

PROPOS INTRODUCTIFS

Odile DELFOUR-SAMAMA,
CDMO, Université de Nantes

Abstract

Control of communication routes is a major challenge for governments. Perspectives change and redraw the map of geopolitical axes: thus, whereas the Arctic region has long been the scene of military and strategic challenges, the end of the cold war and climate change have revealed the economic interest of the area, as passageway between Asia and Europe and reservoir of natural resources, both mineral or, in a longer-term perspective, halieutic. International tensions and development of piracy in some maritime areas explain the renewed interest in Arctic routes. The Northeast Passage would thus become one of the major thrusts of the policy of Russia. Shortening the distance between Europe and China by offering time savings of three weeks compared to the Suez Canal, this route implies as well a lower fuel consumption and it can, in fact, lower greenhouse gas emissions! In any case, the navigation in the Arctic is far from easy because of the drifting ice, the scarcity of navigational aids and the remoteness of the emergency facilities. It also includes technical, administrative and financial constraints as it remains subject to the approval of the Russian authorities, payment of a right of way and should be operated behind an icebreaker.

Even though such constraints are obviously very present in Arctic due to climate conditions, they are not specific to this only ocean. Indeed, safety requirements of shipping routes are general. This pregnant concern for both States international trade actors led to recommend or even to impose traffic devices. Similarly, the legitimate concern of maintaining public order at sea threatened by the development of illegal activities led to the deployment of a normative framework - preventive and repressive – which encompasses provisions depending on the concerned shipping area: internal waters, territorial sea, exclusive economic zone or high seas.

Safety of navigation, security of the ship... the panorama would be incomplete without the environmental dimension, which is at the heart of these new challenges. While environmental factors can contribute to the creation of new shipping routes, they also lead to weakening areas protected from human activities. The environmental risk is even higher as it threatens species and particularly sensitive areas (especially in polar regions). While the Arctic is geographically remote, it is not, legally speaking, a world apart. But the

NOUVELLES PRATIQUES, ENJEUX JURIDIQUES ET TECHNIQUES

normative profusion unfortunately brings no guarantee of effective protection of the Arctic marine environment. Proposals for a specific legal framework on the major environmental principles (prevention, precaution and sustainable development) remain, for now, a dead letter. The Arctic, unlike the Antarctic - continent surrounded by water - remains subject to the claims of its coastal States, that are probably more likely to exploit resources, rather than protect them. Moreover, if they accept a principle of cooperation, they do not want to expand its scope beyond the circle of Arctic states.

Whether or not polar, cooperation deserves to be strengthened. One should know more and better about the natural environment and its evolution in order to anticipate the consequences of economic activities. Research projects, however, should not ignore the ethical dimension since "marine scientific research is increasingly invested with political weight, that remained unknown to the researchers". The Arctic Ocean, opened to globalization because of the melting ice, could then serve as a frame of reference to develop an integrated approach to economic, security and environmental protection.

Août 2007 : un bathyscaphe russe plante un drapeau en titane inoxydable à la verticale du pôle Nord. Si la revendication est probablement plus symbolique que juridique, elle révèle néanmoins l'intérêt des Etats pour de nouveaux espaces et ... pour les routes qui y conduisent ou les traversent. Aucun espace n'échappe à cette tendance que George Scelle qualifie d'« obsession du territoire »¹ qui conduit inexorablement à la disparition programmée des espaces vides et incontrôlés². Le contrôle des axes de communication devient alors un enjeu majeur pour les Etats. Or, les perspectives changent et redessinent la carte des axes géopolitiques : ainsi, alors que l'Arctique a longtemps été le théâtre d'enjeux militaires et stratégiques, la fin de la guerre froide et le changement climatique ont permis de révéler l'intérêt économique de la zone tout à la fois voie de passage entre l'Asie et l'Europe et réservoir de ressources naturelles, tant minérales que, probablement à plus long terme, halieutiques. Il convient en outre de noter que les tensions internationales ainsi que le développement de la piraterie dans certaines zones maritimes expliquent le regain d'intérêt pour les routes arctiques en passe d'être libérées des glaces pendant une période estivale plus étendue. Le passage du Nord-Est, côté sibérien, aurait ainsi vocation à devenir l'un des axes majeurs de la politique de la Russie. Sur 5 000 km entre la baie de Mourmansk, au nord de la Finlande et le détroit de Béring, cette route contourne la Scandinavie, traverse la mer de Barents, passe au sud de la Nouvelle Zemble, traverse la mer de Kara, puis celle de Laptev pour parvenir à la Sibérie Orientale et au détroit de Béring qui ouvre sur l'océan Pacifique. Son intérêt principal est qu'elle permet de raccourcir la distance entre l'Europe et la Chine en offrant un gain de temps de trois semaines par rapport au canal de

¹ G. SCELLE, in *Symbolae Verzijl* (The Hague, 1958).

² M. FOUCHER, *L'Arctique : la nouvelle frontière*, in M. Foucher (éd.), CNRS Editions, 2014, p. 13.

PROPOT INTRODUCTIFS

Suez, avantage auquel il faut ajouter une moindre consommation de fioul et, conséquence assez ironique, une baisse des émissions de gaz à effet de serre ! Reste, comme le souligne Anastasiya Kozubovskaya-Pellé, que la navigation en Arctique est encore loin d'être facile du fait des glaces dérivantes, de la rareté des aides à la navigation et de l'éloignement des moyens de secours. La navigation dans le passage du Nord-Est doit également compter avec des contraintes aussi bien techniques, administratives que financières dans la mesure où elle reste soumise à l'autorisation des autorités russes ainsi qu'au paiement d'un droit de passage et doit s'opérer en convoi derrière un brise-glace.

Si ces contraintes sont évidemment très présentes en Arctique du fait des conditions climatiques, elles ne sont néanmoins pas spécifiques à cet océan. En effet, l'exigence de sécurité des routes maritimes est générale et se retrouve, de ce fait, dans de nombreuses dispositions applicables en mer. A cet égard, Louis Savadogo rappelle que cette préoccupation prégnante des Etats mais également des acteurs du commerce international a conduit à recommander, voire à imposer des dispositifs de circulation. De même, le légitime souci du maintien d'un ordre public en mer potentiellement menacé par le développement d'activités illicites conduit au déploiement d'un cadre normatif, à la fois préventif et répressif qui se décline en fonction des zones maritimes concernées, eaux intérieures, mer territoriale, zone économique exclusive et haute mer.

Sécurité de la navigation, sûreté du navire...le panorama serait incomplet sans la dimension environnementale au cœur de ces nouveaux enjeux. En effet, si les facteurs écologiques peuvent, en rendant accessible ce qui ne l'était pas, participer à la naissance de nouvelles routes maritimes, ils conduisent également à fragiliser des espaces jusqu'alors naturellement protégés de l'activité humaine. Or, le risque environnemental est d'autant plus élevé qu'il menace des espèces et des espaces particulièrement sensibles comme c'est le cas des zones polaires. Espace encore géographiquement reculé, l'Arctique, pour reprendre cet exemple, n'est néanmoins plus un monde à part d'un point de vue juridique puisque l'ensemble des règles du droit international de la mer trouve à s'y appliquer au premier rang desquelles mais pas exclusivement la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer du 10 décembre 1982. Odile Delfour-Samama démontre que ce foisonnement normatif ne semble malheureusement pas être un gage d'efficacité pour la protection de l'environnement marin arctique et que les propositions visant à adopter un cadre juridique spécifique autour des grands principes environnementaux que sont la prévention, la précaution et le développement durable restent, pour le moment, lettre morte. L'Arctique, à la différence de l'Antarctique, continent entouré d'eau, reste soumis aux revendications de ses Etats côtiers probablement plus enclins à exploiter les ressources qu'à les protéger et qui, s'ils acceptent le principe d'une coopération ne souhaitent pas l'élargir au-delà du cercle des Etats arctiques.

Or, la coopération qu'elle soit ou non polaire mériterait au contraire d'être renforcée. Il faut en effet mieux connaître le milieu naturel et son évolution pour pouvoir anticiper les conséquences des activités économiques. Les projets de recherche ne devraient toutefois pas ignorer la dimension éthique dont Cédric

NOUVELLES PRATIQUES, ENJEUX JURIDIQUES ET TECHNIQUES

Leboeuf souligne la nécessité dès lors que « la recherche scientifique marine se trouve de plus en plus investie d'un poids politique que les chercheurs étaient loin d'imaginer »³.

L'océan arctique, ouvert à la mondialisation du fait de la fonte des glaces, pourrait alors servir de cadre de référence au développement d'une approche intégrant les préoccupations économiques, de sécurité et de protection de l'environnement.

³ E. JARMACHE, « Sur quelques difficultés de la recherche scientifique marine », in *La Mer et son Droit. Mélanges offerts à L. Lucchini et J-P. Quéneudec*, Pedone, 2003, pp. 303-314