



Comité Toulon Provence Corse

Toulon, 12 février 2017

FICHE DOCUMENTAIRE IFM n° 2/17

Objet : Mise en application du Code polaire ^(Nota 1)

Préambule

Concernant la navigation dans les eaux polaires, il est apparu rapidement au cours des dernières années que la conjonction dans ces zones de deux phénomènes, la fonte des glaces et l'augmentation résultante du trafic maritime à proximité des pôles, rendait nécessaire une forme de réglementation.

C'est ainsi qu'est né le Code polaire, « recueil de règles obligatoires pour les navires exploités dans les eaux polaires » élaboré par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) qui vise à « renforcer la sécurité de l'exploitation des navires et d'atténuer son impact sur les gens et l'environnement dans les eaux polaires, qui sont éloignées, vulnérables et peuvent être inhospitalières ».

Le code, adopté en plusieurs fois courant 2014 et début 2015, marque pour l'OMI « une étape historique dans le travail de l'Organisation pour protéger les navires et les gens à bord, passagers et marins, naviguant dans les conditions extrêmes des eaux entourant les deux pôles ». Il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

La fonte de la banquise en Arctique

L'année 2016 aura été, avec le réchauffement climatique, une année record en matière de températures avec un impact fort sur la fonte des glaces en Arctique et en Antarctique. Les six premiers mois de 2016 ont été les plus chauds observés depuis 1880. La capacité de survie de la banquise est désormais en question, d'autant qu'une partie de la glace ancienne, qui en constitue le substrat résistant, fond sur place au lieu de se briser en blocs dérivants.

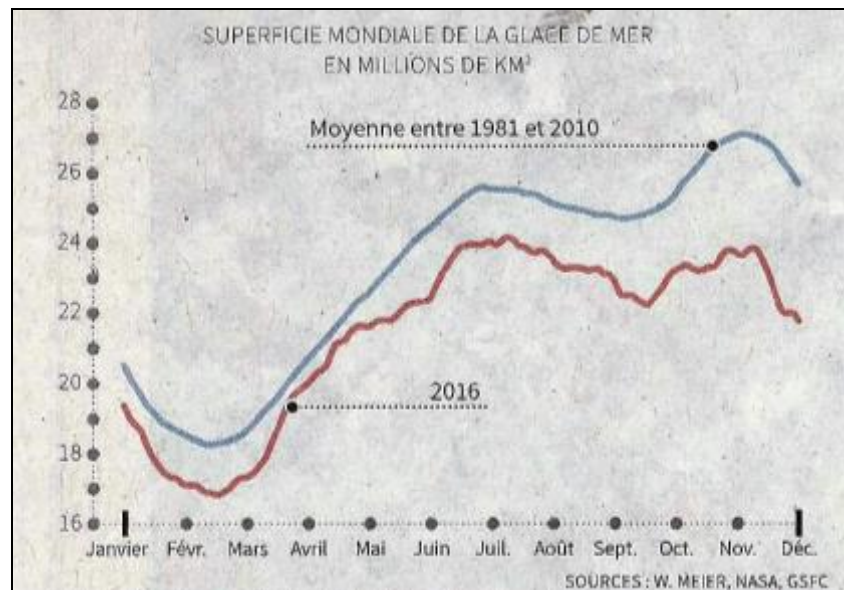
On estime que la surface minimale de la banquise diminue de 13% par décennie.

Cet effondrement de la banquise antarctique pose des problèmes aux scientifiques qui s'interrogent sur le caractère pérenne ou non de la tendance.

Nota 1 - Voir également les fiches n° 3.11 du 17 novembre 2011 (Les routes maritimes du nord par l'Océan Arctique) et n° 2.14 du 3 février 2014 (Un code de navigation polaire).

Plus inquiétant, certains scientifiques estiment qu'en Arctique la fonte progressive du permafrost (aussi appelé pergélisol), qui représente 25% des terres émergées en Arctique (soit environ la superficie du Canada), pourrait avoir des effets accélérateurs dramatiques sur le réchauffement climatique. En effet, le sous-sol arctique renferme des quantités considérables de méthane - puissant gaz à effet de serre - sous forme d'hydrates de méthane (Nota 2) contenus en profondeur dans des structures appelées clathrates (ou encore structures de Weaire-Phelan). Il constitue le plus gros réservoir continental de la planète.

L'hydrate de méthane, qui reste stable par faible température et forte pression, pourrait ainsi, dans un scénario catastrophe de réchauffement planétaire, dégeler progressivement et relâcher le méthane dans l'atmosphère, augmentant et accélérant ainsi l'effet de serre...



Rappelons qu'un mètre cube de clathrate peut contenir jusqu'à 165 m³ de méthane et que les réserves recensées de clathrates représentent le double de la totalité des réserves mondiales de pétrole, de gaz et de charbon. Notre planète dispose donc d'une source d'énergie colossale. Mais l'exploitation, à ce jour, reste dangereuse (notamment pour notre avenir climatique) et très coûteuse.

Le trafic maritime polaire

En ce qui concerne l'Arctique, nous avons déjà examiné le problème dans la fiche n° 3.11 et vu que les deux routes polaires - le passage nord-ouest au travers de l'archipel canadien et le passage nord-est le long des côtes russes - présentent le principal avantage d'un gain de distance qui peut atteindre plus de 25%. Mais ils ne sont véritablement exploitables qu'en été.

Cet avantage doit être aussi tempéré par la perte de temps due aux particularités d'une navigation polaire délicate et imprévisible, voire dangereuse, qui nécessite, outre des adaptations technologiques (navires « ice class » à coque renforcée), des équipements spécifiques et des équipages spécialement formés. A quoi s'ajoutent les coûts des « péages » ou du recours éventuel (mais parfois obligatoire) à un brise-glaces et des primes d'assurances plus élevées.

Nota 2 - Appelé familièrement « glace qui brûle » ou « glace de méthane », ce composé glacé est inflammable dès qu'il fond en présence d'oxygène ou d'un oxydant. À l'échelle moléculaire, un clathrate de méthane est constitué d'une fine « cage » de glace dans laquelle est piégé du méthane.

L'amortissement des coûts passerait par la création de lignes régulières, ce qui dans le contexte arctique actuel n'est pas encore envisageable.

Si le trafic en Arctique a augmenté de manière sensible, on est encore bien loin de la création d'une grande route maritime. En fait le trafic commercial international reste faible, il s'agit plutôt à ce jour d'un trafic de desserte des populations locales, Inuits pour la plupart, et d'exploitation des sites miniers canadiens.

En Antarctique (voir également la fiche n° 3.15 du 29 avril 2015), le trafic maritime commercial est pratiquement inexistant, sauf en ce qui concerne quelques navires de croisière et bien entendu une activité importante d'exploitation des ressources halieutiques.

Il faut cependant noter l'explosion ces dernières années de l'activité croisières dans ces espaces maritimes quasi vierges, en Arctique comme en Antarctique. En Arctique les croisières, qui présentent une belle diversité d'offres, sont encadrées par l'AECO (Association of Arctic Expedition Cruise Operator). En Antarctique les croisiéristes sont regroupés au sein de l'IAATO (International Association of Antarctic Tour Operators), qui exploite une cinquantaine de navires. Ils proposent l'été austral des croisières de 10 jours au départ d'Ushuaia vers la péninsule antarctique ou une circumnavigation de deux mois.

Le Code polaire

Il s'agit du premier texte régulant la navigation dans les latitudes extrêmes et s'efforçant d'harmoniser les règles diverses en vigueur dans les eaux polaires. Il ne supprime pas les accords tels que le Traité sur l'Antarctique de 1959 ou la Déclaration d'Ottawa de 1996 qui institue le Conseil de l'Arctique, mais il modifie la convention SOLAS (Safety Of Life At Sea) de 1974 pour les aspects liés à la sécurité du navire et des équipages, et la convention MARPOL (Marine Pollution) de 1978 pour les mesures liées à la prévention de la pollution.



La convention internationale sur la formation des gens de mer STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers), adoptée en juillet 1978 et entrée en vigueur en 1984, est également modifiée et impose des qualifications supplémentaires pour les officiers de quart, le commandant et son second à bord des navires opérant en eaux polaires. (Nota 3)

Le code a pour ambition de sécuriser l'exploitation des navires en respectant la protection de l'environnement marin dans le contexte difficile des eaux polaires, tant arctiques qu'antarctiques, tout en prenant en compte les « différences juridiques et géographiques existant entre ces deux zones ».

Le code examine tous les domaines d'exploitation du navire (structure, propulsion, stabilité, engins de sauvetage, radiocommunication), les procédures de navigation, d'exploitation et de qualification des équipages, ainsi que les formes possibles d'atteinte à l'environnement (hydrocarbures, produits chimiques transportés, eaux usées et ordures). Il ne s'applique, pour commencer, qu'aux navires certifiés au titre des conventions SOLAS et MARPOL. Le cas des autres navires, notamment les navires de pêche, est examiné dans une seconde phase de travaux.

Droit maritime international et droit de la mer dans les eaux polaires

En matière de *droit international* certains documents encadraient déjà la navigation polaire :

- Les « Guidelines for ships operating in Arctic ice-covered waters » de décembre 2002 ;
- Les « Unified Requirements » de 2006, adoptés par l'IACS (Association internationale des sociétés de classification), qui définissaient 7 classes de navires glace (« ice class ») ;
- Le « Guide to cold water survival » promulgué par l'OMI;
- Les « Guidelines for ships operating in Polar waters » de décembre 2009.

Concernant le *droit de la mer*, la Convention de Montego Bay de décembre 1982 établissait que les Etats côtiers dont les mers sont recouvertes de glace peuvent légiférer en matière de prévention et de contrôle de la pollution marine des navires dans les limites de leur ZEE (Zone Economique Exclusive). Cette situation a entraîné un manque de cohérence entre les normes nationales qu'a identifiées le Conseil de l'Arctique, dont le rapport en la matière (Arctic Marine Shipping Assessment = AMSA) a été déterminant dans l'établissement et l'harmonisation du Code Polaire.

Le Comité sur la sécurité maritime (MSC) a par ailleurs adopté le « Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires » le 21 novembre 2014, suivi par le Comité sur la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin (MEPC) le 15 mai 2015.

Présentation du Code polaire

Le document se présente en deux parties. La première, qui comporte 12 chapitres, traite de la sécurité maritime, la seconde, en 5 chapitres, est relative à l'environnement.

Les *mesures de sécurité*, introduites par un manuel d'exploitation, concernent : la structure du navire, le compartimentage et la stabilité, l'étanchéité, les installations machines, la protection contre l'incendie, les engins et dispositifs de sauvetage, la sécurité de la navigation, les communications, la préparation de la traversée, les effectifs et la formation.

Nota 3 – L'ENSM de Marseille est désormais équipée d'un simulateur de navigation dans les glaces.

Les **mesures de prévention de la pollution** examinent les pollutions par hydrocarbures, par substances nocives liquides en vrac, par substances nuisibles en colis et par les ordures.

Pour prendre en compte cette réglementation nouvelle, la convention SOLAS modifiée comporte désormais un nouveau chapitre XIV et les annexes I, II, IV et V de la convention MARPOL ont été amendées en conséquence.

Conclusion

Cette nouvelle réglementation, rappelons-le, ne concerne pour l'instant que les navires soumis aux conventions SOLAS et MARPOL, excluant de facto les marines militaires et les pêcheurs qui sont pourtant les usagers les plus réguliers des eaux polaires. Par ailleurs, le transport du fioul lourd n'a pas été interdit, malgré le risque d'un déversement accidentel dans ces zones fragiles et surtout difficiles d'accès pour les moyens d'intervention. Toutefois, l'interdiction existe déjà en Antarctique et il n'est pas impossible qu'elle soit étendue à l'Arctique sous la pression des ONG environnementales, telles la norvégienne Clear Arctic Alliance.

Ceci étant dit, le Code polaire représente sans conteste un progrès important en matière de sécurité de la navigation. Il comble une lacune du droit maritime international et bien entendu il conforte, s'il en était besoin, le rôle prédominant de l'OMI dans la gouvernance de nos mers et de nos océans. Il reste néanmoins plus focalisé sur la navigation dans les eaux arctiques, laquelle doit encore s'améliorer par le développement d'infrastructures portuaires qui font cruellement défaut et qui permettraient d'apporter aux navires un meilleur soutien, et corollairement d'aider à l'utilisation mieux sécurisée de nouvelles routes maritimes dont l'intérêt n'est plus à démontrer.

Le Code polaire constitue avant tout un « seuil de garantie » et l'affirmation de l'existence d'une réglementation propre à la navigation dans les eaux polaires.

