

LA NAVIGATION DANS L'ARCTIQUE

Angélika KOSTADINOVSKI

En pensant à la navigation dans l'Arctique, on se demande tout d'abord qui navigue dans une telle zone. On verra que la navigation dans l'Arctique est plus importante qu'on ne peut le penser à priori. Des cargos, brise-glaces, pétroliers et navires à passagers se partagent ces eaux.

Ensuite, on se demande certainement pourquoi, l'on naviguerait dans une zone hostile. Là aussi nous verrons les différents intérêts en jeu.

La zone est riche en ressources en énergie, le commerce maritime y voit une route importante à exploiter, la multiplication de la défense pendant la guerre froide fut importante dans le grand nord, enfin, la prise de conscience de la richesse de cet écosystème en fait un lieu important de lutte contre la pollution.

Commençons par situer cette navigation dans son contexte. L'arctique est un océan de douze millions de kilomètres carrés entouré de masses continentales, percé par quatre passages. (Annexe 1)

- * Le détroit de Béring
- * Le détroit de Davis
- * Le détroit du Danemark
- * La mer de Norvège

Notons, qu'il y a huit États Arctiques :le Danemark, la Finlande, L'Islande, la Norvège, la Russie, la Suède, les États-Unis (Alaska) et le Canada.

Nous nous consacrerons surtout à l'étude des politiques maritimes menées par la Russie et le Canada, non seulement parce que ce sont les plus grands États côtiers de l'Arctique mais surtout parce que leur politique a été très active concernant l'approche de leurs côtes.

Comment ces politiques sont-elles menées ? Et comment sont-elles appréhendées par les États intéressés ? Voici des questions que nous allons étudier dans notre développement.

Pour décrire l'Arctique, les météorologistes admettent qu'il existe dans les régions Arctiques, trois pôles froid.

- * L'un en Sibérie aux environs d'Iakutsk où la température moyenne du mois de janvier est de -50 C°
- * Un deuxième dans l'intérieur du Groenland où la température moyenne au mois de janvier est de -40 C°
- * Un troisième pôle froid existe au voisinage du pôle où il fait -40 C° en janvier

En été, les températures se relèvent énormément. En juillet, la température moyenne au pôle est de -1°C .

Les vents d'est et de sud-est dominant pendant huit mois de l'année.

Tout courant aérien pénétrant en été, dans la zone arctique, qu'elle qu'en soit la direction, entraîne de l'air chaud qui se refroidit au contact de la banquise, c'est la cause de la brume si fréquente de juin à septembre. De quoi inquiéter n'importe quel navigateur ! (Annexe 2)

D'autant plus que loin d'être une mer libre, l'océan Arctique est presque entièrement recouvert de glace.

Les spécialistes divisent ces glaces en trois catégories. Des plus épaisses au plus minces.

Ce qu'on appelle « l'arctic pack », occupe les trois quart de la surface de l'océan polaire, il est constitué de glaces anciennes de plusieurs années. L'épaisseur est de trois à quatre mètres en hiver, deux à trois mètres en été.

Un phénomène complique la navigation : La formation des « hummocks » qui sont des glaces agglomérées les unes contre les autres par des pressions. Ces blocs font plusieurs mètres de hauteur et s'enfoncent d'une dizaine de mètres sous l'eau ; Souvent les hummocks sont disposés en longues chaînes appelées « arrêtes de pression »

Ces pressions sont considérables, et écrasent facilement les navires prisonniers de la banquise, qui ne sont pas assez résistants. C'est le cas du navire « la Jeannette » qui fut broyé dans les glaces le 13 juin 1881 au nord de l'archipel de Nouvelle Sibérie après une dérive de plus d'un an dans la banquise.

La surface de glace est cependant coupée de place en place d'eau libre. C'est la raison pour laquelle la navigation sous marine est possible, c'est ce qu'à démontré le Nautilus en 1958 ;

Maintenant que le décor est planté, essayons de comprendre les enjeux de cette navigation.

Le spécialiste anglais O'Connell note que l'histoire du droit de la mer est dominé par un grand thème récurrent, la compétition entre l'exercice de l'autorité gouvernementale sur les mers et la notion de liberté de circulation sur ces dernières.

D'un côté, l'État côtier veut affirmer son autorité sur les espaces maritimes bordant son territoire, de l'autre côté, les États tiers souhaitent une entente pragmatique pour pouvoir exploiter les ressources et naviguer librement.

Les politiques menées par les États côtiers ont été surtout radicales, de telle sorte que certains auteurs se demandent si le droit international s'applique dans l'Arctique.

Nous essaierons d'étudier cette problématique, est-il possible de limiter la navigation dans une zone stratégique au nom de la protection des intérêts de l'État côtier.

Pour cela, nous tenterons dans un premier temps de justifier une navigation extrême mais stratégique (I)

Et, dans un second temps, d'analyser une navigation limitée au nom du respect de l'environnement (II).

I - UNE NAVIGATION EXTRÊME MAIS STRATÉGIQUE

Essayons de comprendre l'intérêt d'une navigation dans l'océan Arctique, quasiment recouvert de glace.

Puis, nous nous attarderons plus particulièrement, sur les deux passages stratégiques dans cet océan. Ce que l'on appelle le passage nord-est et le passage nord-ouest.

A) LA NAVIGATION DANS LA MER DE GLACE

Les spécificités et la justification.

1) LES SPÉCIFICITÉS DE LA NAVIGATION DANS L'ARCTIQUE

En l'absence de brise-glace, la navigation dans les îles arctiques est principalement confinée aux eaux du sud et de l'est du détroit de Barrow entre août et septembre. Une période de navigation limitée, bien que la saison de navigation soit légèrement plus longue dans des régions de l'ouest de la mer de Beaufort.

Dans ces conditions très particulières, la navigation et la technologie de transport sont des éléments importants d'une stratégie nationale arctique.

Le mot clé de cette navigation est restriction. Avant tout pour des raisons climatiques, et deux spécificités uniques :

- * la glace
- * la brume

Il faut distinguer la glace de terre et la glace de mer.

La glace de terre se forme sur la terre et atteint la mer. Elle comprend les îles de glace, les icebergs (masse de glace flottante détachée d'un glacier)

Quand les glaciers se brisent pour former des icebergs, on appelle ce processus le « vèlage ». Les icebergs se rencontrent surtout dans la baie de Baffin. Ces icebergs constituent un danger pour la navigation et l'exploration en mer alors qu'il dérivent vers le sud, vers l'océan Atlantique. Un iceberg qui s'est détaché de la côte ouest du Groenland met deux à trois ans pour dériver jusqu'aux Grands Bancs de Terre Neuve, par exemple, où il fond.

La glace de mer est une glace qui se forme quand l'eau gèle. Cette glace est classifiée selon l'âge et l'épaisseur. (de dix à trente centimètres pour les jeunes glaces) La glace de l'année, lisse et plate peut dépasser les deux mètres cinquante d'épaisseur. Lorsque la glace de mer survit à la fonte au moins un été, on l'appelle « vieille glace ».

La glace de mer se déplace au gré des courants, des marées et des vents.

L'autre particularité, de la navigation en Arctique est l'obligation de faire face à la brume. Observée pour la première fois en 1950, cette brume est de couleur brun rougeâtre. Elle persiste le plus longtemps à la fin de l'hiver, au printemps et au début de l'été.

Elle se compose de fines particules solides ou liquides contenant une grande variété de contaminants et de composés naturels (sulfate, suie, hydrocarbures)

La glace a un impact important sur la navigation : prenons l'exemple du fleuve du Saint Laurent.

La formation des glaces nécessite ici une surveillance constante de la part de la Garde côtière et du service des glaces. Cela coûte des millions de dollars au gouvernement canadien et aux usagers du Saint Laurent.

Les glaces commencent à s'y former au début décembre, et début avril l'estuaire est généralement dégagé.

La navigation commerciale continue durant tout l'hiver dans le golfe, l'estuaire et le fleuve. Les brise-glaces interviennent pour maintenir la glace en mouvement dans le chenal de navigation.

Dans la partie amont de Montréal, c'est à dire la voie maritime proprement dite, la saison de navigation dure généralement du début avril à la mi-décembre. Les autorités émettent des avertissements aux armateurs quand aux conditions difficiles et peuvent attribuer des pénalités pour les retards.

La glace fait que l'entretien du fleuve coûte cher à cause de la nécessité du déglacage ;

La grande majorité des navires commerciaux font appel aux deux cent vingt pilotes brevetés spécialement formés pour naviguer parmi les difficultés du saint Laurent.

Le passage continu de navires petits et grands montre que le fleuve est un axe de transport d'une importance vitale pour le Canada.

L'impact économique d'un tel trafic est considérable.

Ce qui nous amène à étudier pourquoi cette navigation est importante.

2) JUSTIFICATION À LA NAVIGATION DANS L'ARCTIQUE

Des intérêts variés.

Il est estimé que 10% des réserves mondiales d'hydrocarbures, soit deux cent millions de barils se trouvent dans la zone de l'Arctique, plus de 20% du brut extrait aux États-Unis provient du nord de l'Alaska. Ce qui nous fait penser aux oléoducs Trans -Alaska et à la triste affaire de l'Exxon Valdez, pétrolier, déversant après son échouement ,36 000 tonnes de pétrole sur les glaces immaculées.

80% des réserves d'hydrocarbures russes se trouvent en Sibérie Arctique, ainsi que, 90% de leurs réserves de gaz

Cela engendre des moyens techniques extraordinaires pour acheminer ces ressources ;A Norilsk par exemple qui est l'une des plus grandes villes au monde à l'intérieur du cercle arctique, il y a une pipeline à gaz de quatre mille quatre cent cinquante et un kilomètres.

Hormis ce cas précis, de manière générale, l'exploitation de ces ressources et leur acheminement vers des marchés nécessairement extérieurs passent par la liberté physique et juridique de la navigation.

Il y a dix ans, on évaluait à environ 13 000 les emplois liés directement aux activités portuaires et à 11 500 les emplois induits. En plus, il est probable que ces chiffres soient bien en dessous de la réalité car il est difficile d'estimer avec précision l'impact d'une telle circulation sur l'ensemble des secteurs d'activités économiques qui bénéficient des avantages du transport maritime.

Cependant, le transport dans l'Arctique des ressources jusqu'au consommateur reste un problème majeur. La seule alternative pour les compagnies pétrolières consiste à utiliser d'énormes pétroliers, capables d'opérer durant la plus grande partie de l'année dans les eaux gelées de façon autonome, sans être accompagnés par des brise-glaces.

A plus long terme, la voie arctique est susceptible de devenir une importante route commerciale entre l'Europe et l'Asie. La distance séparant Hambourg du Japon par cette route est d'environ sept milles marins (treize milles kilomètres) contre plus de onze milles cinq cent milles marins (vingt et un milles kilomètres) en empruntant le Canal de Suez.

De leur côté les États-Unis ont aussi intérêt à emprunter la route maritime de l'Arctique pour rejoindre l'Alaska plutôt que de passer par le Canal de Panama. Ce qui représente un gain de temps de trois à quatre semaines sur la route traditionnelle. Mais un risque pour l'environnement blanc plus important.(Affaire de l'Exxon valdez)

Étudions maintenant de plus près ces deux passages.

B) LES PASSAGES NORD-OUEST ET NORD-EST

On va voir à travers l'étude de ces deux routes maritimes, l'une passant près des côtes du Canada et l'autre près des côtes de la Russie, la politique territorialiste de ces deux États et les réactions provoquées.

1) LA TERRITORIALISATION DES EAUX ARCTIQUES

Les résultats de la troisième conférence sur le droit de la mer étaient encourageants et favorisaient un compromis cherchant à concilier les libertés traditionnelles avec les nouveaux intérêts des États côtiers.

Il apparaît cependant que les États côtiers, tout au moins le Canada et la Russie ne partageaient pas cet avis quand à la délimitation de leurs espaces maritimes.

Prenons tout d'abord le cas des eaux canadiennes dans le passage Nord-ouest. Ce passage traverse l'archipel arctique canadien de la mer du Labrador à la mer de Beaufort. Praticable pendant les deux mois les plus chauds de l'année, il existe cinq routes mais la seule accessible aux gros navires est celle du détroit Prince De Galles.

Nous savons que la délimitation des espaces maritimes se fait normalement à partir d'un tracé représentant la laisse de basse mer le long de la côte. Toutefois, le tracé de lignes de bases, dit normal devient difficile voire même impossible dans certains cas géographiques particuliers (comme au Canada où la côte est très échancrée et à proximité de nombreuses îles).

Un autre système s'impose donc, celui dit « *des lignes de bases droites* » reconnu par la cour internationale de Justice en mille neuf cent cinquante et un dans « *l'affaire des pêcheries norvégiennes* » qui pourront permettre aux États côtiers de s'écarter de la laisse de basse mer pour donner la préférence à une ligne tracée à partir des reliefs les plus proéminents vers le large.

La conséquence directe, est que cela accroît les eaux intérieures de l'État. C'est à dire que cela transforme les eaux arctiques en eaux canadiennes.

La deuxième conséquence est que cela affecte la navigation dans le passage Nord-Ouest. Ainsi, cette navigation dans l'archipel est soumise à la loi canadienne. Le droit de passage inoffensif ne s'applique plus. L'État étend sa souveraineté vers le large de cette manière.

Le Canada a divisé les eaux navigables en seize zones. Cette décision tient compte d'un calendrier de navigation basé sur les possibilités de navigation liées aux facteurs climatiques. Il y a donc des dates d'entrées et de sorties pour chaque zone.

Il existe un système de gestion de trafic maritime « NORDREG » qui comprend des services météo, des services pour aider les brise glaces ainsi qu'une assistance pour le tracé de la route

On peut faire à peu près le même constat concernant les eaux arctiques de Sibérie et le passage Nord-Est. (Annexe 3)

Les russes ont souhaité recourir au système de lignes de bases droites pour le détroit de Vil'Kitskii.

Ce sont apparemment les programmes scientifiques menés par les États-Unis le long des côtes eurasiennes entre 1960 et 1967 qui ont entraîné la réaction des russes (à l'époque connue sous l'appellation d' union Soviétique). Cette présence des États-Unis fut interprétée comme une provocation à leur souveraineté.

Les gardes côtes russes refusent à deux reprises un droit de passage aux États-Unis en 1965 et en 1967.

Les États-Unis même s'ils reconnaissent cette revendication historique, demandent un droit de passage inoffensif dans le détroit.

Pourtant, selon la thèse à cette époque, soutenue par les russes, il est admis que, la demande d'une mer territoriale de douze milles n'est pas considérée comme contraire au droit international de l'époque.

Le détroit à moins de vingt quatre milles constituent des eaux territoriales. Selon la thèse des russes, le détroit ne peut pas être classé comme un détroit de navigation internationale étant donné que la navigation n'y est pas assez importante.

De plus selon le droit international, les brise-glaces des gardes côtes américains peuvent être assimilés à des navires de guerre, donc, une procédure d'autorisation est nécessaire pour les navires de guerre étrangers, voulant emprunter ce passage.

Parallèlement au système NORDREG mis en place par les canadiens, les russes se dotent le seize septembre 1971 d'un établissement de l'administration de la route maritime du nord. Cet établissement crée un entité séparée pour administrer la route maritime du nord.

Elle a le pouvoir de réguler les mouvements de navire, d'établir et d'organiser l'escorte dans la glace et le pilotage, organise la préparation et la publication des documents techniques nécessaires à la navigation le long de cette route. Cette entité, établit les règles en matière d'équipements nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation et prévenir la pollution du milieu marin. L'établissement est compétent pour déterminer les périodes ouvertes à la navigation.

Cela revient à dire que la Russie peut suspendre le droit de naviguer dans les eaux arctiques sibériennes, pour des raisons météorologiques, ou encore lorsque les glaces sont trop denses voire lorsqu'il y a danger de pollution.

C'est un contrôle du trafic dans le détroit de Vil'kitskii

Qu'en est-il du droit de passage inoffensif dans le détroit ?

La convention de 1958 reconnaît le droit à l'union Soviétique de mettre des règles en place pour la navigation des navires de guerre.

On comprend aisément que les États intéressés par ces deux routes maritimes vont avoir quelques objections face à cette extension de souveraineté qui restreint leur liberté de navigation dans les eaux Arctiques.

2) L'OPPOSITION DES ETATS INTERESSÉS

Ce sont surtout les États-Unis et les Japonais qui vont s'opposer au principe même de tracé des lignes de bases droites.

La position des États-Unis (plus clairement exprimée) est le refus des critères du tracé de lignes qui paraissent trop rigoureux et manquant de flexibilité. Les États-Unis proposent leurs propres critères.¹

Ces critères présentent les caractéristiques suivantes : les angles formés entre la côte et les lignes ne doivent pas excéder 20° de longueur, des lignes tracées vers d'éventuelles îles, et, les chapelets d'îles ne doivent pas dépasser les quarante huit milles et vingt quatre milles, respectivement, et les chapelets doivent masquer au moins 50% de la côte. Dans tous les cas, aucune ligne ne doit dépasser une longueur de quarante huit milles.

Le critère angulaire pouvant à la rigueur être satisfait, il reste que cinq lignes canadiennes dépassent les normes américaines. Le détroit du Prince De Galles par lequel transitent actuellement toutes les routes du passage, est lui même fermé par une ligne droite de quatre vingt douze milles.

Dans ces conditions, le gouvernement américain, ne peut pas accepter le statut des eaux intérieures. Le régime juridique qui s'applique aux « *détroits servant à la navigation internationale* » serait plus au goût des États intéressés par ce passage.

Ceux-ci s'appuient sur l'article quarante quatre de la Convention de Montego Bay de 1982 qui stipule que « *l'exercice du droit de passage en transit ne peut être suspendu* ».

Mais dans un avenir immédiat, il est difficile d'imaginer l'internationalisation du passage pour les raisons que nous avons déjà évoqué (trafic trop faible).

A l'inverse, on peut noter qu'en mille neuf cent quatre vingt dix est signé le « *maritime Boundary Agreement* » concernant le détroit de Béring et qui reconnaît son caractère international, preuve que le droit international est aussi appliqué dans l'Arctique, dans un passage très important.

Nous venons de voir combien la navigation en Arctique pouvait présenter des intérêts stratégiques et comment elle était restreinte par les revendications des États côtiers, voyons maintenant, l'argument environnemental qui tend aussi à limiter cette navigation et enfin, l'évolution des États vers une politique de coopération.

Jusque là, nous avons étudié des arguments d'extensions de zones, pour contrôler un passage, nous allons désormais étudier des arguments de sécurité, pour protéger un environnement, ce qui est plus surprenant, et, plus innovant sur le plan du droit international.

Mais finalement, ces arguments atteignent le même objectif : limiter la navigation.

¹ Le state Department dans sa publication « *Developing Guidelins for Evaluating Straight Baselins* » fixe ses propres critères pour la définition des lignes de base droites pour les archipels côtiers.

II - Une navigation limitée au nom de l'environnement

Nous allons étudier pourquoi et comment les États côtiers se font les défenseurs d'un écosystème fragile, pour ensuite appréhender le glissement qui s'opère à l'heure actuelle vers une politique de coopération entre les différents États intéressés.

A) DÉFENSE D'UN ÉCOSYSTÈME FRAGILE

Quels sont les outils utilisés pour imposer des normes de sécurité ?

Que penser de cette pratique ? N'est-ce pas une législation légitime mais illégale ?

1) LÉGISLATION POUR IMPOSER DES NORMES DE SÉCURITÉ

Des incidents survenus dans les eaux arctiques vont servir de base aux législations des États côtiers.

Ceux-ci vont se servir d'événements pour justifier une politique de sécurité et de protection de l'environnement qui à terme revient à limiter le droit à la libre navigation.

En mille neuf cent soixante neuf, le pétrolier américain « Manhattan » traversait les eaux arctiques canadiennes sans autorisation du gouvernement .

La mission du Manhattan était de quitter la côte Est des États-Unis, d'emprunter le passage du nord-ouest, s'arrêter en un point symbolique de l'Alaska et retourner aux États-Unis par la côte ouest.

Le pétrolier entre dans le passage en septembre mille neuf cent soixante neuf qui est la période de navigation la plus facile, mais tout se complique lorsque le gouvernement canadien constate un trou dans la coque du navire et prend conscience de la dangerosité du passage des pétroliers près de ses côtes. Même si en l'occurrence, le danger était minime, le pétrole étant remplacé par de l'eau. L'expédition étant purement expérimentale.

Le Canada a réagi à cette menace de pollution considérée comme une forme de danger pour la sécurité, par l'adoption en mille neuf cent soixante dix d'une loi pour la prévention de la pollution dans les eaux Arctiques ,(loi dite PPA)

Cette loi qui a pour objectif de protéger l'environnement particulier de l'Arctique est une entrave à la libre circulation maritime.

La loi PPA a un champ d'application de cent milles (en mille neuf cent soixante dix , c'était une extension des compétences de l'État Côtier sur la haute mer)

*Cette loi prévoit l'interdiction de disséminer des rejets dans cette zone de cent milles.

*Le gouverneur en conseil peut par décret, désigner des zones de contrôle de sécurité de la navigation.

La loi impose des normes réglementaires, des compétences scientifiques aux navigateurs et interdit la navigation pendant certaines périodes de l'année. Il y a aussi des règlements prescrits s'appliquant à la construction, avec l'équipement aux personnes et à la cargaison de navire.

La responsabilité civile est absolue.

Dans les « *zones de contrôle à la navigation* », des fonctionnaires compétents peuvent se voir confier par le gouvernement un droit de visite et d'examen, le droit d'ordonner à ces navires de donner leur position.

La loi, de plus, donne compétence à tout tribunal canadien pour juger l'infraction.

Le Canada s'est doté d'une politique avant-gardiste de protection de son environnement arctique . Rien ne permettait de légiférer au-delà de la mer territoriale en matière de pollution.

L'application de cette politique a résulté dans la création d'une zone de cent milles sur laquelle le Canada s'est octroyé des droits de contrôle sur la navigation.

Directement concernés, les États-Unis réagissent, et veulent démontrer une entrave inacceptable à la liberté de navigation en haute mer. Le Canada justifie la loi PPA au nom de la nécessité.

C'est une opposition classique, la liberté de navigation contre le droit de l'État côtier de protéger ses intérêts.

Le droit international doit trouver un équilibre entre ces deux intérêts ; ceux de l'État côtier et ceux de l'État du pavillon.

Regardons de plus près le comportement de l'État côtier vis à vis du droit international .

Si cette législation apparaît légitime elle reste parfois illégale.

2) UNE LÉGISLATION LÉGITIME MAIS ILLÉGALE

On sait que l'État côtier peut , dans sa mer territoriale, empêcher cette navigation portant préjudice à la sécurité de son territoire. L'État côtier peut exercer un contrôle en matière de douane, de fiscalité, d'immigration et de règlement sanitaire dans sa zone contiguë.

La question est : peut-on établir un lien entre règlement sanitaire et pollution maritime ?

Même si l'on considère les liens réels entre la population et l'environnement Arctique, la Zone Contiguë est seulement de vingt quatre milles et on est loin des cent milles de la loi PPA.

L'action d'auto- protection doit être proportionnelle à la proximité de la menace et aux conséquences que l'on peut raisonnablement en attendre.

L'Arctique semble par ses caractéristiques géographiques et écologiques justifier des mesures unilatérales de prévention faute d'une protection multilatérale.

Les limites géographiques arbitraires de mer territoriale, zone contiguë et plateau continental ne donnent pas au Canada les moyens de répondre aux nouveaux dangers qui le menacent (transport d'hydrocarbures par exemple).

C'est donc ici, le concept d'auto- protection et non pas le droit international qui justifie des mesures de prévention anticipées en réponse à un danger aux graves conséquences potentielles.

Tous les spécialistes sont en général d'accord pour reconnaître que dans l'Arctique, la majorité des activités maritimes regroupe des activités commerciales, scientifiques et des opérations de garde côtes. Variant du passage d'un bateau jusqu'à des excursions touristiques sur la glace, ces activités ont inévitablement des répercussions sur l'écosystème.

Pendant les périodes de gel, la navigation continue, peut détruire ou retarder la formation de nouvelle glaces, empêchant alors le développement de la banquise côtière.

Pour toutes ces raisons, la navigation doit se conformer à divers règlements même si le droit international reste parfois derrière ces avancées.

Il existe pourtant un article de la Convention de Montego-bay (Article 234) relatif aux zones recouvertes de glaces.

Cet article unique représente la première reconnaissance multilatérale de la particularité Arctique et des intérêts que les États côtiers ont à la protection de leur environnement marin.

La portée de cet article est donc très importante. Les juristes en parlent souvent comme d'un article ambiguë et difficile d'application.

L'article en effet reste vague quand à la précision des critères qui permettent de limiter la navigation.

« conditions climatique particulièrement rigoureuses »

« zones recouvertes par les glaces »

« portant gravement atteinte à un équilibre écologique »

Des critères très imprécis vu le manque de connaissance scientifique concernant la région.

Et même si l'État parvient à surmonter les difficultés de définition concernant à la fois la région et l'impact écologique, il resterait le problème du type de loi et règlement pouvant y être appliqués.

L'article 234 impose à l'État côtier qui adopte des lois et règlements de se conformer au seul critère de non discrimination et de « *tenir dûment compte de la navigation* ».

En l'absence de règles généralement acceptées par la communauté internationale en matière de navigation dans l'Arctique, quels sont les critères de référence pour l'État côtier ?

Par exemple, a-t-il le droit d'imposer des normes en matière de conception, de construction et d'armement des navires, normes importantes pour assurer la sécurité de la navigation dans cette région ?

L'article 211 ne le permet pas dans les « *zones particulières* » mais comme nous l'avons vu, le Canada, s'est donné ces droits avec sa loi PPA.

Pourtant même si l'opposition entre les intérêts de l'État côtier et de l'État du pavillon semble importante.

La prise de conscience de cet écosystème fragile qui tend à limiter la navigation conduit petit à petit les différents États à mener une politique de coopération.

B VERS UNE POLITIQUE DE COOPÉRATION

Les États vont devoir trouver un compromis en matière de navigation.

Mais on ne peut pas encore comparer l'Arctique avec le statut privilégié de son homologue du sud.

1) UN ACCORD NECESSAIRE

Le onze janvier 1998, les États-Unis et le Canada signent un accord « AN ARCTIC COOPERATION »

C'est un accord sur les conditions de navigation.

Il prévoit que les brise-glaces pour chaque passage, devront obtenir une autorisation. Cependant, les États-Unis continuent de considérer les eaux comme internationales.

Enfin, on évite de parler des sous-marins.

D'autres accords bilatéraux ont été signés notamment entre le Canada et l'union Soviétique en 1989 puis en 1992 avec la Nouvelle Russie.

Également un accord entre le Canada et le Danemark pour une coopération relative à l'environnement marin.

On peut dire, que la protection de l'environnement que nous venons d'évoquer comme cause de limite à la navigation sera certainement le facteur stimulant la coopération entre les États Arctiques.

L'IASC (International Communication and co-ordination in Arctic Science) à Oslo, le treize février 1987, s'est réunie pour intégrer une coopération en matière de recherche.

En novembre 1988, le ministre de la Marine Marchande Russe étudie dans un projet de recherche la possibilité d'ouvrir le passage du Nord-Est.

Si tout cela met en évidence une nécessité de coopérer, on est encore loin d'un statut particulier comme pour l'Antarctique.

2) COMPARAISON AVEC L'ANTARCTIQUE

Nous venons de voir comment la protection de l'environnement pouvait être un argument pour limiter la navigation mais que le même concept pouvait être à l'origine d'une politique de coopération entre les même États .

Au Sud, l'Antarctique est un océan protégé, une manière de concilier les différents intérêts pour privilégier la protection du milieu.

L'Arctique demain sera peut-être assorti d'un tel régime de protection, ou sera peut-être une grande route maritime.

Une chose est sûre.

« deux grands vents n'ont jamais cessé de souffler (...) le vent du large, celui de la liberté, le vent de terre, celui des souverainetés ».