain de la marine marchande DeLong et ses voyages en Arctique sur la goélette « La Jeannette », les explorateurs polaires norvégiens Nansen et Amundsen, l'explorateur finlandais Nordenskiöld et son voyage sur la goélette « Vega ».

L'Empire russe a fait beaucoup d'efforts pour la construction d'une véritable flotte de brise-glaces et le développement technique et scientifique de la zone arctique.

Outre les aspects techniques et hydrographiques, le Conseil de l'empire⁹⁴ s'est préoccupé d'encadrer juridiquement la navigation maritime sur la Route maritime du Nord par la formation du statut des espaces adjacents arctiques. Le premier texte législatif réglementant les activités dans l'Arctique est apparu au XVII^e siècle. En 1704, le tsar Pierre Ier prit un décret qui avait pour objectif l'établissement d'un monopole russe sur la pêche et la chasse aux animaux marins au large de la côte ouest de l'océan

⁹² Site de Wikipedia

⁹³ « История освоения Арктики », site internet de RIA, le 15/04/2010

⁹⁴ Le pouvoir législatif de l'Empire russe

Arctique. Le décret interdisait également aux étrangers de développer l'industrie près de la côte de la mer de Kara⁹⁵.

Le XXe siècle est également marqué par une production législative intense. En effet, le Conseil de l'empire a adopté, le 10 décembre 1910, la loi sur l'extension de la zone maritime douanière et, le 26 mai 1911, la loi sur la construction des quatre stations de radiodiffusion sur la côte de la mer Blanche et de la mer de Kara. Par la suite, un projet de loi sur l'organisation de la navigation maritime sous pavillon russe entre les ports de la Russie occidentale et les embouchures des rivières Ob et Iénisseï a été présenté le 24 avril 1914 par le Ministère du Commerce et de l'Industrie. Enfin, le 20 septembre 1916, la note diplomatique sur l'inclusion des terres et des îles découvertes dans l'Arctique en 1913-1914 dans le territoire de l'Empire russe a été présenté par le Ministère des Affaires étrangères.

Section 2 Le développement pendant la période soviétique

Malgré un nombre important d'expéditions, dont la plupart ont abouti à des découvertes géographiques fondamentales, l'océan Arctique demeurait peu étudié au début du XXe siècle.

Après la révolution d'Octobre, en 1917, l'utilisation de la Route maritime du Nord en tant que voie de transit international était diminuée en raison de l'accès restreint pour les navires étrangers.

À l'époque soviétique, la recherche et le développement pratique de la RMN présentaient une question d'importance nationale. Le 10 mars 1921, Vladimir Lénine a signé un décret portant sur la création de l'Institut maritime flottant de recherches scientifiques. La zone d'activité de l'institut était l'ensemble de l'océan Arctique, ainsi que ses mers et les embouchures des rivières, les îles et les côtes adjacentes de la RSFSR. À partir de 1923, en l'espace de dix ans, les 19 stations radio-météorologiques polaires ont été construites⁹⁶.

⁹⁵ А. Скаридов, *Морское право, ИЮРАЙТ*, 2e éd., 2017, p.162

⁹⁶ А. Скаридов, *Морское право, ИЮРАЙТ*, 2e éd., 2017, p. 165

La période des années 1920 est caractérisée par les expéditions sur la mer Kara, la construction d'installations portuaires et le développement industriel des zones arctiques russes, qui étaient très importantes pour l'approvisionnement alimentaire du Nord.

L'encadrement juridique de la Route maritime du Nord s'est poursuivi au cours de l'ère soviétique. Le décret N° 1606 et l'arrêté N° 1873 du 17 décembre 1932 du Conseil des commissaires du peuple ont établi la Direction générale de la Route maritime du Nord (Glavsevmorput)⁹⁷ qui avait pour mission la mise en place finale de la route maritime de la mer Blanche au détroit de Béring, son équipement technique, le maintien de son fonctionnement et de la sécurité de la navigation⁹⁸. Glavsevmorput fut dissous en 1964.

Pendant la Seconde Guerre Mondiale, les transports maritimes sur la Route ont doublé leurs chiffres. La RMN était un des rares moyens d'acheminement des aliments et du matériel vers les régions polaires de la Russie. En même temps la Route a joué un rôle essentiel pour l'exportation du bois, des métaux et d'autres ressources⁹⁹.

Dans les années 1960, la RMN se forme en tant qu'institution multidisciplinaire, fournissant l'ensemble des services à caractère organisationnel et hydrographique ; elle assure le transport des marchandises et le service de pilotage.

En 1987, l'activité de la RMN a atteint son maximum en terme de volume avec 6,6 millions de tonnes de marchandises transportées sur la Route. Cette même année, le président soviétique Mikhaïl Gorbatchev a proposé d'ouvrir pour la première fois la Route maritime du Nord aux navires non-soviétiques. L'ouverture officielle a eu lieu le 1er juillet 1991¹⁰⁰.

Section 3 Le rôle actuel

⁹⁷ Главсевморпуть - Главное управление Северного морского пути

⁹⁸ С. Новиков, « Транспорт и логистика в Арктике », Collection d'articles, 2015, p. 152

⁹⁹ C.L. Ragner, « Northern Sea Route Cargo Flows and Infrastructure – Present State and Future Potential », *Fridtjof Nansen Institute*, 2000, p. 2

¹⁰⁰ C.L. Ragner, « Northern Sea Route Cargo Flows and Infrastructure – Present State and Future Potential », *Fridtjof Nansen Institute*, 2000, p. 2

Au XXe siècle, la Route maritime du Nord a été utilisée pour le développement des côtes de l'océan Arctique, et était non seulement une voie de transport maritime, mais aussi une infrastructure totalement indépendante.

On peut dire qu'aujourd'hui la Russie recueille les fruits de la constitution, en 1932, de la Direction générale de la Route maritime du Nord dont le but était de développer économiquement les régions et les ports arctiques russes et d'assurer la navigation maritime tout au long de la Route. Cela a donné une nouvelle impulsion à l'exploration efficace des ressources minérales, à la construction des brise-glaces et au développement de la météorologie¹⁰¹.

Au cours des années 1990, la navigation sur la Route maritime du Nord s'est mise en pause, ce qui s'explique par la situation politique tendue en Russie, la chute de l'URSS, et, par conséquent, par la crise économique immense et la diminution des transports maritimes. Le régime établi au cours de longues années a été quasiment détruit.

La situation est restée pénible jusqu'aux années 2000, moment où la Russie s'est remise du choc politique et a commencé à s'intéresser de nouveau à l'exploitation de sa zone arctique.

A partir de 2010, quelques essais expérimentaux ont été réalisés : le pétrolier d'une grande capacité *Baltika* a quitté Mourmansk (port situé sur la côte nord-ouest de la Russie) à la mi-août, escorté par deux brise-glaces à propulsion nucléaire, afin d'atteindre la Chine par les mers polaires¹⁰², puis, le premier navire à passagers *Georg Ots* a traversé la RMN de Saint-Pétersbourg vers Vladivostok en 41 jours. Enfin, le brise-glace nucléaire *Rossiya* a escorté le remorqueur suédois *Tor Viking*, du détroit de Béring à la mer de Barents¹⁰³.

En 2016, la Russie a franchi une étape importante pour le développement de la zone Arctique. En effet, le terminal pétrolier « *Bopoma Арктику* »¹⁰⁴, pouvant fonctionner toute l'année sans arrêt pendant la période hivernale, a été lancé. L'extraction et le transport du pétrole depuis le gisement s'effectue par Gazprom Neft¹⁰⁵ via la RMN. L'année dernière 3 millions de tonnes de pétrole ont été exporté en Europe, cette année les objectifs sont fixés à 4 millions¹⁰⁶.

¹⁰¹ Site internet du Groupe de travail du Conseil d'experts auprès du Gouvernement Russe

¹⁰² « La Russie teste une nouvelle voie maritime vers la Chine », site internet RFI, le 24/10/2010

¹⁰³ N. Marchenko, *Russian Arctic Seas : Navigational conditions and accidents*, Springer, 2012, p. 12

¹⁰⁴ «Les portes de l'Arctique »

¹⁰⁵ « *Газпром Нефть* », l'une des principales compagnies pétrolières en Russie

¹⁰⁶ Site internet de *Gazprom Neft*

En ce qui concerne le transport maritime de marchandises, selon le Service Fédéral des Statistiques, le volume total de la cargaison à la fin de 2014 sur cette route était 3982 milles tonnes, en 2015 - 5431,7 milles tonnes¹⁰⁷, à la fin de 2016 – 7265,7 milles tonnes¹⁰⁸. On peut imaginer qu'en 2017 ces résultats vont poursuivre cette hausse.

Ainsi, la « renaissance » de la Route Maritime du Nord engendre de grands espoirs économiques pour la Russie et maritimes pour le reste du monde.

Chapitre 2 – La législation en vigueur

Lors de l'époque soviétique, le statut juridique de la Route maritime du Nord n'était pas ambigu. Elle était une voie de transport interne russe. Après la dislocation de l'URSS l'ancien statut de la RMN a commencé à subir des changements.

Aujourd'hui, la navigation maritime des navires dans la zone arctique de la Fédération de Russie est régie par les actes juridiques suivants : le Code de la marine marchande de la Fédération de Russie¹⁰⁹, la loi fédérale du 31 juillet 1998 sur les eaux maritimes intérieures, la mer territoriale et la zone contiguë de la Fédération de Russie¹¹⁰, la loi fédérale du 17 décembre 1998 sur la zone économique exclusive de la Fédération de Russie¹¹¹. En outre, il existe un grand nombre de décrets et de règlements ministériels qui affectent de façon significative le domaine de la navigation en Arctique.

Selon la politique menée par le gouvernement russe, le cadre juridique de la navigation sur la Route maritime du Nord doit, d'une part, certes être conforme aux règles du droit international, de l'autre, répondre aux intérêts de la Russie, surtout en ce qui concerne le maintien du contrôle sur les eaux arctiques. C'est pourquoi toute une série d'actes législatifs a été adopté au cours des dernières années, afin de donner une forme juridique à

¹⁰⁷ Annexe IV : Les statistiques du volume de transport de marchandises dans les eaux de la Route maritime du Nord

¹⁰⁸ « Северный морской путь за год увеличил объем перевозок на 35% », site internet de Sever Post, le 07/02/2017

¹⁰⁹ La traduction en anglais « *The Merchant Shipping Code of the Russian Federation* » est disponible sur internet

¹¹⁰ Федеральный закон от 31 июля 1998 г. N 155-ФЗ « О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации »

¹¹¹ Федеральный закон от 17 декабря 1998 г. N 191-ФЗ « Об исключительной экономической зоне Российской Федерации »

cette conception de développement de la RMN : la loi fédérale du 19 juin 1996 sur les fondements de la réglementation étatique du développement socio-économique du Nord de la Fédération de Russie¹¹², les programmes fédéraux « Мировой океан »¹¹³ et « Развитие транспортной системы России »¹¹⁴, la Stratégie du développement de la zone arctique de la Fédération de Russie et de garantie de la sécurité nationale jusqu'en 2020¹¹⁵.

Concernant la Route maritime du Nord, la Stratégie précise la nécessité de l'amélioration des bases juridiques encadrant la régulation de sa gouvernance et de son fonctionnement. Elle précise aussi le besoin de régulation tarifaire de l'utilisation des brise-glaces ainsi que le développement du système des assurances, et particulièrement les assurances obligatoires¹¹⁶.

L'étape importante de l'uniformisation du régime juridique de la RMN date de 2012 avec l'adoption de la loi fédérale, le 28 juillet 2012, sur les amendements portés à certains actes législatifs de la Fédération de Russie en ce qui concerne la réglementation étatique de la navigation commerciale dans les eaux de la Route maritime du Nord (ci-après la loi sur la Route maritime du Nord)¹¹⁷. Elle a réuni les principes fondamentaux du statut juridique de la RMN et de la définition de ses limites.

L'adoption de cette loi a créé un système unique de gestion de la Route maritime du Nord et a permis la mise en place d'une infrastructure moderne afin d'assurer la navigation sécurisée des navires, y compris l'aide à la navigation, le soutien hydrographique, ainsi que l'assistance des brise-glaces.

Par ordre du Ministère des Transports de la Fédération de Russie du 17 janvier 2013, les Règles pour la navigation dans les eaux de la Route maritime du Nord ont été créées¹¹⁸.

¹¹² Федеральный закон от 19 июня 1996 г. N 78-ФЗ « Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера Российской Федерации »

¹¹³ « L'océan mondial »

¹¹⁴ « Le développement du système de transport de la Russie »

¹¹⁵ Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года

¹¹⁶J. et M. Symonides, « Les perspectives d'utilisation de la Route maritime du Nord pour la navigation internationale : enjeux et problèmes », Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica, 2013

¹¹⁷ Федеральный закон от 28 июля 2012 г. N 132-ФЗ « О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути » - La traduction en anglais « *Federal Law dated on amendments to specific legislative acts of the Russian Federation related to governmental regulation of merchant shipping in the water area of the Northern Sea Route* » est disponible sur internet

¹¹⁸ Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 января 2013 г. N 7 « Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути » - La traduction en anglais « *Rules of navigation in the water area of the Northern Sea Route* » est disponible sur internet

Elles remplacent celles de 1990. Les Règles établissent la procédure d'organisation de la navigation dans la zone arctique, de pilotage effectué par le brise-glace et la radio-communication, les exigences applicables aux navires concernant la sécurité maritime et la protection de l'environnement.

La différence principale entre les Règles de 2013 et la version de 1990 réside dans la définition des critères pour l'admission des navires sur la RMN. Les Règles nouvelles autorisent la navigation non seulement des navires de classe polaire, mais aussi des navires du type ice1-ice3¹¹⁹ et même des navires sans certification glace¹²⁰.

De plus, les Règles créent l'Administration de la Route maritime du Nord sous la forme d'une agence fédérale qui régit l'utilisation de la RMN pour assurer la sécurité de navigation et pour prévenir, réduire et contrôler la pollution du milieu marin par les navires¹²¹, et qui examine les demandes d'autorisation de navigation dans les eaux de la Route. La délivrance de l'autorisation est effectuée sur la base de la demande faite par l'armateur, le représentant de l'armateur ou le capitaine.

Le cadre juridique national de la navigation maritime dans les eaux de la RMN est très volumineux : environ 40 lois fédérales, 1200 décrets et ordonnances du gouvernement, ainsi que des nombreux règlements ministériels. Il paraît impossible de les citer tous, c'est pourquoi seule la réglementation, qui affecte le plus la question traitée, a fait l'objet de l'analyse.

¹¹⁹ Épaisseur de la glace jusqu'à 0,7 m

¹²⁰ А. Ольшевский, «Организация плавания судов в акватории Северного морского пути», le 21/11/2013

¹²¹ J. et M. Symonides, « Les perspectives d'utilisation de la Route maritime du Nord pour la navigation internationale : enjeux et problèmes », *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, 2013

PARTIE II – L’opposition entre les régimes de navigation maritime : la revendication des eaux arctiques par la Fédération de Russie

PARTIE II – L’opposition entre les régimes de navigation maritime : la revendication des eaux arctiques par la Fédération de Russie

Titre I Le champ des désaccords et la position juridique de la Russie au sein du conflit

Chapitre 1 - La présentation des sources des différends

Le rôle stratégique de l’Arctique dans le développement mondial est largement reconnu. Ceci concerne en particulier la défense des intérêts des États côtiers de l’Arctique, mais aussi la présence dans le plateau continental de l’océan Arctique de réserves importantes de ressources naturelles, particulièrement d’hydrocarbures. De plus, aujourd’hui, la région arctique présente un important intérêt géopolitique pour la navigation maritime internationale par le passage du Nord-Ouest et la Route maritime du Nord, reliant les océans Atlantique et Pacifique.

Les débats de souveraineté ne sont pas nouveaux dans l’Arctique : le XXe siècle s’est ouvert sur d’importantes querelles portant sur les territoires¹²². Cela concernait, par exemple, la côte Est du Groenland, l’île Wrangel, l’archipel François-Joseph ou encore l’île d’Ellesmere, mais ces disputes sont aujourd’hui réglées.

Deux grandes questions politico-juridiques structurent les relations des pays riverains de l’océan Arctique. La première concerne le statut des eaux des passages arctiques, passages du nord-ouest et du nord-est, que la Russie et le Canada considèrent comme intérieures, ce que contestent tant les États-Unis que l’Union européenne. Le second débat concerne la définition des frontières des espaces maritimes arctiques, zones économiques exclusives et plateaux continentaux élargis¹²³. Différents points de vue sont exprimés sur le plan officiel et doctrinal.

¹²² F. Lasserre, « Frontières maritimes dans l’Arctique : le droit de la mer est-il un cadre applicable? », *CERISCOPE Frontières*, 2011

¹²³ F. Lasserre, « Frontières maritimes dans l’Arctique : le droit de la mer est-il un cadre applicable? », *CERISCOPE Frontières*, 2011

Enfin, l'autre objet de débat est la navigation maritime dans l'Arctique. En raison du réchauffement climatique la navigation pourrait devenir totalement indépendante dans ces grandes parties, ce qui peut poser un problème pour la Fédération de Russie et la Route maritime du Nord – sa voie maritime nationale historique.

Section 1 Les intérêts nationaux de la Russie dans l'Arctique

Aujourd'hui, tous les territoires limitrophes découverts de l'océan Arctique sont sous la souveraineté des cinq États arctiques. Cependant, les réglementations nationales spéciales, précisant les limites de la sphère d'activité de l'État et l'étendue d'un pouvoir étatique dans ces zones, n'ont été adoptées que par le Canada et l'URSS. Nous avons vu dans la partie précédente qu'après la chute de l'Union soviétique, c'est la Fédération de Russie qui a repris les pouvoirs concernant ces espaces arctiques. Le gouvernement russe a produit un certain nombre de règlements affectant le statut juridique des différentes parties des espaces arctiques. Ces textes réglementaires ont créé une base du système de planification stratégique pour la mise en œuvre de la politique russe concernant l'Arctique.

La présentation de l'Arctique en tant qu'un objet spécial de la politique publique de la Russie s'explique par des intérêts nationaux particuliers de la Fédération de Russie dans l'Arctique, qui couvrent les domaines de la géopolitique, de l'économie, de l'environnement, de la défense, du commerce, de la science et de la sécurité nationale de la Fédération de Russie. La zone de l'Arctique est caractérisée par des conditions climatiques extrêmes, l'existence de réserves importantes des ressources minérales et naturelles, la présence de peuples autochtones, l'éloignement et l'inaccessibilité par le transport, la vulnérabilité extrême des écosystèmes naturels.

La Stratégie du développement de la zone arctique de la Fédération de Russie et de garantie de la sécurité nationale jusqu'en 2020, du 18 septembre 2008, définit les territoires arctiques de la Fédération de Russie, ainsi que la mer territoriale, la zone économique exclusive et le plateau continental adjacents de la Fédération de Russie, où elle dispose de droits souverains et de la juridiction, conformément au droit international. La Stratégie accentue l'engagement de la Russie envers ses obligations en vertu des traités et accords internationaux relatifs à l'Arctique.

Conformément à ce document, les intérêts nationaux de la Fédération de Russie dans l'Arctique sont les suivants :

- l'utilisation de la zone arctique russe comme une base stratégique de ressources, ce qui permettra de garantir le développement socio-économique du pays,
- la préservation de l'Arctique en tant que zone de paix et de coopération,
- la conservation des écosystèmes uniques de l'Arctique,
- l'utilisation de la Route maritime du Nord comme une voie nationale et unifiée de transport.

I. Le rôle des ressources naturelles de l'Arctique dans l'économie russe

L'épuisement des gisements d'hydrocarbures dans les régions développées ainsi que les limites techniques et économiques liées à l'extraction de pétrole non conventionnel et de sables bitumineux, déterminent le déplacement du centre de gravité de l'extraction du pétrole et du gaz dans la zone arctique russe, principalement sur le plateau continental. L'intérêt du milieu international des affaires pour le potentiel énergétique de la zone arctique de la Russie augmente.

La superficie de la zone arctique de la Fédération de Russie est d'environ 9 millions de mètres carrés. Elle abrite plus de 2,5 millions de personnes, ce qui représente moins de 2% de l'ensemble de la population russe. Cependant, la zone crée entre 12 et 15 % du PIB du pays et fournit un quart de l'exportation de la Russie¹²⁴.

La première place dans la structure économique de la zone arctique est occupée par l'industrie de la production de gaz et de l'extraction du pétrole : plus de 80 % du gaz russe est extrait ici. En ce qui concerne le pétrole, ses réserves sont considérables, selon les recherches de l'Institut d'études géologiques des États-Unis¹²⁵. Puis, c'est l'industrie minière qui suit. Elle comprend les entreprises de production de métaux non ferreux (Norilsk Nickel), de diamants, d'apatite, de cuivre, de métaux rares, etc.

¹²⁴ В. Пилявский, « Арктика как центр геополитических и экономических интересов », *Friedrich-Ebert-Stiftung*, 2011

¹²⁵ Annexe V : Les réserves estimées non exploitées de pétrole conventionnel et de gaz naturel

Ainsi, le développement de l'économie nationale de la Russie dépend de manière non négligeable des importantes réserves de minéraux et d'hydrocarbures dans l'Arctique.

II. La navigation maritime et le rôle de la Route maritime du Nord

La navigation dans l'Arctique russe est toujours très difficile et la zone reste encore largement inhospitalière. Le passage d'est en ouest demeure fermé en hiver, quand la glace atteint 40 à 80 cm en mer Baltique, 120 à 140 cm en mer de Barents, 140 cm en mer d'Okhostk, 180 cm en mer de Kara. Pourtant, au delà de ces mesures qui témoignent de la vigueur de la couverture de glace au mois de mars, on constate un affaiblissement de cette banquise d'hiver, qui signifie une baisse des stocks de glace disponibles à l'entrée de l'été¹²⁶.

En raison du réchauffement climatique, la situation « glaciale » de l'océan Arctique s'est nettement améliorée. La Route maritime du Nord est totalement ouverte, du moins pour les navires escortés par les brise-glaces. En 2016, plus de 700 permis ont été délivrés par l'Administration de la Route maritime du Nord, permettant aux navires, non seulement sous le pavillon russe mais aussi étrangers, de naviguer dans les eaux arctiques russes. Les pays asiatiques comme la Chine, le Japon, l'Inde, la Corée du Sud et Singapour, qui ont obtenu le statut d'observateur au sein du Conseil de l'Arctique¹²⁷ dans les années 2010, envisagent de nouvelles perspectives d'utilisation de la RMN pour leur développement économique.

La RMN constitue une alternative aux liaisons maritimes traditionnelles entre l'Europe, l'Extrême Orient et l'Amérique du Nord. En termes de distance, le gain kilométrique par les routes de l'Arctique face à la route des détroits et des canaux du sud (Malacca, Suez, Panama) semble acquis pour beaucoup. Sur un trajet Rotterdam - Shanghai, la Route maritime du Nord permet de gagner 2 000 milles marins¹²⁸. Il n'est pas surprenant que le potentiel commercial de cette route soit mis en valeur¹²⁹.

¹²⁶ R. Lacoste, « Les routes maritimes de l'Arctique », *Revue Maritime* N° 490, janvier 2011, p. 8

¹²⁷ Les États qui n'ont pas de territoires arctiques mais qui sont intéressés au développement de la région arctique

¹²⁸ R. Lacoste, « Les routes maritimes de l'Arctique », *Revue Maritime* N° 490, janvier 2011, p. 10

¹²⁹ Annexe VI : Le gain de temps en empruntant la Route maritime du Nord

Aujourd'hui, la RMN est utilisée majoritairement pour les transports de minéraux et d'hydrocarbures. Il est devenu commercialement possible de transporter les marchandises à l'est, en particulier en Chine et en Corée du Sud¹³⁰.

Le développement du système de transport dans l'Arctique et l'amélioration de sa base matérielle, technique et organisationnelle fait partie de la politique nationale russe pour le transport. Grâce au partenariat public-privé efficace¹³¹ et au perfectionnement de la politique tarifaire, un système de transport stable et rentable se forme.

L'article 7 portant sur les priorités stratégiques de la politique étatique russe dans l'Arctique de la Stratégie¹³² proclame la coopération dans l'utilisation de la Route maritime du Nord pour la navigation maritime sous la juridiction de la Fédération de Russie et conformément aux accords internationaux de la Fédération de Russie. Ainsi, en matière de navigation maritime dans l'Arctique, la Russie poursuit la politique de la « route maritime nationale historique », la navigation devant dès lors être réalisée conformément aux règles de la Fédération de Russie.

Le problème juridique qui se pose ici concerne le statut internationalement mal défini de la RMN. La définition des limites de la RMN est large puisque la route n'a pas de parcours uniforme et fixe. Elle maintient sa direction générale mais peut tout de même se déplacer sur une distance assez importante concernant sa latitude. Néanmoins, en toutes circonstances, cette voie se trouve en grande partie dans la zone économique exclusive de la Russie, sa mer territoriale ou même dans les eaux intérieures russes, c'est-à-dire dans les espaces relevant de la souveraineté et de la juridiction de la Russie. C'est pourquoi la Russie défend le principe selon lequel les espaces entre le continent et les îles où serpente la route maritime, sont inclus dans ses eaux intérieures. Il n'existe alors pas de droit de passage innocent¹³³.

¹³⁰ П. Образцов, « Россия идет Северным путем », le 27/08/2010

¹³¹ L'État participe à l'entretien des objets de la propriété fédérale (la plan d'eau, la flotte des brise-glace) et à l'assurance de la sécurité de navigation. Les structures privées créent une flotte commerciale de transport et participent au développement des infrastructures portuaires

¹³² Stratégie du développement de la zone arctique de la Fédération de Russie et de garantie de la sécurité nationale jusqu'en 2020

¹³³ R. Lacoste, « Les routes maritimes de l'Arctique », *Revue Maritime* N° 490, janvier 2011, p. 9

Section 2 La forte opposition de la Communauté internationale

En 1918, le professeur russe Lakhtine a soutenu la théorie de continuité géographique selon laquelle les territoires sans maître sont considérés comme le prolongement naturel d'un territoire étatique. Seuls l'Union Soviétique et le Canada ont revendiqué l'application de cette théorie.

Pendant longtemps, le développement et la mise en valeur des territoires arctiques par la Russie et l'Union Soviétique n'ont entraîné aucune contestation de la part d'autres pays. Le silence concernant la dominante territoriale russe dans l'Arctique a créé une présomption d'acceptation par la majorité des pays du monde de cet état des choses. Cette pratique longue et incontestable a permis d'affirmer l'existence d'une « tolérance générale » et la conformité de la situation au droit international¹³⁴.

Toutefois, l'importance stratégique de la libre navigation dans l'Arctique pendant la guerre froide avait jeté dans l'oubli la théorie de continuité géographique. Le franchissement des passages et l'exploitation pétrolière vont entretenir une attitude ambiguë des riverains concernés¹³⁵.

La région arctique devient une source de tensions internationales en raison de la concurrence pour l'accès à ses ressources. À l'heure actuelle, on ne conteste pas les droits des cinq États arctiques sur les 200 milles marins depuis la ligne de base, mais la question se pose à propos du statut du plateau continental adjacent. Ainsi, les intérêts des États arctiques se heurtent.

Selon l'article 76 de la Convention de Montego Bay, tous les États prétendant aux fonds marins de l'océan Arctique doivent prouver, selon un ensemble de critères établis par l'article, que ces fonds marins font partie du plateau continental en question. Il s'agit d'un texte compliqué, où abondent conditions alternatives ou cumulatives, selon les cas, et formulations sujettes à interprétation¹³⁶.

En 1997, par décision des 132 pays, la Commission des limites du plateau continental (CLPC) a été créée. Elle a pour objectif d'analyser une masse considérable de données

¹³⁴ И. Буник, « Международно-правовые основания регулирования Россией судоходства по Северному морскому пути », synopsis de thèse, *МГИМО*, 2007, p. 21

¹³⁵ J-P. Beurier, *Droits maritimes*, *Dalloz Action*, 3e éd., 2014, p. 147

¹³⁶ N. Mamère, « Rapport d'information sur l'Arctique et l'Antarctique », 2013, page 74

géodésiques, bathymétriques, sismiques et géophysiques complexes, pour s'assurer que les conditions géologiques et géomorphologiques nécessaires pour corroborer la demande sont réunies. La CLPC ne tient pas compte de l'ordre de présentation des dossiers : le droit à un plateau continental étendu est imprescriptible et ne dépend pas de la revendication d'un autre État¹³⁷.

Le premier pays arctique à avoir obtenu l'approbation de la Commission pour l'élargissement de son plateau continental dans l'océan Arctique était la Norvège, en 2009.

I. L'histoire brève des revendications russes

Le 20 décembre 2001, le Ministère des Affaires étrangères de la Fédération de Russie a soumis à la CLPC une demande dite générale sur l'élargissement des limites de son plateau continental dans la mer d'Okhotsk et la partie de l'Arctique¹³⁸, comprenant « *un résumé, des propositions de listes de coordonnées géographiques définissant la ligne constitutive de la limite extérieure du plateau continental de la Fédération de Russie dans les océans Arctique et Pacifique et des cartes utilisées pour corroborer la limite extérieure du plateau continental de la Fédération de Russie dans les océans Arctique et Pacifique* »¹³⁹. La Commission a décidé que, pour examiner la demande, il serait préférable de constituer une sous-commission.

En 2004, il a été décidé de séparer les deux demandes : une pour la mer d'Okhotsk et une pour le secteur arctique. En 2014, la CLPC a satisfait la demande de la Russie d'inclure l'enclave de 52000 mètres carrés situé au milieu de la mer d'Okhotsk dans son plateau continental¹⁴⁰.

Quant à la demande concernant l'océan Arctique, déposée le 9 février 2016, la CLPC avait réclamé à la Fédération de Russie d'apporter des preuves pour appuyer sa revendication¹⁴¹. Depuis, la Russie a procédé à plusieurs expéditions scientifiques polaires afin de collecter les preuves nécessaires. En 2007, une expédition « *Arktika 2007* » a effectué une plongée

¹³⁷ F. Lasserre, « Frontières maritimes dans l'Arctique : le droit de la mer est-il un cadre applicable? », *CERISCOPE Frontières*, 2011

¹³⁸ Annexe VII : Les revendications de la Fédération de Russie sur le plateau continental

¹³⁹ Commission des limites du plateau continental, CLCS/34, le 1er juillet 2002

¹⁴⁰ Commission des limites du plateau continental, CLCS/83, le 31 mars 2014

¹⁴¹ Commission des limites du plateau continental, CLCS/93, le 18 avril 2016

record dans les profondeurs de l'océan Arctique, plantant symboliquement à cette occasion un drapeau russe au fond des eaux polaires, à 4261 mètres de profondeur¹⁴². Toutefois, le dépôt de l'emblème national ne sera d'aucune utilité face à la CLPC, et seules des preuves techniques peuvent faire reconnaître la prétention¹⁴³.

II. La dorsale de Lomonossov au cœur des revendications

La dorsale de Lomonossov est une dorsale océanique de l'océan Arctique qui s'étend sur 1 800 km depuis les îles de Nouvelle-Sibérie jusqu'au large du Groenland et de l'île Ellesmere¹⁴⁴.

Actuellement, la dorsale n'appartient officiellement à aucun État. Toutefois, c'est principalement en se fondant sur l'existence de cette dorsale que plusieurs États riverains de l'océan Arctique se sont engagés dans une course à la revendication du pôle Nord¹⁴⁵. Le Canada croit que la dorsale transarctique de Lomonossov commence au delà du continent américain. Le gouvernement du Canada a déposé, le 6 décembre 2013, une demande préalable concernant le plateau continental de l'océan Atlantique où il annonce que « *information with respect to the limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles in the Arctic Ocean will be submitted at a later date* »¹⁴⁶. A ce jour, aucune demande officielle n'a été présentée par le Canada.

Le Danemark émet une hypothèse selon laquelle la dorsale est une partie submergée du Groenland, « *en se justifiant par la configuration de la ligne médiane dans l'océan Arctique* »¹⁴⁷. La position américaine est assez compliquée, car les États-Unis, n'ayant pas ratifié la Convention de Montego Bay, insistent sur le principe de la liberté de navigation et du développement économique de l'Arctique¹⁴⁸.

¹⁴² « La Russie revendique officiellement 1,2 million de kilomètres carrés dans l'océan Arctique », site internet Le Monde le 04/08/2015

¹⁴³ J.-P. Beurier, *Droits maritimes, Dalloz Action*, 3e éd., 2014, p. 150

¹⁴⁴ Annexe VIII : L'Arctique centrale et la dorsale de Lomonossov

¹⁴⁵ N. Mamère, « Rapport d'information sur l'Arctique et l'Antarctique », 2013, page 75

¹⁴⁶ Partial Submission of Canada to the Commission on the Limits of the Continental Shelf regarding its continental shelf in the Atlantic Ocean, 2013

Traduction libre : « l'information concernant les limites du plateau continental au-delà de 200 milles marins dans l'océan Arctique sera soumise à une date ultérieure »

¹⁴⁷ Ю. Казмин, « К вопросу о внешней границе континентального шельфа России в Арктике », site internet La vie internationale

¹⁴⁸ В. Конышев, А. Сергунин, « Арктика в международной политике : сотрудничество или

La course vers la haute mer et les tentatives d'élargissement de la zone des 200 milles se fondent sur des doctrines géopolitiques et géostratégiques. Certains États s'appuient sur celles-ci pour adopter des postures maritimes expansionnistes.

La doctrine russe, dite doctrine du prolongement géologique, constitue un autre outil sous-tendant l'expansionnisme maritime des États mais il joue sur un registre physique et non plus sécuritaire. L'argument consiste à dire que, si une dorsale sous-marine relativement proche du continent s'avère être le prolongement géologique d'une masse terrestre sise sur l'État côtier, la haute mer située à la verticale de cette dorsale doit lui revenir. En d'autres termes, il s'agit de prouver que le plancher océanique est relié au plateau continental. Cette preuve doit être fondée sur des données techniques et scientifiques¹⁴⁹. Ainsi, la Russie affirme que la dorsale de Lomonossov est une extension géologique du territoire russe.

La communauté internationale attribue à l'affaire de revendication de souveraineté dans l'Arctique un caractère plutôt symbolique en raison des perspectives d'exploitation économique de cette zone qui restent incertaines pour des raisons techniques et géographiques.

III. Les controverses autour du statut des eaux de la Route maritime du Nord

Pour en comprendre toute l'ampleur il faut savoir que plus un navire suit une route proche des côtes et moins il a de chance de rencontrer de glace, car il s'éloigne davantage du pôle. En revanche, plus il navigue en eaux internationales et plus il suit une trajectoire « droite » traversant l'Arctique et son cœur de glace. À l'avenir, si la fonte des glaces libérait véritablement de vastes étendues marines, les capitaines choisirraient l'option éloignée des côtes et le contentieux en cours perdrait de son importance¹⁵⁰. Néanmoins, les glaces arctiques sont loin d'être fondues, alors les disputes perdurent.

La présence des états riverains en Arctique est un gage de leur influence sur la façon dont les routes peuvent se construire¹⁵¹. Le 15 avril 1926, le Comité exécutif central de l'URSS

соперничество? », *Российский институт стратегических исследований*, 2011, p. 43

¹⁴⁹ A-L. Sanguin, « Entre nouveau droit de la mer et privatisation des océans : jusqu'où va le Canada dans l'Arctique ? », *Études canadiennes*, N° 72, 2012, p. 50

¹⁵⁰ R. Lacoste, « Les routes maritimes de l'Arctique », *Revue Maritime* N° 490, janvier 2011, p. 9

¹⁵¹ R. Lacoste, « Les routes maritimes de l'Arctique », *Revue Maritime* N° 490, janvier 2011, p. 9

a adopté le Décret sur la déclaration par le territoire de l'URSS des terres et des îles situées dans l'océan Arctique¹⁵². Le Décret a défini les espaces maritimes soviétiques et les a considéré comme des eaux intérieures. Ainsi, les mers adjacentes au territoire continental, incluant le passage du Nord-Est, sont des eaux intérieures russes et non des espaces maritimes internationaux.

Les États européens et les États-Unis pensent différemment et considèrent que « *les routes possibles entre les îles et le continent empruntent des détroits internationaux dotés de la liberté totale de navigation* »¹⁵³. En juin 1965, le gouvernement américain a exprimé son désaccord avec la position de l'Union soviétique et a souligné que, malgré la reconnaissance de la contribution de l'Union soviétique dans le développement de la RMN et l'importance de la route pour l'URSS, les États-Unis ne peuvent pas considérer ces arguments comme suffisants pour déclarer les eaux de la RMN et ses détroits comme des eaux intérieures soviétiques, conformément au droit international¹⁵⁴.

A ce jour, le litige est en sommeil, même si, dans l'ombre, les positions restent clairement défendues, car les enjeux commerciaux sont encore balbutiants et l'issue des débats juridiques très incertaine¹⁵⁵.

Chapitre 2 - La discordance entre le droit russe et le droit international

Comme précisé dans le chapitre précédent, la position officielle de la Fédération de Russie concernant le régime juridique et l'exercice de la juridiction sur les eaux de la Route maritime du Nord est basée sur la réglementation unilatérale russe, ce qui, selon le point de vue de la Russie, est conforme au droit international de la mer, plus particulièrement à l'article 234 « Zones recouvertes par les glaces » de la Convention de Montego Bay.

Il est cependant possible de démontrer d'existence d'un point de vue alternatif et l'éventuelle non-conformité au droit international de la législation russe en vigueur en ce

¹⁵² Постановление Президиума Центрального Исполнительного Комитета СССР от 15 апреля 1926 г. « Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане »

¹⁵³ R. Lacoste, « Les routes maritimes de l'Arctique », *Revue Maritime* N° 490, janvier 2011, p. 9

¹⁵⁴ В. Гаврилов, « Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации », *Журнал российского права*, N° 2, 2015, p. 153

¹⁵⁵ R. Lacoste, « Les routes maritimes de l'Arctique », *Revue Maritime* N° 490, janvier 2011, p. 9

qui concerne le régime juridique de la RMN et la navigation maritime dans la zone arctique.

Section 1 L'ambiguïté de l'interprétation de l'article 234 de la Convention de Montego Bay

L'article 234 de la Convention de Montego Bay accorde aux États le droit « *d'adopter et de faire appliquer des lois et règlements non discriminatoires afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires dans les zones recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de la zone économique exclusive* ». Cette disposition permet aux États côtiers de l'océan Arctique d'appliquer leur réglementation nationale pour la navigation de navires étrangers dans les zones maritimes nationales.

La Fédération de Russie a développé un cadre juridique complet afin de pouvoir mettre en œuvre le droit qui lui est accordé par l'article 234 de la CMB. Cependant, il semble que l'application et l'interprétation de l'article 234 de la CMB par la Fédération de Russie sont souvent incompatibles avec le droit international de la mer et la pratique étatique.

C'est le cas particulièrement concernant la politique russe relative à la navigation sur la Route maritime du Nord, qui est valablement critiquée en raison de l'obligation de payer les frais pour les services rendus, l'obligation de notification préalable, la demande d'autorisation de passage, etc.

La Fédération de Russie n'est pas le seul État arctique qui applique un régime juridique propre. En 1985, le Canada, dont la surface des territoires arctiques vient juste après celle de la Russie, a annoncé, suite à la fixation des lignes de base droites les détroits, formant le passage du Nord-Ouest, ainsi que d'autres zones maritimes à l'intérieur de l'archipel arctique canadien, ses eaux intérieures¹⁵⁶. Précédemment, certaines démarches normatives ont été effectuées dans ce sens par la Norvège.

Le bien-fondé juridique de ces actions a été prédéterminé par les règles du droit international ainsi que par les dispositions des articles 4, 5 et 7 de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958, qui prévoyaient la possibilité d'utilisation d'une

¹⁵⁶ Décret sur les coordonnées géographiques pour la mer territoriale (région 7) du 10 septembre 1985, DORS/85-872

méthode des lignes de base droites et la prise en compte de la présence des baies « historiques » des États côtiers¹⁵⁷.

La Russie se réfère aux pratiques des gouvernements canadien et norvégien et insiste sur le fait que la RMN est une voie navigable intérieure qui se trouve sous sa juridiction. Aucun avis unanime n'est possible en raison des différentes positions des experts russes et occidentaux.

D'une part, l'activité normative de la Russie, du Canada et de la Norvège pour l'extension d'un statut des eaux intérieures sur les eaux arctiques adjacentes est pleinement compatible avec le droit international, parce qu'elle n'a fait l'objet d'aucune contestation de la part du reste du monde. On peut parler ici de « *state practice* »¹⁵⁸.

D'autre part, les conditions « emblématiques » de l'Arctique, comme les températures extrêmement basses, les risques encourus par les navires, l'état écologique vulnérable, imposent aux États côtiers de l'Arctique une certaine responsabilité, afin de protéger et de préserver la région. Par conséquent, ces États doivent jouir de droits spéciaux au travers de la réglementation nationale qui régirait l'accès des navires étrangers, le contrôle de la navigation, la sécurité de l'équipage et la protection de l'environnement.

L'article 234 reste vague et laisse place à des interprétations divergentes en ce qui concerne sa formulation, son étendue territoriale et surtout son application par les États.

Section 2 L'obligation de notification préalable et d'autorisation

Le cadre juridique russe concernant la navigation maritime dans l'Arctique prévoit un système de notification préalable et d'autorisation de navigation que la communauté internationale estime contraire au régime du passage inoffensif et à la liberté de navigation.

Les Règles du 17 janvier 2013 pour la navigation dans les eaux de la Route maritime du Nord ont créées l'Administration de la Route maritime du Nord qui organise la navigation maritime sur la Route maritime du Nord. Cet organisme est aussi en charge de délivrance d'autorisation de navigation, selon l'article 3 des Règles.

¹⁵⁷ В. Гаврилов, « Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации », *Журнал российского права*, № 2, 2015, p. 152

¹⁵⁸ La pratique étatique

L'Administration est complètement libre dans la prise de décision. La décision peut être positive ou négative. Selon l'information disponible sur le site officiel de l'Administration, 718 demandes d'autorisation de navigation ont été approuvées par l'Administration en 2016¹⁵⁹ et seulement 3 demandes refusées¹⁶⁰. En 2017, 488 autorisations ont été accordées contre 2 refus¹⁶¹.

En ce qui concerne la notification préalable, le capitaine du navire doit obligatoirement informer l'Administration de l'heure d'arrivée prévue de son navire, 72 heures avant un méridien géographique déterminé. Les dispositions techniques concernant les limites géographiques à partir desquelles le capitaine doit informer l'Administration sont énoncées par l'article 14 des Règles.

Tous les navires étrangers jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale sur la base de l'article 17 de la CMB. Quant à la ZEE, la Convention prévoit divers droits pour les navires, en particulier la liberté de navigation. La Fédération de Russie a ratifié la Convention de Montego Bay le 12 mars 1997. Ainsi, le régime juridique de la RMN, englobant les eaux intérieures, la mer territoriale et la ZEE de la Russie, mais aussi quelques détroits arctiques¹⁶², doit être conforme à la Convention.

En ce qui concerne les détroits arctiques, les États-Unis ont exprimé leur désaccord avec l'extension du statut des eaux intérieures sur les détroits arctiques à travers lesquels passe la Route maritime du Nord. En particulier, la communauté internationale discute la possibilité d'attribution aux détroits en question d'un statut de détroits internationaux, ce qui, conformément à la Convention de Montego Bay¹⁶³, permettrait le passage inoffensif des navires de tous les pays sans autorisation ni notification préalable de l'État côtier. De ce fait, la divergence entre la législation nationale russe et le droit international démontre l'importance de la définition d'un statut juridique des détroits arctiques. Cette question sera étudiée plus profondément dans la suite de cette partie.

¹⁵⁹ Site internet de l'Administration de la Route maritime du Nord

¹⁶⁰ Site internet de l'Administration de la Route maritime du Nord

¹⁶¹ Au 31/07/2017

¹⁶² Les détroits Béring, Kara, Vilkitski, Sannikov, Dmitri Laptev, Long forment la Route maritime du Nord

¹⁶³ Article 45 de la Convention de Montego Bay

Section 3 Les frais pour les services

La législation russe, qui établit des standards pour la conception, l'équipement et l'armement des navires naviguant sur la RMN, exige l'assurance obligatoire et la présence éventuelle d'un pilote d'État à bord, ainsi qu'un service d'escorte obligatoire par des brise-glaces.

Le service d'escorte des navires par un brise-glace sous pavillon russe est payant, selon la loi fédérale du 17 août 1995 sur les monopoles naturels¹⁶⁴. La CMB interdit le paiement de frais quelconques par un navire étranger passant dans la mer territoriale, sauf si c'est une rémunération de services particuliers rendus à ce navire¹⁶⁵. Ces droits sont perçus de façon non discriminatoire.

L'article 24 des Règles du 17 janvier 2013 pour la navigation dans les eaux de la Route maritime du Nord prévoit les critères selon lesquels le montant des frais pour l'escorte par un brise-glace est établi. En effet, cela dépend du tonnage d'un navire, de la certification glace attribuée à un navire, de la distance parcourue par l'escorte et de la période de navigation. C'est l'Administration de la Route maritime du Nord qui indique dans son autorisation l'information sur la nécessité des services de brise-glaces.

L'Administration peut, dans certains cas, permettre le passage d'un navire sans l'escorte par un brise-glace, si la côte glace du navire satisfait aux conditions glaciales lors du passage.

Un certain nombre d'États considère l'exigence d'escorte obligatoire par un brise-glace et le pilotage déraisonnable. Ils estiment que les navires étrangers et leurs capitaines devraient être autorisés à décider eux-mêmes s'ils ont besoin de tels services ou non. Ainsi, la Russie n'a pas le droit d'imposer les services de pilotage et de brise-glaces. On peut voir ici une discrimination éventuelle vis-à-vis des navires étrangers, ce qui est contraire aux dispositions de l'article 26 de la CMB.

Cependant, l'action de la Russie suit la portée de l'article 234 de la Convention de Montego Bay. La navigation « *exceptionnellement dangereuse* » dans les zones recouvertes par les glaces permet aux États arctiques d'adopter et de faire appliquer la réglementation qu'ils jugent nécessaire.

¹⁶⁴ Федеральный закон « О естественных монополиях » от 17.08.1995 N 147-ФЗ

¹⁶⁵ Article 26 (2) de la Convention de Montego Bay

Le seul désavantage que peuvent subir les navires étrangers est le temps d'attente des brise-glaces. Aujourd'hui la Russie ne dispose que de 4 brise-glaces qui sont tous en fonctionnement permanent. La quantité n'est évidemment pas suffisante en raison de la croissance du trafic, ce qui remet en cause l'avantage principal de la RMN, à savoir la réduction du temps de navigation et des coûts d'exploitation.

Titre II La définition des frontières des espaces maritimes arctiques

Chapitre 1 - La reconnaissance de la nécessité d'un régime spécial

Section 1 Les théories de découpage territorial

La difficulté principale dans la résolution du problème relatif au régime juridique de l'océan Arctique et des eaux arctiques adjacentes est liée à l'existence des différentes approches que les États utilisent pour la définition de cette zone.

L'augmentation des conflits concernant l'utilisation des espaces et des ressources arctiques a fait naître deux théories opposées de découpage territorial : la théorie des eaux historiques et la théorie des secteurs.

I. La théorie des eaux historiques

Le concept des eaux historiques peut être appliqué par un État à une zone maritime où l'État en question exerçait sa souveraineté effective pendant une longue période. De plus, il est important que cette zone soit considérée comme vitale pour ses intérêts et son développement.

La qualification juridique d'une zone maritime adjacente en tant qu'eaux historiques d'un État entraîne des conséquences juridiques importantes.

La naissance de la théorie des eaux historiques est liée à l'affaire de 1910 entre les États-Unis et le Royaume-Uni, sur la pêche au large de la côte de l'Atlantique Nord. Le tribunal d'arbitrage a, pour la première fois dans la jurisprudence internationale, utilisé le terme « baie historique »¹⁶⁶.

En droit international il n'y a pas de définition unifiée et reconnue par tous les États des eaux historiques. L'article 10 de la Convention de Montego Bay ne mentionne pas le terme

¹⁶⁶ А. Вылегжанин, « Международно-правовая квалификация морских районов в качестве исторических вод (теория и практика государств) », *МГИМО Университет*, 2012, vol. 23, p. 7

« eaux historiques ». Toutefois, en 1962, le Secrétariat de la Commission du droit international de l'ONU a effectué et présenté une étude qui détermine les critères pour l'attribution d'un statut des eaux historiques : l'exercice d'autorité sur l'espace maritime revendiqué, la continuité de l'exercice d'autorité et l'attitude des États étrangers¹⁶⁷. Certains auteurs mentionnent de plus les intérêts vitaux¹⁶⁸ pour la vie économique, commerciale, agricole et industrielle des États côtiers.

Au milieu du XXe siècle, la revendication du Canada à l'égard des terres et îles de l'archipel arctique était généralement reconnue par les autres États côtiers. Sa prétention selon laquelle les eaux de la baie d'Hudson et du détroit d'Hudson étaient des eaux canadiennes en vertu d'un titre historique, conformément à la doctrine de droit international universellement reconnue relative aux baies historiques, n'était guère contestée¹⁶⁹.

Depuis des siècles, la Russie exerçait sa souveraineté sur les zones de l'océan Arctique tout au long de sa côte, y compris le contrôle sur la navigation maritime. Les pays étrangers avaient connaissance de l'extension de la souveraineté sur ces régions par l'Empire russe et l'URSS, et obéissaient aux règles.

L'article 1 de la loi fédérale du 31 juillet 1998 sur les eaux maritimes intérieures, la mer territoriale et la zone contiguë de la Fédération de Russie dispose que les eaux maritimes intérieures comprennent « *les eaux des baies, des limans, des mers et des détroits dont la largeur d'entrée excède 24 milles marins et qui appartiennent historiquement à la Fédération de Russie* ». Le texte prévoit aussi que la liste des eaux historiques est établie par le gouvernement russe et publiée dans les « Avis aux navigateurs ».

II. La théorie des secteurs

L'un des fondements doctrinaux sur les droits aux espaces de l'Arctique est le concept de l'occupation effective. Du point de vue de la théorie du droit international, l'occupation effective est l'un des fondements des droits sur un territoire, une sorte de condition

¹⁶⁷ Secrétariat de la Commission du droit international de l'ONU, « Régime juridique des eaux historiques, y compris les baies historiques », Annuaire de la Commission du droit international, 1962, vol. II

¹⁶⁸ Le concept des « *vital interests* ». L. Bouchez, *The Regime of Bays in International Law*, Sythoff Leyden, 1964

¹⁶⁹ Site internet de la Défense nationale et des Forces armées canadiennes, « Les eaux arctiques canadiennes : de la théorie des secteurs à celle des eaux historiques »

préalable à la formation de statut juridique de ce territoire et d'extension de la compétence de l'État¹⁷⁰.

Les conditions climatiques sévères dans l'Arctique et, par conséquent, la difficulté d'application du concept d'occupation effective, ont incité des recherches d'autres moyens d'acquisition du territoire. Ainsi, la théorie des secteurs est née. Le secteur arctique est un triangle sphérique constitué à la base par le territoire national riverain de l'océan, au sommet par le pôle et sur les côtés par les méridiens coupant le littoral à ses extrémités est et ouest.

Les auteurs de la théorie des secteurs arctiques soutiennent qu'un État arctique peut revendiquer la souveraineté sur les terres et les îles situées entre ses côtes septentrionales et le pôle Nord. Il s'agit essentiellement d'une théorie portant sur la prise de possession des terres mais elle concerne également dans une certaine mesure les eaux¹⁷¹.

Le principe de la division sectorielle de l'Arctique a été utilisé pour la première fois par le Ministère des Affaires intérieures du Canada en 1904, quand il a présenté une carte du Canada, où les frontières ouest et est du Canada ont été désignées jusqu'au pôle Nord. En 1907, devant le Parlement canadien, le sénateur Pascal Poirier a développé la théorie des secteurs selon laquelle tout État possédant un territoire riverain de l'Arctique est reconnu souverain sur tout territoire situé dans un secteur formé par le triangle sphérique¹⁷².

La Russie est le deuxième pays après le Canada à avoir étendu ses revendications territoriales sur le secteur de l'Arctique. Les revendications officielles russes datent du 20 septembre 1916, conformément à la note du gouvernement russe qui a proclamé comme appartenant au territoire russe les îles Henriette, Jeannette, Bennett, Herald, de la Solitude, de Nouvelle-Sibérie, Wrangel, Nouvelle-Zemble, Kolgouïev, Vaïgatch¹⁷³.

L'interprétation doctrinale soviétique de la théorie des secteurs arctiques, selon laquelle le secteur est une partie du territoire national, n'est pas réaliste dans les conditions du droit international contemporain. Le texte même du Décret du 15 avril 1926, adopté par le Comité exécutif central de l'URSS, ne vise que des terres et des îles situées dans le secteur arctique.

¹⁷⁰ И. Буник, « Международно-правовые основания регулирования Россией судоходства по Северному морскому пути », synopsis de thèse, *МГИМО*, 2007, p. 12

¹⁷¹ D. Ortolland, *Atlas géopolitique des espaces maritimes*, *TECHNIP*, 2008, p. 20

¹⁷² J-P. Beurier, *Droits maritimes*, *Dalloz Action*, 3e éd., 2014, p. 146

¹⁷³ A. Kovalev, *Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches*, *Eleven International Publishing*, 2004, p. 178

L'interprétation environnementale de la théorie des secteurs arctiques s'oppose à l'approche américaine de l'internationalisation de l'Arctique. Selon cette interprétation, ce n'est pas la souveraineté sur le secteur arctique qui est sous-entendue mais le droit d'exercer une compétence législative nationale spéciale, principalement dans le but de prévenir la pollution de l'environnement¹⁷⁴.

Les États-Unis n'acceptent pas la théorie des secteurs dans l'Arctique et ont tendance à promouvoir l'utilisation des espaces arctiques par tous les États. Ils ont mis en avant le concept d'« internationalisation » de l'Arctique, tel qu'il est exprimé dans le projet de traité sur l'Arctique de 1971¹⁷⁵.

Le choix et l'appui de la théorie des secteurs par la Russie servent au développement et à l'amélioration de la législation nationale concernant la navigation sur la RMN et l'exploitation et l'extraction des ressources naturelles, ainsi qu'à la coopération des États arctiques sur les questions d'actualité, y compris la protection de l'environnement marin.

Section 2 Le statut juridique des eaux de la Route maritime du Nord

I. La qualification de «l'appropriation» des eaux de la Route maritime du Nord

L'analyse de la législation russe en vigueur sur la Route maritime du Nord permet de conclure que la Russie, n'étendant pas le domaine de sa souveraineté juridique sur toute la RMN, a en réalité mis sous son total contrôle la navigation des navires étrangers. Cela concerne non seulement les eaux où le droit à un tel contrôle est conforme au droit international (les eaux intérieures et la mer territoriale), mais aussi les eaux maritimes, où, conformément à la Convention de Montego Bay, doit être maintenue la liberté de navigation (la zone contiguë et la ZEE). La régularité juridique de ces actions de la part de la Fédération de Russie et leur conformité aux règles du droit international et aux traités internationaux sont mises en cause.

¹⁷⁴ И. Буник, « Международно-правовые основания регулирования Россией судоходства по Северному морскому пути », synopsis de thèse, МГИМО, 2007, p. 8

¹⁷⁵ С. Гуреев, *Международное морское право*, НОРМА, 2ème éd, 2011, p. 232

Selon professeur Gavrilov¹⁷⁶, trois groupes d'arguments déterminent la légitimité de telles actions de la Russie :

- la reconnaissance de la RMN, sa voie de communication de transport nationale d'un point de vue historique,
- l'existence de droits et obligations juridiques particuliers chez les États riverains de l'océan Arctique,
- l'impossibilité de la fragmentation de la RMN sur des secteurs, vu l'intégrité de la voie en tant qu'une voie fédérale de transport.

Sur le plan juridique, les mérites de la Russie dans l'Arctique résident principalement dans la découverte et le développement de nombreux espaces arctiques. De même, la Russie, non seulement réalisait *de facto* ses pouvoirs étatiques dans l'Arctique, mais aussi les légitimait dans sa législation nationale, ce qui, comme nous le savons déjà, ne provoquait pas de protestations particulières de la part des États étrangers. Cependant, aucun acte juridique russe ne prévoyait l'extension réelle de la souveraineté russe sur l'océan Arctique ou ses parties, à l'exception des eaux maritimes adjacentes le long de la côte arctique de la Russie, qualifiées d'eaux intérieures.

L'intégrité et les spécificités du statut juridique de la RMN, ainsi que la possibilité du contrôle par la Russie de son utilisation peuvent être justifiées par sa continuité logistique et par les caractéristiques de la région à travers laquelle elle passe. La Russie a un rôle primordial dans la construction du régime juridique de ses zones maritimes dans l'Arctique. La légitimité de cette position est confirmée par les dispositions de l'article 234 de la CMB.

II. La définition d'un statut juridique des détroits arctiques

L'attribution par la Russie du statut des eaux intérieures soulève la question majeure de la définition du statut juridique des détroits arctiques de Béring, Kara, Vilkitski, Sannikov, Dmitri Laptev, Long, qui forment la Route maritime du Nord.

¹⁷⁶ В. Гаврилов, « Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации », *Журнал российского права*, № 2, 2015, p. 151

Les définitions juridiques du détroit maritime international sont multiples, tant dans la doctrine que dans la pratique du droit international. Cependant, deux critères sont considérés comme fondamentaux : la situation géographique du détroit qui sépare les deux côtes en mettant en relation deux parties de la haute mer et l'utilisation du détroit pour la navigation maritime¹⁷⁷. Cette position était affirmée dans la décision du 9 avril 1949 de la Cour internationale de Justice de l'ONU portant sur les contestations sur le détroit de Corfou entre l'Albanie et le Royaume-Uni¹⁷⁸.

Les détroits arctiques russes ne répondent certainement pas à la deuxième condition : les zones maritimes sont si complexes du point de vue de la sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement, où, même en été, la navigation maritime est dangereuse sans l'escorte par un brise-glace ou le pilotage, qu'elles ne peuvent pas présenter un espace convenable pour la navigation maritime développée, du moins à ce jour. La position de la Russie est claire en ce qui concerne la « non-internationalisation » des détroits formant la RMN.

Ainsi, aujourd’hui, on peut considérer comme résolu le problème de la définition du statut juridique de la RMN concernant les parties de la Route, qui traversent les eaux intérieures et territoriales de la Russie. Ces zones se trouvent sous la souveraineté russe et font partie du territoire russe, et en règle générale, leurs limites ne sont pas contestées par les États, ce qui en l’espèce permet à la Fédération de Russie de déterminer les conditions de la navigation des navires russes et étrangers.

L’extension d’un régime similaire aux parties de la RMN se trouvant dans la zone économique exclusive de la Russie ne semble pas possible. Conformément à l’article 58 de la Convention de Montego Bay « *tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent dans la zone économique exclusive des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la Convention* ». Cependant, un examen plus attentif démontre l’ambiguïté de cette disposition de la Convention.

Selon la position dominante russe, la Route maritime du Nord est un système de transport unifié dont le régime juridique ne peut pas varier en fonction des zones du passage. La

¹⁷⁷ В. Гаврилов, « Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации », *Журнал российского права*, № 2, 2015, p. 153

¹⁷⁸ CIJ, 9 avril 1949, Affaire du Détrict de Corfou, *CIJ Recueil* 1949

navigation maritime dans les parties de la RMN au-delà du territoire de la Fédération de Russie est impossible sans passage éventuel dans les eaux arctiques russes. Tout ceci amène à la conclusion que la réglementation de l'utilisation de la RMN donne une certaine prérogative à la Fédération de Russie en tant que l'État côtier¹⁷⁹.

Le professeur Gavrilov propose que les dispositions de l'article 234 de la CMB ainsi que la législation nationale adoptée sur sa base soient considérées comme *lex specialis* en ce qui concerne la réglementation de la navigation maritime dans les eaux arctiques, afin de promouvoir des normes supérieures de navigation¹⁸⁰. Même si l'on suppose que la Fédération de Russie exerce sa juridiction et son contrôle dans les eaux arctiques au-delà des pouvoirs qui lui sont accordés en vertu de la CMB, elle se trouve seule face aux exigences liées à la nécessité d'assurer la protection de l'environnement et la sécurité de navigation dans la région.

Chapitre 2 - L'évolution du conflit

Malgré le volume toujours plus important des recherches et des publications sur les problèmes juridiques du Nord et de l'Arctique, les questions de délimitation des espaces arctiques demeurent faiblement étudiées. La délimitation de l'Arctique se complique par l'influence de facteurs externes et internationaux, de sorte que l'on parle parfois de la délimitation des frontières nationales de l'État. Le statut juridique international des espaces arctiques est en phase de formation et permet donc l'interprétation variée d'un statut des vastes espaces maritimes arctiques, des frontières nationales et des limites des zones d'influence des États¹⁸¹.

La délimitation conventionnelle des espaces arctiques n'existe pas. La doctrine juridique internationale propose au moins trois points de vue sur la délimitation et le régime juridique de l'Arctique :

¹⁷⁹ Л. Повал, « Международно-правовые проблемы раздела экономических пространств Арктики », *Арктика и Север*, № 3, 2011, p. 9

¹⁸⁰ В. Гаврилов, « Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации », *Журнал российского права*, № 2, 2015, p. 156

¹⁸¹ Л. Безруков, « Политико-географические проблемы делимитации Севера и Арктики России », *География и природные ресурсы*, 2015, № 4, p. 69

- la région se trouve hors de la juridiction d'un État quelconque, alors elle relève des normes du droit international,
- la région est partagée entre les États côtiers de l'océan Arctique,
- les espaces arctiques sont divisés en secteurs¹⁸².

La première hypothèse est contraire aux dispositions de la CMB, donnant droit à l'État côtier d'établir sa souveraineté sur le territoire national et d'étendre sa juridiction sur la ZEE et le plateau continental.

La deuxième hypothèse est tout à fait possible, si les États côtiers étaient capables de parvenir à un tel accord.

La troisième hypothèse suppose l'application d'une théorie des secteurs, ce qui élimine quasiment la possibilité de l'application des dispositions de la partie VII¹⁸³ de la CMB à une grande partie de l'océan Arctique.

Section 1 Les solutions juridiques possibles

En effet, les États riverains, sans toutefois se prononcer sur la technique juridique à utiliser, cherchent une solution particulière pour la délimitation de leurs droits exclusifs au nord de leurs territoires, afin de protéger leurs intérêts, sur des zones aussi vastes que possible. Actuellement, seule la revendication de ZEE, la reconnaissance de la marge continentale et la liberté de passage dans les détroits correspondent à l'état du droit en vigueur¹⁸⁴.

¹⁸² A. Скаридов, *Морское право, ЮРАЙТ*, 2e éd., 2017, p. 167

¹⁸³ Partie VII Haute mer

¹⁸⁴ J-P. Beurier, *Droits maritimes, Dalloz Action*, 3e éd., 2014, p. 152

I. L'application des critères de la Convention de Montego Bay

L'une des principales solutions est l'application stricte des critères de la Convention de Montego Bay aux eaux arctiques. Dans ce sens, l'Arctique apparaît comme l'un des nombreux objets de la Convention.

Depuis l'entrée en vigueur de la CMB, le statut juridique des espaces arctiques a profondément changé. La Convention n'a confirmé la pleine souveraineté d'un État côtier que dans les eaux maritimes intérieures (y compris les eaux historiques) et les eaux territoriales jusqu'à 12 miles marins, en établissant une zone économique exclusive d'un État à 200 miles marins de la côte.

Les revendications des États sur le plateau continental sont en général également limités à 200 miles avec l'extension possible jusqu'à 350 miles ou plus, à condition que toutes les preuves nécessaires soient fournies. Au-delà de la ZEE et du plateau continental, les eaux de l'Océan, ses fonds et les ressources sont déclarés « patrimoine commun de l'humanité ». Cependant, une telle déclaration paraît difficilement envisageable, « *car la région ne répond pas aux critères généralement admis pour procéder à une telle affectation [...] L'Arctique est notamment sous juridiction nationale et est militarisé, il est dominé par une politique de partage* »¹⁸⁵.

La ZEE et le plateau continental ne font pas partie du territoire national et se rapportent aux territoires ayant un régime mixte. Ils restent ouverts à la navigation des navires étrangers, c'est-à-dire qu'ils ont le statut juridique de la haute mer.

En 1997, la Russie a ratifié la Convention de Montego Bay, et a donc pratiquement renoncé au concept des secteurs dans l'Arctique. En outre, la Stratégie du développement de la zone arctique de la Fédération de Russie et de garantie de la sécurité nationale jusqu'en 2020 affirme la primauté du droit international pour la définition des limites de l'Arctique russe et ne fait aucune mention du secteur arctique de la Russie.

Cette position présente tout de même le défaut de ne pas prendre en considération un facteur très important juridiquement : la reconnaissance par la majorité des États de l'existence de fondements juridiques historiquement établis, qui représentent le cadre juridique international pour la mise en œuvre de la législation arctique du Canada et de la

¹⁸⁵ M. Qorchi, « L'Arctique : la problématique du prolongement du plateau continental par les états côtiers », mémoire, *Université de Strasbourg*, 2011

Russie. Le régime juridique de l'Arctique s'est formé bien avant l'entrée en vigueur de la CMB, et le point essentiel de ce régime est le droit international coutumier.

II. L'internationalisation de l'Arctique

La théorie des secteurs arctiques, reconnue au niveau du droit international coutumier, dominait jusqu'au début de l'exploration et de l'exploitation des ressources naturelles dans l'Arctique. A la fin du XXe siècle, c'est le concept d'internationalisation de l'Arctique qui commença à attirer l'attention des États. Toutefois, dans les années 1930, certains auteurs essayaient déjà de présenter un modèle abstrait de l'internationalisation de l'Arctique sur la base d'une possession collective, sans tenir compte des aspects économiques, environnementaux et militaires, de l'utilisation des eaux et détroits arctiques, de leur lien indissoluble avec le continent et d'autres facteurs importants.

Les adeptes de l'internationalisation de l'Arctique croient que toutes les zones maritimes arctiques et les fonds de l'océan Arctique devraient être soumis aux règles du droit international de la mer et régis selon le régime juridique de la haute mer. Cela signifie que doivent être appliquées à l'Arctique les règles sur la mer territoriale, la zone économique exclusive et le plateau continental, et, dans le cas où les détroits arctiques sont reconnus comme internationaux, les règles de passage en transit.

A. L'internationalisation des détroits du Passage Nord-Ouest et de la Route maritime du Nord

L'importance des détroits internationaux utilisés pour la navigation maritime internationale est déterminée par la croissance des transports maritimes sur les voies de transport passant à travers ces détroits, ainsi que par les intérêts stratégiques des différents pays. La mise en œuvre d'un principe de liberté de navigation en haute mer aurait été inconcevable sans accorder aux navires étrangers la liberté de passage dans les détroits internationaux. Par conséquent, on peut affirmer que la liberté de passage des navires dans les détroits internationaux est apparue comme une règle coutumière du droit international de la mer sous l'influence du principe de liberté de navigation en haute mer.

Le nouveau contexte de fonte de la banquise dans l'Arctique a relancé l'intérêt de nombreux pays pour les détroits arctiques. La présence d'enjeux stratégiques majeurs oppose les États-Unis au Canada et à la Russie, et porte sur le statut légal des passages¹⁸⁶. Les détroits arctiques deviendraient des détroits internationaux dans l'hypothèse où le nombre des navires en transit dans les détroits arctiques augmenterait, ce qui mènerait à l'utilisation accrue des détroits, et permettrait de remplir les critères énoncés par l'arrêt du détroit de Corfou.

Le caractère international ou non d'un détroit a des conséquences sur le régime de la navigation dans les eaux territoriales de ce détroit. Tandis que les navires disposent d'un droit de passage inoffensif dans la mer territoriale des détroits non internationaux, le droit de passage se transforme en droit de passage en transit si le détroit est international¹⁸⁷.

L'article 38 de la CMB définit le droit de passage en transit comme « *l'exercice de la liberté de navigation et de survol à seule fin d'un transit continu et rapide par le détroit entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive* ». Malgré la définition donnée par la Convention, il est difficile d'établir la différence exacte entre le passage inoffensif et le passage en transit.

L'internationalisation des détroits signifie une augmentation des droits des navires étrangers dans les eaux du Passage du Nord-Ouest et de la Route maritime du Nord, toutefois les États côtiers conservent leurs droits spécifiques, d'une part en tant qu'États riverains de détroits internationaux¹⁸⁸ et d'autre part en tant qu'États riverains de zones recouvertes par les glaces¹⁸⁹.

De l'avis de la plupart, pour s'assurer le contrôle du passage, les gouvernements canadien et russe devront maintenir une présence permanente dans la région afin de surveiller les allées et venues dans les détroits et d'obliger ceux qui les empruntent à y respecter la souveraineté que les États côtiers revendiquent. En effet, l'internationalisation ne se fera que si les États côtiers ne font rien pour empêcher le trafic international dans les eaux des détroits¹⁹⁰.

¹⁸⁶ F. Lasserre, « Les détroits arctiques canadiens et russes. Souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes », *Cahiers de Géographie du Québec*, Volume 48, N° 135, décembre 2004, p. 411

¹⁸⁷ H. De Pooter, *L'emprise des États côtiers sur l'Arctique*, extrait de l'ouvrage, *Éditions Pedone*, 2009, p. 141

¹⁸⁸ Article 42 (1) de la Convention de Montego Bay

¹⁸⁹ Article 234 de la Convention de Montego Bay

¹⁹⁰ H. De Pooter, *L'emprise des États côtiers sur l'Arctique*, extrait de l'ouvrage, *Éditions Pedone*, 2009, p. 76

La position du Canada mérite d'être soulignée concernant deux points : d'une part, il soutient la théorie des secteurs de peur de perdre ses droits exclusifs, de l'autre, il suit le concept d'internationalisation.

Cette position est particulière car le Canada admet « l'internationalisation partielle » de l'Arctique, limitée par la zone de l'océan Arctique au-delà de la ZEE. Dans ce cas, les principaux détroits arctiques canadiens et surtout le passage du Nord-Ouest se trouvent hors de l'ampleur d'internationalisation¹⁹¹.

B. Les défauts d'une approche de l'internationalisation de l'Arctique

L'internationalisation de l'Arctique soulève beaucoup de questions.

Tout d'abord se pose le problème de la définition des grands fonds marins dans le bassin arctique central : sont-ils considérés comme appartenant au patrimoine commun de l'humanité ? L'exploration et l'exploitation des minéraux seront-elles coordonnées par l'Autorité internationale des fonds marins ? Ou les cinq États côtiers trouveront-ils un accord sur la division de la Zone et la soumettront-ils à leurs juridictions ?

Selon l'article 137 de la Convention de Montego Bay, « *aucun État ne peut revendiquer ou exercer de souveraineté ou de droits souverains sur une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources* ». Les droits sur les ressources de la Zone appartiennent à l'humanité tout entière, dont l'Autorité internationale des fonds marins est le représentant.

Toutefois, une partie des États arctiques poursuivent une stratégie de la maximisation de leurs revendications dans l'Arctique. Finalement, ce sont les conclusions et recommandations de la Commission des limites du plateau continental qui joueront un rôle déterminant dans la définition des limites du plateau continental.

Se pose ensuite la question de l'équilibre des droits et des responsabilités entre les États côtiers de l'Arctique et les États non arctiques. Sur quels fondements juridiques les États non arctiques peuvent-ils participer au développement de l'Arctique ?

Aujourd'hui, la participation des pays non arctiques au développement de la région arctique n'est pas une perspective hypothétique mais une réalité. Par exemple, la Chine s'intéresse à la région arctique pour de nombreuses raisons, l'une d'entre elles étant la perspective d'un

141

¹⁹¹ М. Копылов, « О правовом режиме Арктики », *Правовая инициатива*, № 12, 2013

transport maritime plus rapide de marchandises vers les marchés occidentaux exigeants. De nombreuses études sur l'évaluation de l'utilisation par la Chine des voies de navigation dans l'Arctique sont menées. En outre, l'un des intérêts majeurs de la Chine en Arctique est son besoin de ressources naturelles : le pays est le principal consommateur mondial de matières premières et de hydrocarbures¹⁹².

La réunion de tous les États non arctiques à la table des négociations en vue de régler l'ensemble des problématiques essentielles semble non seulement rationnelle, mais aussi d'une importance capitale et pourrait se réaliser sous l'égide du Conseil de l'Arctique, principale organisation régionale.

Une telle coopération contribuerait à la recherche de solutions communes, en tenant compte des intérêts légitimes de tous les États intéressés, arctiques ou non arctiques.

La tendance à renforcer le régime international de réglementation et de contrôle dans l'Arctique pose la question de la recherche du bon équilibre entre la réglementation nationale, régionale et internationale dans la coopération des États et leurs activités dans la région.

Section 2 La négociation d'un traité international : s'inspirer du modèle de l'Antarctique?

Le régime juridique international actuel applicable à l'océan Arctique n'encadre pas de manière efficace les questions économiques, politiques, commerciales ou encore écologiques.

Nombreux sont les acteurs qui perçoivent l'Arctique comme une opportunité de développer la coopération entre les États circumpolaires¹⁹³. Le manque d'efficacité d'une coopération au sein du Conseil Arctique engendre des propositions de création d'un traité sur l'Arctique. Plusieurs observateurs ont suggéré de s'inspirer du cas antarctique pour régler les litiges concernant les espaces arctiques. La question de la transposition à la région Arctique de certaines idées figurant dans le traité sur l'Antarctique n'est pas absurde. En

¹⁹² H. Þ. Hreinsson, « Arctic shipping and China. Governance structure and future developments », mémoire, *University of Akureyri*, 2014, p. 111-114

¹⁹³ H. De Pooter, *L'emprise des États côtiers sur l'Arctique*, extrait de l'ouvrage, *Éditions Pedone*, 2009, p. 147

effet, malgré leurs nombreuses différences, les deux pôles ont des caractéristiques communes, notamment la fragilité de leur équilibre¹⁹⁴.

Le statut juridique et le régime d'utilisation de l'Antarctique sont définis par le « paquet » des traités internationaux qui forment un système cohérent, intitulé « Le système du Traité sur l'Antarctique » dans la doctrine du droit international. Il comprend le Traité sur l'Antarctique, le Protocole au Traité sur l'Antarctique relatif à la protection de l'environnement, les principaux règlements du Secrétariat du Traité sur l'Antarctique, ainsi que trois conventions environnementales.

Le Traité sur l'Antarctique a été signé le 1er décembre 1959 et est entré en vigueur le 23 juin 1961. Le régime du Traité place l'Antarctique sous le statut de « *réserve naturelle, consacrée à la paix et à la science* »¹⁹⁵. Il a « gelé » toutes les revendications territoriales des États, en fixant dans son article IV qu'aucune disposition du Traité ne doit être interprétée comme « *une renonciation à ses droits de souveraineté territoriale, ou aux revendications territoriales, précédemment affirmés par elle dans l'Antarctique* » ou « *un abandon total ou partiel d'une base de revendication de souveraineté territoriale dans l'Antarctique, qui pourrait résulter de ses propres activités ou de celles de ses ressortissants dans l'Antarctique* ». En outre, aucune nouvelle revendication ou extension d'une revendication de souveraineté territoriale précédente ne peut être présentée pendant la durée du présent Traité¹⁹⁶.

L'idée d'un traité sur l'Arctique, dont la finalité première serait la sécurité de la navigation maritime et la prévention des risques de pollution, paraît évidemment séduisante. Toutefois, aujourd'hui, cette proposition ne fait pas encore l'unanimité. Il semble que, dans les conditions de présence dans l'Arctique de réserves importantes de ressources naturelles et de navigation maritime contrôlée par les riverains, les cinq États côtiers ne favorisent pas un régime spécial pour l'Arctique¹⁹⁷. De même, après de nombreuses années de négociations, la Russie et la Norvège ont signé, le 15 septembre 2010, un traité sur la délimitation et la coopération en mer de Barents et dans l'océan Arctique, montrant d'une part la volonté d'appliquer les termes de la CMB et de reconnaître le *statut quo* dans

¹⁹⁴ H. De Pooter, *L'emprise des États côtiers sur l'Arctique*, extrait de l'ouvrage, Éditions Pedone, 2009, p. 148

¹⁹⁵ Article II du Traité sur l'Antarctique

¹⁹⁶ Article IV (2) du Traité sur l'Antarctique

¹⁹⁷ Se référer à l'Annexe IX : Déclaration d'Ilulissat du 28 mai 2008

l'archipel du Svalbard, et, d'autre part, de coopérer pour une future exploitation et d'assurer la protection de l'environnement¹⁹⁸.

Néanmoins, malgré le succès variable dans la coopération régionale, le projet d'un Traité sur le modèle de celui de l'Antarctique se heurte à plusieurs obstacles, politiques comme juridiques.

Premièrement, l'Antarctique demeure *res nullius*. Or, le droit de la mer précise que la souveraineté sur les espaces maritimes découle de la souveraineté sur les territoires¹⁹⁹. L'Antarctique est un continent, donc une masse terrestre entourée de mer, alors que l'Arctique est avant tout une mer majoritairement recouverte de glace. Il paraît donc difficile d'appliquer le même principe.

Deuxièmement, en Antarctique, le régime applicable s'articule principalement autour des prétentions territoriales. C'est le gel des revendications qui a rendu possible ce statut protecteur. Les circonstances sont différentes en Arctique, région sous juridiction nationale et menacée par des revendications de plus en plus larges. De plus, le futur régime arctique devra se focaliser sur l'océan alors qu'en Antarctique il est axé sur le continent²⁰⁰.

Troisièmement, les États côtiers de l'océan Arctique ne semblent pas encore prêts à reconnaître le principe de l'utilisation pacifique. Par exemple, la Russie organise des essais de vols des bombardiers stratégiques ou la navigation occasionnelle de navires de guerre dans la région arctique. Elle présente aussi des nouveaux engins militaires spéciaux conçus pour les combats dans le Grand Nord²⁰¹. Il en résulte que la démilitarisation n'apparaît pas en effet comme une priorité pour les États arctiques.

Ainsi, l'utilisation du modèle antarctique ne semble être pas une solution envisageable. Le cadre juridique actuel, avec tous ses défauts et lacunes, pourrait être considéré comme suffisant par les États les plus intéressés.

¹⁹⁸ J-P. Beurier, *Droits maritimes*, Dalloz Action, 3e éd., 2014, p. 152

¹⁹⁹ F. Lasserre, « Frontières maritimes dans l'Arctique : le droit de la mer est-il un cadre applicable? », *CERISCOPE Frontières*, 2011

²⁰⁰ M. Qorchi, « L'Arctique : la problématique du prolongement du plateau continental par les états côtiers », mémoire, *Université de Strasbourg*, 2011

²⁰¹ A. Verchinine, « La Russie présentera des armes destinées à combattre dans l'Arctique », RBTH, le 20/04/2017

Conclusion

La navigation maritime internationale dans l'Arctique est régie par un ensemble de conventions et de pratiques internationales, assurées par plusieurs organisations internationales dans les domaines du droit de la mer, de la sécurité maritime, de la formation et des droits des gens de mer, de la protection de l'environnement marin et de la responsabilité.

L'absence de dispositifs transparents pour la limitation des lignes de base reste une source importante de conflits internationaux dans la région et fait obstacle à la coopération entre les différents pays participants dans le développement de l'Arctique. Le droit international contemporain ne connaît pas de définition juridique internationale de l'Arctique et ne crée pas un régime juridique unique. Ainsi, le statut juridique international des espaces maritimes arctiques est en phase de construction.

Concernant la position de la Fédération de Russie sur le statut juridique des eaux arctiques, les experts russes s'appuient généralement sur le titre historique de la Route maritime du Nord et de ses eaux se trouvant dans les eaux intérieures, la mer territoriale et la ZEE de la Russie, ainsi que sur l'argument politico-juridique selon lequel la RMN est une voie de transport national historique de l'URSS, et aujourd'hui de la Fédération de Russie.

Il n'y a toujours pas non plus de consensus sur la classification au niveau international des statuts juridiques des détroits de Béring, Kara, Vilkitski, Sannikov, Dmitri Laptev et Long. Sont-ils des détroits internationaux utilisés pour la navigation maritime internationale ou sont-ils des détroits maritimes arctiques appartenant à la Russie ? Ont-ils peut-être le statut de haute mer où d'autres États peuvent jouir de certaines libertés en vertu du droit international, en particulier la liberté de navigation ?

L'internationalisation de l'Arctique ne répond pas aux intérêts de la Russie et, par conséquent, la position selon laquelle la Convention de Montego Bay est la principale et unique source applicable à la région arctique n'est pas pleinement acceptée par les russes. Historiquement, le régime juridique de l'Arctique s'est formé sur la base des législations nationales des États arctiques, principalement de la Russie et du Canada, qui possèdent la côte arctique la plus étendue.

Toutefois, dans le cadre du développement de la réglementation juridique actuelle de la navigation maritime sur la RMN, il serait opportun de renoncer à l'ancienne politique sur la

limitation de la navigation des navires étrangers. L'allégement des règles correspondrait davantage aux intérêts de la Russie et permettrait d'augmenter le trafic maritime dans ses eaux arctiques. Néanmoins, la soumission des navires étrangers aux réglementations nationales russes semble nécessaire, essentiellement pour des raisons environnementales et éventuellement pour la répartition des charges financières entre tous les usagers, y compris étrangers, pour l'aménagement technique et hydrographique de la Route.

En outre, la Fédération de Russie, faisant partie de la Convention de Montego Bay, devrait assurer la conformité de sa législation nationale relative à la RMN aux obligations internationales concernant la protection et la préservation du milieu marin.

La question politico-juridique sur l'extension du plateau continental des États côtiers de l'Arctique est indirectement liée à la navigation maritime, et exige donc des réponses. Le droit de naviguer dans les eaux de l'Arctique ne devrait pas être considéré comme un argument de négociation dans les différends concernant l'exploitation des ressources naturelles.

Bibliographie

Traité et manuels :

- J-P. Beurier, *Droits maritimes*, Dalloz Action, 3e éd., 2014
- P. Bonassies et C. Scapé, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 3e éd., 2016
- L. Bouchez, *The Regime of Bays in International Law*, Sythoff Leyden, 1964
- M.G. Kohen, *Possession contestée et souveraineté territoriale*, Graduate Institute Publications, 1997
- A. Kovalev, *Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches*, Eleven International Publishing, 2004
- N. Marchenko, *Russian Arctic Seas : Navigational conditions and accidents*, Springer, 2012
- D. Ortolland, *Atlas géopolitique des espaces maritimes*, TECHNIP, 2008
- H. De Pooter, *L'emprise des États côtiers sur l'Arctique*, extrait de l'ouvrage, Éditions Pedone, 2009
- C. Гуреев, *Международное морское право*, НОРМА, 2ème éd, 2011
- A. Скаридов, *Морское право*, ЮРАЙТ, 2e éd., 2017

Travaux universitaires :

- H. Þ. Hreinsson, « Arctic shipping and China. Governance structure and future developments », mémoire, University of Akureyri, 2014
- M. Qorchi, « L'Arctique : la problématique du prolongement du plateau continental par les états côtiers », mémoire, Université de Strasbourg, 2011
- A. Queinnec, « Le Code polaire », mémoire, CDMT, 2015
- E. Tierny, « Le port maritime, lieu d'un pari libéral pour un enjeu régional », thèse, CDMO, 2003
- И. Буник, « Международно-правовые основания регулирования Россией судоходства по Северному морскому пути », synopsis de thèse, МГИМО, 2007

Articles :

- H. Baudu, « Le Code polaire entre en vigueur le 01 janvier 2017 », site internet de ENSM, le 06/01/2017

- J.P. Beurier et P. Cadenat, « Le droit de la mer, dix ans après Montego-Bay », DMF N° 530, le 01/09/1993
- E. Canobbio, « Mondes arctiques, miroirs de la mondialisation », Documentation photographique N° 8080, mars-avril 2011, La Documentation française
- B. Drobenko, « Vers un statut de la haute-mer ? », DMF N° 765, le 01/01/2015
- E. Dubuis, « Les nouvelles frontières de l'Arctique », *site internet Le Temps*, le 27/08/2015
- L. Fedi et O. Faury, « Les principaux enjeux et impacts du Code polaire OMI », DMF N° 779, le 14/04/2016
- R. Lacoste, « Les routes maritimes de l'Arctique », Revue Maritime N° 490, janvier 2011
- C. Lanzi, « Première traversée de la route maritime du Nord en hiver », Le Marin, le 13/01/2017
- F. Lasserre, « Frontières maritimes dans l'Arctique : le droit de la mer est-il un cadre applicable? », CERISCOPE Frontières, 2011
- F. Lasserre, « Les détroits arctiques canadiens et russes. Souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes », Cahiers de Géographie du Québec, Volume 48, N° 135, 2004
- A-L. Sanguin, « Entre nouveau droit de la mer et privatisation des océans : jusqu'où va le Canada dans l'Arctique ? », Études canadiennes, N° 72, 2012
- J. et M. Symonides, « Les perspectives d'utilisation de la Route maritime du Nord pour la navigation internationale : enjeux et problèmes », Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica, 2013
- A. Verchinine, « La Russie présentera des armes destinées à combattre dans l'Arctique », *site internet RBTH*, le 20/04/2017
- P.J. Verrando, « Le Conseil de la mer Baltique. L'organisation qui a servi de modèle à l'Union pour la Méditerranée », le 17/11/2008
- F.W. Wendt, « The Northern Council : its background, structure and inaugural session », Archives historiques du Conseil de l'Europe
- « La Russie teste une nouvelle voie maritime vers la Chine », *site internet RFI*, le 24/10/2010
- « La Russie revendique officiellement 1,2 million de kilomètres carrés dans l'océan Arctique », *site internet Le Monde* le 04/08/2015
- « L'Arctique, un nouvel Eldorado ? », *site internet La Documentation française*, le 23/01/2012

- Л. Безруков, « Политико-географические проблемы делимитации Севера и Арктики России », География и природные ресурсы, 2015, № 4
- А. Вылегжанин, « Международно-правовая квалификация морских районов в качестве исторических вод (теория и практика государств) », МГИМО Университет, 2012, vol. 23
- В. Гаврилов, « Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации », Журнал российского права, № 2, 2015
- Ю. Казмин, « К вопросу о внешней границе континентального шельфа России в Арктике », site internet *La vie internationale*
- В. Конышев, А. Сергунин, « Арктика в международной политике : сотрудничество или соперничество? », Российский институт стратегических исследований, 2011
- М. Копылов, « О правовом режиме Арктики », Правовая инициатива, № 12, 2013
- С. Новиков, « Транспорт и логистика в Арктике », Collection d'articles, 2015, p. 152
- П. Образцов, « Россия идет Северным путем », le 27/08/2010
- А. Ольшевский, « Организация плавания судов в акватории Северного морского пути », le 21/11/2013
- В. Пилявский, « Арктика как центр геополитических и экономических интересов », Friedrich-Ebert-Stiftung, avril 2011
- Л. Повал, « Международно-правовые проблемы раздела экономических пространств Арктики », Арктика и Север, № 3, 2011
- « История освоения Арктики », site internet de RIA, le 15/04/2010
- « Северный морской путь за год увеличил объем перевозок на 35% », site internet de Sever Post, le 07/02/2017

Rapports :

- H. Deggim, « International requirements for ships operating in polar waters », 2009
- International Chamber of Shipping, « Position paper on Arctic Shipping », 2014
- T. Koivurova, E. J. Molenaar, « International Governance and Regulation of the Marine Arctic », WWF International Arctic Programme, 2009
- N. Mamère, « Rapport d'information sur l'Arctique et l'Antarctique », 2013
- SCPEAR (Standing Committee of Parliamentarians of the Arctic Region), « Arctic governance in an evolving arctic region »
- C.L. Ragner, « Northern Sea Route Cargo Flows and Infrastructure – Present State and Future Potential », Fridtjof Nansen Institute, 2000

- D. VanderZwaag, « Governance of Arctic Marine Shipping », Marine & Environmental Law Institute, Dalhousie Law School, 2008

Codes :

- Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire) dit « Code Polaire »
- Code STCW y compris les amendements de Manille de 2010, IMO Publishing's Bookshop, 2011

Législation russe :

- Code de la marine marchande de la Fédération de Russie du 30 avril 1999 N 81-ФЗ
- Loi fédérale du 31 juillet 1998 sur les eaux maritimes intérieures, la mer territoriale et la zone contiguë de la Fédération de Russie N 155-ФЗ
- Loi fédérale du 17 décembre 1998 sur la zone économique exclusive de la Fédération de Russie N 191-ФЗ
- Loi fédérale du 19 juin 1996 sur les fondements de la réglementation étatique du développement socio-économique du Nord de la Fédération de Russie N 78-ФЗ
- Programmes fédéraux « Océan Mondial » et « Le développement du système de transport de la Russie »
- Stratégie du développement de la zone arctique de la Fédération de Russie et de garantie de la sécurité nationale jusqu'en 2020
- Règles de la navigation sur la Route maritime du Nord du 14 septembre 1990
- Loi fédérale le 28 juillet 2012 sur les amendements portés à certains actes législatifs de la Fédération de Russie en ce qui concerne la réglementation étatique de la navigation commerciale dans les eaux de la Route maritime du Nord N 132-ФЗ
- Ordre du Ministère des Transports de la Fédération de Russie du 17 janvier 2013 sur la création des Règles pour la navigation dans les eaux de la Route maritime du Nord N 7
- Loi fédérale du 17 août 1995 sur les monopoles naturels N 147-ФЗ
- Décret du Comité exécutif central de l'URSS du 15 avril 1926 sur la déclaration par le territoire de l'URSS des terres et des îles situées dans l'océan Arctique

Législation canadienne :

Décret sur les coordonnées géographiques pour la mer territoriale (région 7) du 10 septembre 1985, DORS/85-872

Jurisprudence :

CIJ, 9 avril 1949, Affaire du Détroit de Corfou, CIJ Recueil 1949

Documents de l'ONU :

Secrétariat de la Commission du droit international de l'ONU, « Régime juridique des eaux historiques, y compris les baies historiques », Annuaire de la Commission du droit international, 1962, vol. II

Conventions :

- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982
- Convention de Genève sur le régime international des ports maritimes du 9 décembre 1923
- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1er novembre 1974
- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973
- Le Traité sur l'Antarctique du 1er décembre 1959

Directives :

OMI, Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-covered Waters, version électronique, éd. 2010

Déclarations :

- Déclaration d'Ilulissat du 28 mai 2008
- Déclaration sur la création du Conseil de l'Arctique de 1996

- Joint Declaration of the BEAC, Transport Ministerial Meeting on Transport Development in the Barents Region du 21 juillet 2016
- Déclaration de 1996 sur la création du Conseil de l'Arctique

Stratégies :

- Stratégie pour la Protection de l'Environnement Arctique (SPEA)
- Stratégie « Clean Baltic Sea Shipping », 2013

Sites internet :

- Le Ministère des Transports du gouvernement fédéral canadien

URL : <https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/desn-arctique-conseil-arctique-91.htm>

- Le Conseil Nordique

URL : <http://www.norden.org/en/nordic-council-of-ministers/council-of-ministers/the-nordic-council-of-ministers-for-the-environment-mr-m/institutes-co-operative-bodies-and-working-groups/working-groups/the-nordic-working-group-for-global-climate-negotiations-noak/projects/transition-to-low-carbon-shipping>

- Le Groupe de travail du Conseil d'experts auprès du Gouvernement Russe

URL : <http://будущее-арктики.рф/severnyj-morskoj-put-chto-eto-takoe/>

- Gazprom Neft

URL : <http://www.gazprom-neft.ru/company/business/exploration-and-production/new-projects/new-port/>

- L'Administration de la Route maritime du Nord

URL : <http://www.nsra.ru/>

- La Défense nationale et des Forces armées canadiennes

URL : <http://www.forces.gc.ca/fr/a-propos-rapports-pubs-droit-militaire-document-juridique/operations-navales-eau-arctic-historiques.page>

- La Commission OSPAR

URL : <https://www.ospar.org/about/introduction>

- Le Conseil de l'Arctique

URL : <http://www.arctic-council.org/>

L'OMI :

- « L'entrée en vigueur d'un instrument de l'OMI marque un véritable tournant pour la protection du milieu polaire »

URL : <http://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/Pages/02-Polar-Code.aspx>

- « Transports maritimes dans les eaux polaires »

URL : <http://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx>

Autres :

- Statute of the Nordic Council, Archives historiques du Conseil de l'Europe

- Recommandations de la CLPC :

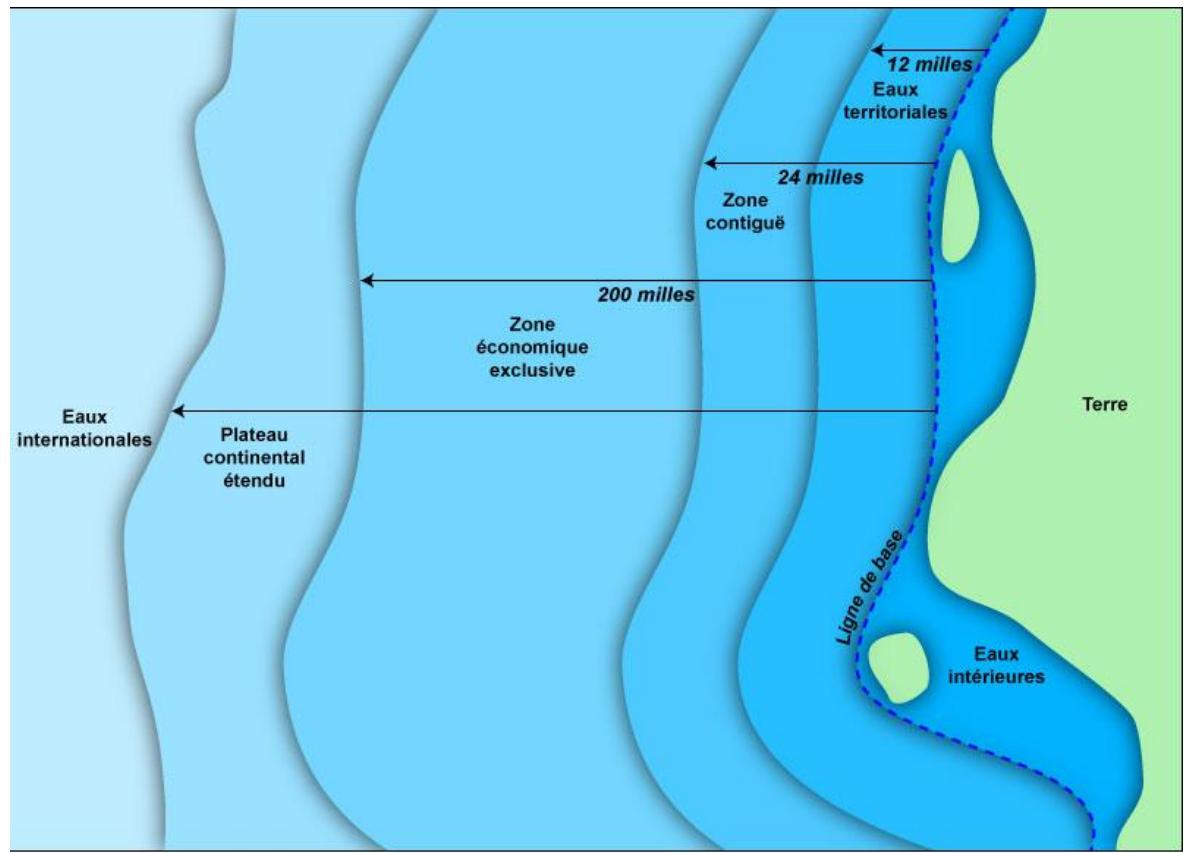
- Commission des limites du plateau continental, CLCS/34, le 1er juillet 2002
- Commission des limites du plateau continental, CLCS/83, le 31 mars 2014
- Commission des limites du plateau continental, CLCS/93, le 18 avril 2016

- Partial Submission of Canada to the Commission on the Limits of the Continental Shelf regarding its continental shelf in the Atlantic Ocean, 2013

Table des annexes

TABLE DES ANNEXES	90
Annexe I : La délimitation des zones maritimes	91
Annexe II : Infographique - Que signifie le Recueil sur la Navigation polaire du point de vue de la sécurité des navires ?.....	92
Annexe III : La Route maritime du Nord.....	93
Annexe IV : Les statistiques du volume de transport de marchandises dans les eaux de la Route maritime du Nord.....	94
Annexe V : Les réserves estimées non exploitées de pétrole conventionnel et de gaz naturel	95
Annexe VI : Le gain de temps en empruntant la Route maritime du Nord	96
Annexe VII : Les revendications de la Fédération de Russie sur le plateau continental	97
Annexe VIII : L'Arctique centrale et la dorsale de Lomonossov	98
Annexe IX : La Déclaration d'Ilulissat du 28 mai 2008.....	99

Annexe I : La délimitation des zones maritimes



Sources : Ifremer

Crédits : Géoconfluences ENS Lyon DGESCO

Infographie : H. Tronchère

Annexe II : Infographique - Que signifie le Recueil sur la Navigation polaire du point de vue de la sécurité des navires ?



Annexe III : La Route maritime du Nord

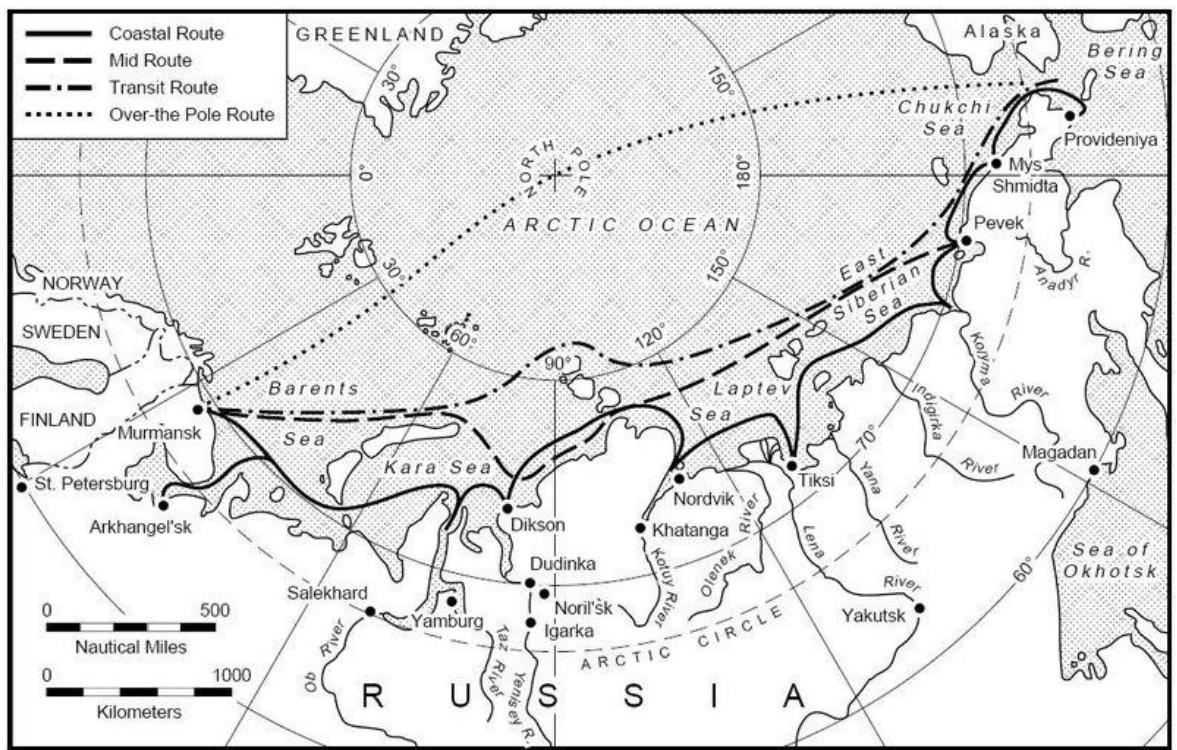


Figure 2. The various Northern Sea Route options.

Annexe IV : Les statistiques du volume de transport de marchandises dans les eaux de la Route maritime du Nord

Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути	
Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути	
РОССИЯ, Российская Федерация	
тысяча тонн	
2014	2015
значение показателя за год	значение показателя за год
Объем перевезенного груза всего	3 982 5 431,7

Traduction libre :

Le volume de transport de marchandises sur la Route maritime du Nord

L'année	2014	2015
Le volume de marchandises transportées, mille tonnes	3 982	5 431,7

Annexe V : Les réserves estimées non exploitées de pétrole conventionnel et de gaz naturel

TABLE 1
Arctic Mean Estimated Undiscovered
Technically Recoverable, Conventional Oil and Natural Gas Resources
By Arctic Province, Ranked by Total Oil Equivalent Resources

USGS Petroleum Province Name	Crude Oil (billion barrels)	Natural Gas (trillion cubic feet)	Natural Gas Liquids 1/ (billion barrels)	Total Resources, Oil Equivalent 2/ (billion barrels)
West Siberian Basin	3.66	651.50	20.33	132.57
Arctic Alaska	29.96	221.40	5.90	72.77
East Barents Basin	7.41	317.56	1.42	61.76
East Greenland Rift Basins	8.90	86.18	8.12	31.39
Yenisey-Khatanga Basin	5.58	99.96	2.68	24.92
Amerasia Basin	9.72	56.89	0.54	19.75
West Greenland-East Canada	7.27	51.82	1.15	17.06
Laptev Sea Shelf	3.12	32.56	0.87	9.41
Norwegian Margin	1.44	32.28	0.50	7.32
Barents Platform	2.06	26.22	0.28	6.70
Eurasia Basin	1.34	19.48	0.52	5.11
North Kara Basins and Platforms	1.81	14.97	0.39	4.69
Timan-Pechora Basin	1.67	9.06	0.20	3.38
North Greenland Sheared Margin	1.35	10.21	0.27	3.32
Lomonosov-Makarov	1.11	7.16	0.19	2.49
Sverdrup Basin	0.85	8.60	0.19	2.48
Lena-Anabar Basin	1.91	2.11	0.06	2.32
North Chukchi-Wrangel Foreland Basin	0.09	6.07	0.11	1.20
Vilkitskii Basin	0.10	5.74	0.10	1.16
Northwest Laptev Sea Shelf	0.17	4.49	0.12	1.04
Lena-Vilyui Basin	0.38	1.34	0.04	0.64
Zyryanka Basin	0.05	1.51	0.04	0.34
East Siberian Sea Basin	0.02	0.62	0.01	0.13
Hope Basin	0.002	0.65	0.01	0.12
Northwest Canadian Interior Basins	0.02	0.31	0.02	0.09
Total	89.98	1,668.66	44.06	412.16

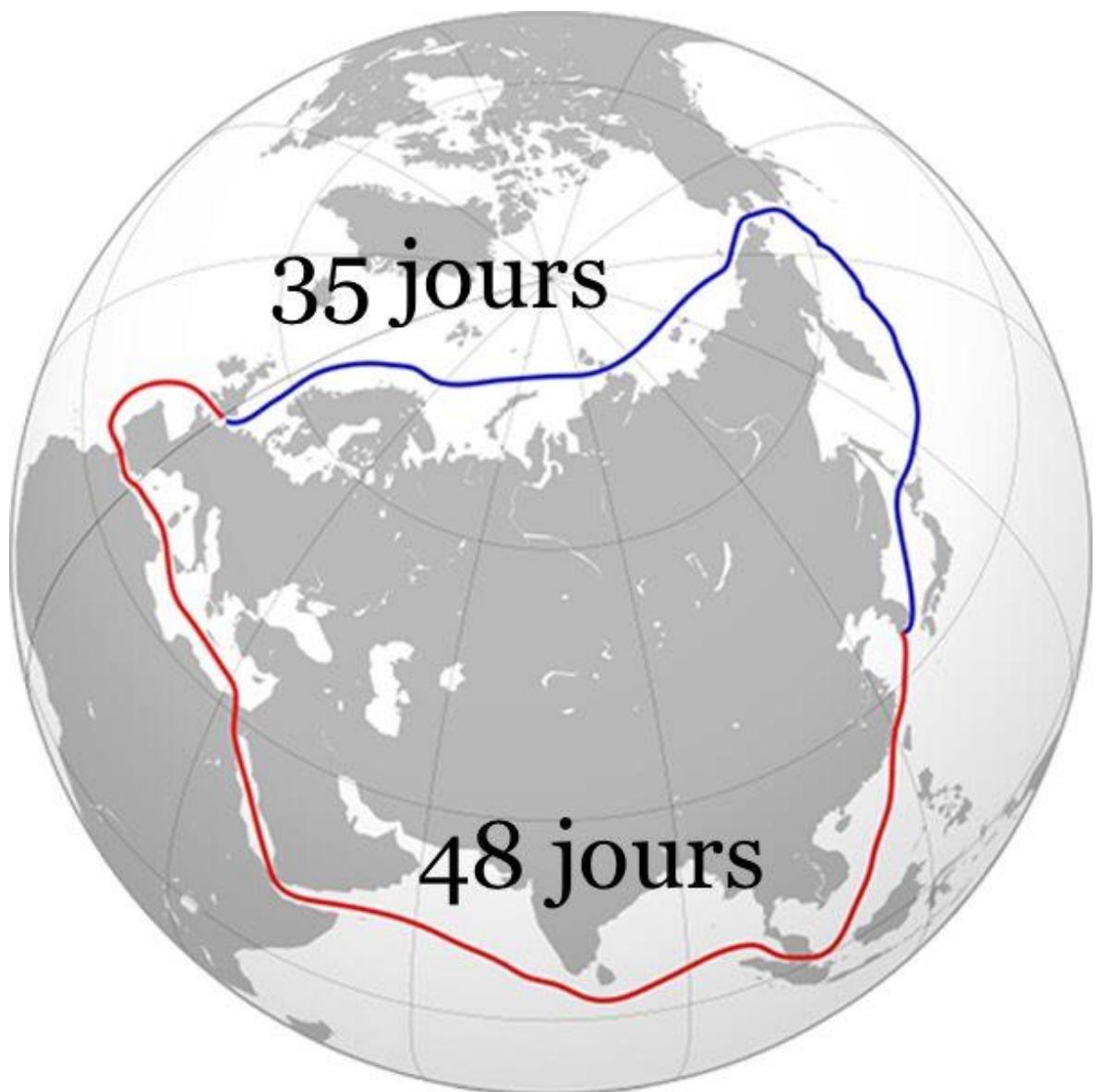
Source: U.S. Geological Survey, "Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle," USGS Fact Sheet 2008-3049 Washington, DC (2008), Table 1, page 4.

Note: The column totals do not equal the sum of the rows due to rounding. USGS website URL is: <http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/>. The relative location of these provinces is identified in Appendix B.

1/ Natural gas liquids are composed of ethane, propane, and butane.

2/ The USGS uses a natural gas to oil conversion factor in which 6 thousand cubic feet of natural gas equals 1 barrel of crude oil.

Annexe VI : Le gain de temps en empruntant la Route maritime du Nord



N.B. La RMN en bleu et la route asiatique en rouge

Annexe VII : Les revendications de la Fédération de Russie sur le plateau continental



Annexe VIII : L'Arctique centrale et la dorsale de Lomonossov



Annexe IX : La Déclaration d'Ilulissat du 28 mai 2008



THE ILULISSAT DECLARATION ARCTIC OCEAN CONFERENCE ILULISSAT, GREENLAND, 27 – 29 MAY 2008

At the invitation of the Danish Minister for Foreign Affairs and the Premier of Greenland, representatives of the five coastal States bordering on the Arctic Ocean – Canada, Denmark, Norway, the Russian Federation and the United States of America – met at the political level on 28 May 2008 in Ilulissat, Greenland, to hold discussions. They adopted the following declaration:

The Arctic Ocean stands at the threshold of significant changes. Climate change and the melting of ice have a potential impact on vulnerable ecosystems, the livelihoods of local inhabitants and indigenous communities, and the potential exploitation of natural resources.

By virtue of their sovereignty, sovereign rights and jurisdiction in large areas of the Arctic Ocean the five coastal states are in a unique position to address these possibilities and challenges. In this regard, we recall that an extensive international legal framework applies to the Arctic Ocean as discussed between our representatives at the meeting in Oslo on 15 and 16 October 2007 at the level of senior officials. Notably, the law of the sea provides for important rights and obligations concerning the delineation of the outer limits of the continental shelf, the protection of the marine environment, including ice-covered areas, freedom of navigation, marine scientific research, and other uses of the sea. We remain committed to this legal framework and to the orderly settlement of any possible overlapping claims.

This framework provides a solid foundation for responsible management by the five

coastal States and other users of this Ocean through national implementation and application of relevant provisions. We therefore see no need to develop a new comprehensive international legal regime to govern the Arctic Ocean. We will keep abreast of the developments in the Arctic Ocean and continue to implement appropriate measures.

The Arctic Ocean is a unique ecosystem, which the five coastal states have a stewardship role in protecting. Experience has shown how shipping disasters and subsequent pollution of the marine environment may cause irreversible disturbance of the ecological balance and major harm to the livelihoods of local inhabitants and indigenous communities. We will take steps in accordance with international law both nationally and in cooperation among the five states and other interested parties to ensure the protection and preservation of the fragile marine environment of the Arctic Ocean. In this regard we intend to work together including through the International Maritime Organization to strengthen existing measures and develop new measures to improve the safety of maritime navigation and prevent or reduce the risk of ship-based pollution in the Arctic Ocean.

The increased use of Arctic waters for tourism, shipping, research and resource development also increases the risk of accidents and therefore the need to further strengthen search and rescue capabilities and capacity around the Arctic Ocean to ensure an appropriate response from states to any accident. Cooperation, including on the sharing of information, is a prerequisite for addressing these challenges. We will work to promote safety of life at sea in the Arctic Ocean, including through bilateral and multilateral arrangements between or among relevant states.

The five coastal states currently cooperate closely in the Arctic Ocean with each other and with other interested parties. This cooperation includes the collection of scientific data concerning the continental shelf, the protection of the marine environment and other scientific research. We will work to strengthen this cooperation, which is based on mutual trust and transparency, *inter alia*, through timely exchange of data and analyses.

The Arctic Council and other international fora, including the Barents Euro-Arctic Council, have already taken important steps on specific issues, for example with regard to safety of navigation, search and rescue, environmental monitoring and disaster response and scientific cooperation, which are relevant also to the Arctic Ocean. The five coastal states of the Arctic Ocean will continue to contribute actively to the work of the Arctic Council and other relevant international fora.

Ilulissat, 28 May 2008

Table des matières

REMERCIEMENTS	4
SOMMAIRE	5
SIGNES ET ABRÉVIATIONS	6
INTRODUCTION	8
PARTIE I – LA DUALITE DES REGIMES JURIDIQUES APPLICABLES A LA NAVIGATION DANS L'ARCTIQUE	16
Titre 1 Les sources internationales.....	17
Chapitre 1 – La Convention des Nations unies sur le droit de la mer et la navigation arctique	17
Section 1 La compétence et le contrôle de l'État côtier	19
I. Dispositions principales	19
A. Les eaux intérieures	19
B. La mer territoriale et la zone contiguë.....	20
C. La zone économique exclusive	21
D. Le plateau continental	22
E. La haute mer.....	23
II. Le cadre imparfait des dispositions de la Convention de Montego Bay.....	23
Section 2 L'article 234 et ses limites.....	24
Chapitre 2 – L'Organisation Maritime Internationale et la navigation arctique	26
Section 1 La Convention SOLAS	27
Section 2 La Convention MARPOL	29
Section 3 La Convention STCW	31
Section 4 Le Code polaire	32
I. Une étape importante	33
II. Les conséquences sur la navigation maritime	34
A. Le volet technique : la conception des navires et leurs équipements	34
B. Les prescriptions en matière de formation des gens de mer	35
Chapitre 3 – La mise en place d'une forme de gouvernance régionale	36
Section 1 Le Conseil de l'Arctique	37
Section 2 Les autres instances existantes	38
I. La Convention et la Commission OSPAR	38
II. Le Conseil nordique.....	39
III. La Région euro-arctique de Barents	40
IV. Les réunions à cinq des États côtiers de l'océan Arctique	41
Titre II L'encadrement juridique russe du régime existant sur la Route maritime du Nord.....	42
Chapitre 1 - L'aspect historique du développement de la Route maritime du Nord	42
Section 1 De la découverte et l'exploration à la chute de la monarchie russe	42
Section 2 Le développement pendant la période soviétique	44
Section 3 Le rôle actuel.....	45
Chapitre 2 – La législation en vigueur.....	47

PARTIE II – L’OPPOSITION ENTRE LES REGIMES DE NAVIGATION MARITIME : LA REVENDICATION DES EAUX ARCTIQUES PAR LA FEDERATION DE RUSSIE	50
Titre I Le champ des désaccords et la position juridique de la Russie au sein du conflit.....	51
Chapitre 1 - La présentation des sources des différends.....	51
Section 1 Les intérêts nationaux de la Russie dans l’Arctique.....	52
I. Le rôle des ressources naturelles de l’Arctique dans l’économie russe	53
II. La navigation maritime et le rôle de la Route maritime du Nord.....	54
Section 2 La forte opposition de la Communauté internationale	56
I. L’histoire brève des revendications russes.....	57
II. La dorsale de Lomonossov au cœur des revendications	58
III. Les controverses autour du statut des eaux de la Route maritime du Nord.....	59
Chapitre 2 - La discordance entre le droit russe et le droit international	60
Section 1 L’ambiguïté de l’interprétation de l’article 234 de la Convention de Montego Bay	61
Section 2 L’obligation de notification préalable et d’autorisation	62
Section 3 Les frais pour les services	64
Titre II La définition des frontières des espaces maritimes arctiques	66
Chapitre 1 - La reconnaissance de la nécessité d’un régime spécial.....	66
Section 1 Les théories de découpage territorial.....	66
I. La théorie des eaux historiques.....	66
II. La théorie des secteurs	67
Section 2 Le statut juridique des eaux de la Route maritime du Nord	69
I. La qualification de «l’appropriation» des eaux de la Route maritime du Nord	69
II. La définition d’un statut juridique des détroits arctiques	70
Chapitre 2 - L’évolution du conflit	72
Section 1 Les solutions juridiques possibles	73
I. L’application des critères de la Convention de Montego Bay.....	74
II. L’internationalisation de l’Arctique.....	75
A. L’internationalisation des détroits du Passage Nord-Ouest et de la Route maritime du Nord.....	75
B. Les défauts d’une approche de l’internalisation de l’Arctique	77
Section 2 La négociation d’un traité international : s’inspirer du modèle de l’Antarctique?	78
CONCLUSION	81
BIBLIOGRAPHIE.....	83
TABLE DES ANNEXES	90
Annexe I : La délimitation des zones maritimes	91
Annexe II : Infographique - Que signifie le Recueil sur la Navigation polaire du point de vue de la sécurité des navires ?	92
Annexe III : La Route maritime du Nord.....	93
Annexe IV : Les statistiques du volume de transport de marchandises dans les eaux de la Route maritime du Nord.....	94
Annexe V : Les réserves estimées non exploitées de pétrole conventionnel et de gaz naturel	95
Annexe VI : Le gain de temps en empruntant la Route maritime du Nord	96
Annexe VII : Les revendications de la Fédération de Russie sur le plateau continental.....	97

Annexe VIII : L'Arctique centrale et la dorsale de Lomonossov	98
Annexe IX : La Déclaration d'Ilulissat du 28 mai 2008.....	99

Résumé - La navigation maritime dans l'Arctique est largement réglementée par le droit international de la mer. Néanmoins, le statut juridique des eaux arctiques n'est pas totalement clair et se trouve, par conséquent, en phase de construction. La Fédération de Russie dispose d'une vaste base législative, concernant ses eaux arctiques, et, plus particulièrement, la Route maritime du Nord - une voie de transport national historique de l'URSS, et aujourd'hui de la Fédération de Russie.

Summary - Maritime shipping in the Arctic is largely regulated by the international law of the sea. Nevertheless, the legal status of Arctic waters is not entirely clear and is therefore in the construction phase. The Russian Federation has an extensive legislative base for its Arctic waters, and, in particular, for the Northern Sea Route - a historic national transport communication line of the USSR, and today of the Russian Federation.

Mots clés - navigation maritime ; eaux arctiques ; Arctique russe ; Route maritime du Nord ; Passage du Nord-Est ; internalisation des détroits arctiques ; revendications des eaux arctiques

Keywords - marine navigation ; Arctic waters ; Russian Arctic ; Northern Sea Route ; Northeast Passage ; internalization of the Arctic straits ; claims over Arctic waters