

**LA ROUTE MARITIME DU NORD :
DEVELOPPEMENTS REGIONAUX ET CONTRAINTES TECHNIQUES**

Dr. Anastasiya KOZUBOVSKAYA-PELLÉ
Project Officer for SAFEMED III
European Maritime Safety Agency¹

Abstract

This article covers recent regional developments in Russian waters of the North-Eastern passage (notably, specific administrative organisation of the area; formalities regarding prior authorisation for navigation in these waters; local infrastructure) as well as existing technical navigational constraints (different class of vessels admitted in different navigational areas of the North-Eastern passage, subject to various requirements and fees). It also demonstrates that, despite widely spread opinion regarding potential opening of North-Eastern passage for annual navigation in near future, a number of important constraints will remain. Melting of ice is not the only factor that will allow opening of this route for a sustainable transit; a number of technical, administrative and financial criteria are also to be taken into consideration.

De nombreuses études scientifiques démontrent que durant les dernières années² l'épaisseur et le périmètre de la glace en Arctique rétrécissent considérablement. La majorité des sources indique que les eaux en Arctique seront complètement libres de glace durant la période estivale en 2070. D'autres études parlent même d'un futur beaucoup plus proche : 2035 ou encore 2020. Cette nouvelle donne, inquiétante du point de vue environnemental³, fait revoir leurs perspectives aux opérateurs économiques impliqués dans le commerce international par mer.

La libération de plus en plus poussée des glaces arctiques ayant pour conséquence l'ouverture du passage du Nord-Est à la navigation durant une période plus prolongée se dessine donc sur un horizon assez proche. Le fait d'emprunter cette route permettrait de gagner en terme de durée de voyage et donc de réduire les coûts afférents. Le calcul est assez simple : un trajet de

¹ Les vues et opinions exprimées dans cette présentation sont uniquement celles de l'auteur et ne représentent pas celles de l'Agence européenne pour la Sécurité maritime (EMSA).

² En général on retient l'année 1979 comme début du suivi de la couverture par la glace de l'Arctique.

³ Nous nous sommes familiarisées particulièrement avec la navigation en Arctique et sa spécificité lors de notre précédent emploi en tant que *Legal Project Manager* dans le projet relatif à la construction et l'exploitation d'*Aurora Borealis Research Multipurpose Icebreaker*, <http://www.eri-aurora-borealis.eu/>

NOUVELLES PRATIQUES, ENJEUX JURIDIQUES ET TECHNIQUES

Rotterdam jusque Yokohama à travers le canal de Suez est d'environ 11 400 milles marins, alors que le passage du Nord Est en compte la moitié : aux alentours de 6 600 milles marins⁴. La réduction de moitié du trajet n'est pas une donnée négligeable dans le contexte d'augmentation de volume de transport en partance de l'Asie. A cela s'ajoute d'autres avantages, comme l'absence de piraterie dans la région et la réduction d'émission des gaz à effet de serre (en principe, moins de carburant consommé, sous réserve toutefois de la consommation de carburant par les brise-glaces d'escorte).

Toutefois ces avantages apparents doivent être pondérés à l'étude des contraintes qu'impose la navigation en Arctique. Force est de constater que malgré le recul de la glace évident, la saisonnalité de navigation (surtout en transit) restera d'actualité encore pendant un certain temps. Les routes arctiques ne seront ouvertes, au moins pendant les premières décennies, que quelques mois dans l'année et seulement pour un certain type de navires dont les caractéristiques techniques répondent aux contraintes de navigation dans ses eaux⁵.

Ainsi pour assurer le service à l'année les compagnies désireuses d'emprunter la route du nord en période estivale devront mettre en place des services estivaux par le nord et des services hivernaux par le sud, ce qui se révèle très contraignant et même inconcevable car l'organisation des transports des biens de consommation répond à une logique de hub & spoke⁶. En outre, même si le passage par le Nord est plus court en terme distance il se peut qu'il n'en soit pas en terme de la durée du voyage, la navigation dans ces eaux étant plus lente et contraignante.

Par ailleurs, le passage du Nord-Est compte également d'autres contraintes et exigences, même dans les périodes navigables, notamment du point de vue technique (navires acceptés dans les différentes zones de navigation, la capacité des infrastructures locales) et administratif (formalités à remplir, la navigation étant soumise à autorisation)⁷. Avant d'aborder les questions relatives aux contraintes techniques qu'impose la navigation dans ces eaux (II) intéressons-nous d'abord aux développements régionaux récents dans cette zone⁸ (I).

⁴ « Les voies maritimes arctiques : Mythes et réalités des VMA », *la Revue Maritime*, N 497, septembre 2013, p.100.

⁵ Au sujet des exigences techniques pour les navires voir «Structural Requirements for Polar Class Ships» and «Machinery Requirements for Polar Class Ships», IACS Req. 2006/Rev.1, 2007, updated.

⁶ R. LACOSTE, « Les routes maritimes de l'Arctique », Géographie et mer, IFREMER, *La Revue Maritime*, N°490, p.12.

⁷ Prof. E. FRANCKX, DR I. PAPANICOLOPULU, Chapter 2. "Navigation in Arctic Waters" in *Identification of major legal issues relating to the operation of a pan-European research vessel in the Arctic*, General editors Dr VAN DER VALK and Dr A. KOZUBOVSKAYA PELLE, Deliverable for the EC, May 2012, p.19 -23.

⁸ Dans cet article nous allons principalement traiter des développements récents relatifs à la route maritime du Nord laquelle représente un espace maritime bien défini par le législateur russe (pour les frontières de cet espace voir le tableau 1 ci-dessous) et laquelle n'est qu'une partie (certes, la majeure partie) du passage du Nord-Est.