

Février 2012

CODE POLAIRE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

LE PROJET DE CODE POLAIRE, EN COURS D'ELABORATION DANS LE CADRE DE L'OMI (ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE) CONSTITUE UN ENSEMBLE DE REGLES DESTINE A FACILITER LA NAVIGATION MARITIME DANS LES EAUX POLAIRES, TANT EN ARCTIQUE QU'EN ANTARCTIQUE.

1) POURQUOI UN CODE POLAIRE

- **UN DEVELOPPEMENT DE L'ACTIVITE HUMAINE** DANS LES EAUX CONCERNEES LIEE A LA FONTE DES GLACES.

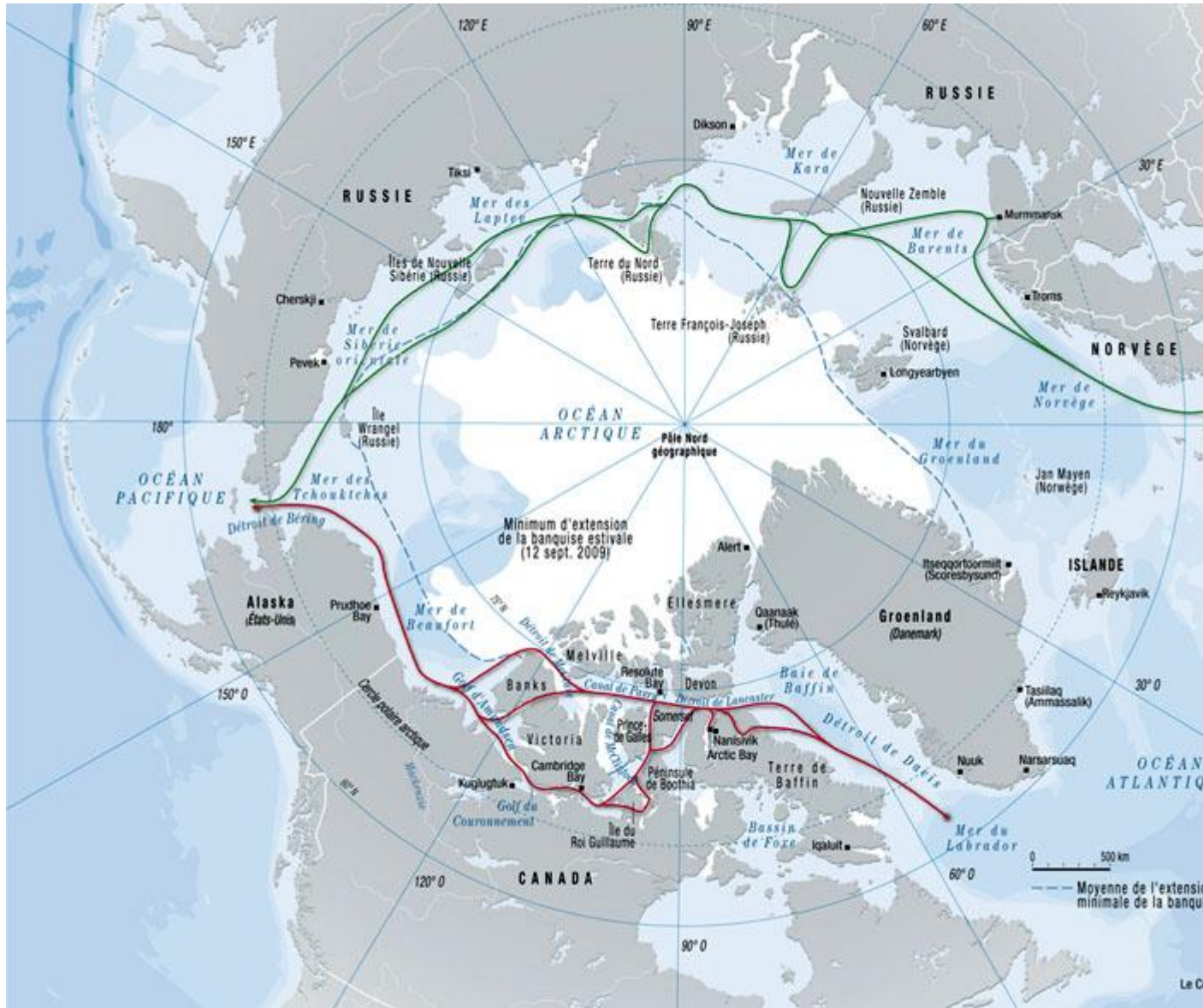
CETTE SITUATION INDUIT UNE RECHERCHE DE RESSOURCES NATURELLES ET MINIERES, LAISSE ENTREVOIR DE NOUVELLES POSSIBILITES DE ROUTES MARITIMES, AUTORISE LE DEVELOPPEMENT DE CERTAINES ACTIVITES ET PEUT SE TRADUIRE PAR UNE RIVALITE ENTRE ETATS CÔTIERS (SURTOUT EN ARCTIQUE). ON RELEVE :

- UNE NAVIGATION MARITIME (SURTOUT DOMESTIQUE AVEC AVITAILLEMENT MAIS POUVANT EVOLUER VERS UNE NAVIGATION INTERNATIONALE (EN PARTICULIER POUR LE VRAC OU LES PETROLIERS)
- UNE PRESENCE ACCRUE DE NAVIRES DE RECHERCHE
- UN DEVELOPPEMENT DE L'ACTIVITE DE CROISIERE
- L'EVENTUALITE DE L'OUVERTURE DE NOUVELLES ZONES DE PECHES MARITIMES (NAFO, NEAFC¹)

¹ NAFO/OPANO : NORTH WEST ATLANTIC FISHERIES ORGANISATION/ORGANISATION DES PECHES DE L'ATLANTIQUE DU NORD OUEST. NEAFC/CPANE : NORTH EAST ATLANTIC FISHERIES COMMISSION/COMMISSION DES PECHES DE L'ATLANTIQUE DU NORD EST.

CODE POLAIRE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

Arctique : passage du Nord est(vert) et du Nord ouest (rouge)



- **UN DOMAINE MAL CONNU ET A HAUTS RISQUES** TANT POUR LA VIE HUMAINE DANS UN MILIEU HOSTILE QUE POUR L'ENVIRONNEMENT DU FAIT D'ACCIDENTS (OU DU FAIT DE LA SEULE OPERATION DES NAVIRES)

Février 2012

CODE POLAIRE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

CES RISQUES SONT LIES :

- AUX EFFETS DES BASSES TEMPERATURES SUR LA STRUCTURE DES NAVIRES
 - AUX RISQUES DE COLLISION AVEC DES ICEBERGS OU RECIFS
 - AUX AIDES A LA NAVIGATION LIMITEES
 - A UNE CARTOGRAPHIE SOUVENT INCOMPLETE
 - A DES DIFFICULTES DE MISE EN ŒUVRE DES CONVENTIONS SAR² ET OPRC³
 - A UNE TRES LENTE RECUPERATION DU MILIEU EN CAS DE CATASTROPHE ENVIRONNEMENTALE
-
- **DES ZONES QUI ONT ETE LE THEATRE DE RECENTS ACCIDENTS DE MER**
 - **RISQUES POUR LA VIE HUMAINE.** ANTARCTIQUE, 2007, MS. FRAM (318 PERSONNES) ET MS. EXPLORER (154 PERSONNES) ; 2010 CLIPPER ADVENTURE (169 PERSONNES) ET NANNY ; 2011 MS POLAR STAR (115 PASSAGERS) ET BERSERK (VOILIER)
 - **RISQUES POUR L'ENVIRONNEMENT** DANS UN MILIEU TRES VULNERABLE (ARCTIQUE, EXXON VALDES, 1989, 180 000 T DE BRUT EN ALASKA ; 2010 COLLISION SANS SUITES DES PETROLIERS RUSSES VAZURGA ET INDIGA SUR ROUTE DU NORD EST)

² 1979 INTERNATIONAL HAMBURG CONVENTION ON MARITIME SEARCH AND RESCUE/CONVENTION DE HAMBOURG DE 1979 SUR LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE (ENTREE EN VIGUEUR EN 1985)

³ OPRC: 1990 INTERNATIONAL CONVENTION ON OIL POLLUTION PREPAREDNESS (AND ITS 2000 HNS PROTOCOL)/CONVENTION INTERNATIONALE DE 1990 SUR LA PREPARATION, LA LUTTE ET LA COOPERATION EN MATIERE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (ET PROTOCOLE SNPD DE 2000). INSTRUMENT EN VIGUEUR

Février 2012

CODE POLAIRE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

2) UN PREMIER TRAIN DE MESURES NON CONTRAIGNANTES PRISES PAR LA COMMUNAUTE INTERNATIONALE DE 1993 A 2009 POUR RELEVER CE DEFI

DES INITIATIVES EMANANT D'ORGANISATIONS REGIONALES OU PROFESSIONNELLES, RELAYEES PAR L'OMI.

- 1998, PROPOSITION DE LIGNES DIRECTRICES A L'OMI FORMULEES PAR LE CONSEIL ARCTIQUE⁴
- 2002, ADOPTION DE LIGNES DIRECTRICES OMI SUR LA NAVIGATION DANS LES ZONES COUVERTES DE GLACES DE L'ARCTIQUE (CIRCULAIRE CONJOINTE MSC/MEPC PORTANT SUR LA CONSTRUCTION ET L'EQUIPEMENT DES NAVIRES)
- 2004, ADOPTION PAR L'ATCM⁵ DE LIGNES DIRECTRICES VISANT A APPLIQUER EN ANTARCTIQUE LES DISPOSITIONS DE LA CIRCULAIRE OMI DE 2002
- 2006, ADOPTION PAR L'IACS⁶ DE DISPOSITIONS UNIFIEES (SEPT CLASSES DE NAVIRES GLACES)
- 2009, ADOPTION PAR L'ASSEMBLEE GENERALE DE L'OMI DE LIGNES DIRECTRICES POUR LA NAVIGATION DANS LES EAUX POLAIRES (APPLICABLES EN ARCTIQUE ET ANTARCTIQUE)

⁴ CONSEIL ARCTIQUE : 8 MEMBRES DONT 5 ETATS RIVERAINS DE L'OCEAN ARCTIQUE ; STRUCTURE DE CONCERTATION NON NORMATIVE

⁵ ATCM: ANTARCTIC TREATY CONSULTATIVE MEETING/RCTA: REUNION CONSULTATIVE DU TRAITE SUR L'ANTARCTIQUE

⁶ IACS : INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES

Février 2012

CODE POLAIRE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

3) VERS L'ELABORATION DE MESURES CONTRAIGNANTES DANS LE CADRE D'UN CODE POLAIRE SUITE A UNE DECISION DE L'OMI PRISE EN 2010, AVEC POUR OBJECTIF UNE APPROBATION FIN 2012.

- **CADRE DE L'ELABORATION DU CODE POLAIRE** : APPROBATION PAR LES COMITES MSC ET MEPC⁷, SUR PRESENTATION D'UN PROJET DEVELOPPE PAR LES SOUS COMITES ET AU PREMIER CHEF PAR LE SOUS COMITE DE⁸, DANS LE CADRE D'UN GROUPE DE TRAVAIL PRESIDE PAR LA NORVEGE (PARTICIPATION AU GROUPE DE 25 ETATS, DE L'UE, DE 12 OBSERVATEURS ET ONG).
- **PRINCIPE ET CONTENU DU PROJET DE CODE** :
 - **UN CODE OBLIGATOIRE QUI NE SERAIT PAS UNE CONVENTION** (RISQUES DE DIFFICULTES POUR L'ENTREE EN VIGUEUR), AVEC ADOPTION PAR LES COMITES PERTINENTS DE L'OMI.
 - **UNE STRUCTURE BASEE SUR CELLE DES CONVENTIONS DE L'OMI** : PARTIE A (CONTRAINANTE), PARTIE B (RECOMMANDATIONS), PARTIE C (LIGNES DIRECTRICES)
 - **UNE APPROCHE BASEE SUR L'ETUDE DES RISQUES ET INTEGRANT PLUSIEURS PARAMETRES** TELS QUE LA CONCEPTION, LA CONSTRUCTION ET L'EQUIPEMENT DES NAVIRES (AVEC POUR REFERENCE LES CLASSIFICATIONS DE

⁷ MSC : MARINE SAFETY COMITEE. MEPC : MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMITEE.

⁸ DE : DESIGN AND EQUIPMENT

Février 2012

CODE POLAIRE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

L'IACS), LA FORMATION DES EQUIPAGES (REFERENCE A LA CONVENTION STCW), LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT, LA DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT DE NAVIRE POLAIRE

- **UNE PRISE EN COMPTE DU DROIT DE LA MER ET DES CONVENTIONS DE L'OMI**, AVEC POSSIBILITE DE PRENDRE DES DISPOSITIONS PARTICULIERES AU REGARD DE CES CONVENTIONS, EN RESPECTANT LES DISPOSITIONS DES TRAITES EXISTANTS : DROIT DE LA MER (CNUDM) et ATCM
- **DES DEFINITIONS**, PORTANT NOTAMMENT SUR:
 - **LES EAUX POLAIRES (CHAMP D'APPLICATION)**
 - **LES NAVIRES POLAIRES DETENTEURS D'UN CERTIFICAT DE NAVIGATION DANS LES GLACES** DELIVRE PAR L'ADMINISTRATION OU PAR UNE ORGANISATION SUR LA BASE DES CLASSIFICATIONS IACS , CLASSIFICATION TENANT COMPTE DE LA NATURE DE LA GLACE ET DES CONDITIONS D'EXPLOITATION.⁹

⁹ Classe polaire	Description des glaces (fondée sur la nomenclature des glaces de mer de l'OMM)
CP 1	Exploitation dans toutes les eaux polaires
CP 2	Exploitation dans de la glace moyenne de plusieurs années
CP 3	Exploitation dans de la glace de deuxième année pouvant comporter des inclusions de glace de plusieurs années
CP 4	Exploitation dans de la glace épaisse de première année pouvant comporter des inclusions de vieille glace
CP 5	Exploitation dans de la glace moyenne de première année pouvant comporter des inclusions de vieille glace
CP 6	Exploitation dans de la glace mince à moyenne de première année pouvant comporter des inclusions de vieille glace
CP 7	Exploitation dans de la glace mince de première année pouvant comporter des inclusions de vieille glace

Février 2012

CODE POLAIRE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

- ✓ **LES CATEGORIES DE NAVIRES DONT LA COQUE DOIT ÊTRE RENFORCEE EN FONCTION DE LA PRESENCE D'UN POURCENTAGE DE GLACE :**
- **CATEGORIE A : EAUX POLAIRES COUVERTES DE GLACES ; NAVIRES POUVANT ETRE EXPLOITES DANS DES EAUX COUVERTES DE GLACE A 10 % OU PLUS ; CLASSE POLAIRE OU EQUIVALENTE .**
 -
 - **CATEGORIE B : EAUX POLAIRES LIBRES ; NAVIRES POUVANT ETRE EXPLOITES DANS DES EAUX COUVERTES DE GLACE A MOINS DE 10 %,OU LEUR STRUCTURE RISQUE D'ETRE ENDOMMAGEE ; EVALUATION/RENFORCEMENT DE LA COQUE POUR LA NAVIGATION DANS LES GLACES OU AUTRE MESURE D'ATTENUATION (AUX FINS PAR EXEMPLE DE LA STABILITE APRES AVARIE).**
 - **CATEGORIE C : EAUX POLAIRES LIBRES, Y COMPRIS EAUX LIBRES DE GLACE ; NAVIRES POUVANT ETRE EXPLOITES DANS DES EAUX NON COUVERTES DE GLACES OU COUVERTES DE GLACE A MOINS DE 10% OU LEUR STRUCTURE NE RISQUE PAS D'ÊTRE ENDOMMAGEE ; PAS DE RENFORCEMENTDE LA COQUE POUR NAVIGUER DANS CES GLACES**

CODE POLAIRE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

Champ d'application géographique du code

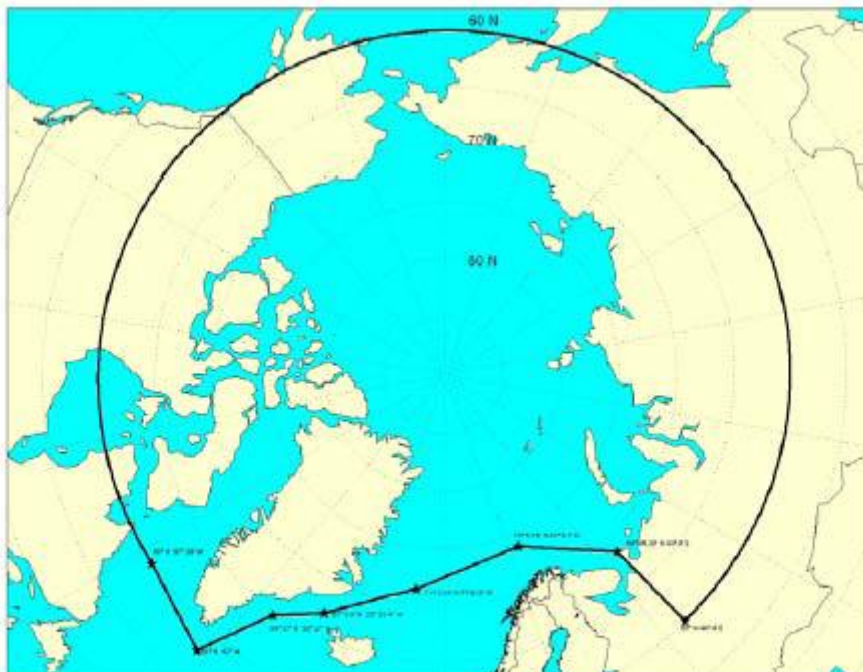


Figure 1 – Maximum extent of Arctic waters application (see paragraph G-3.3)²

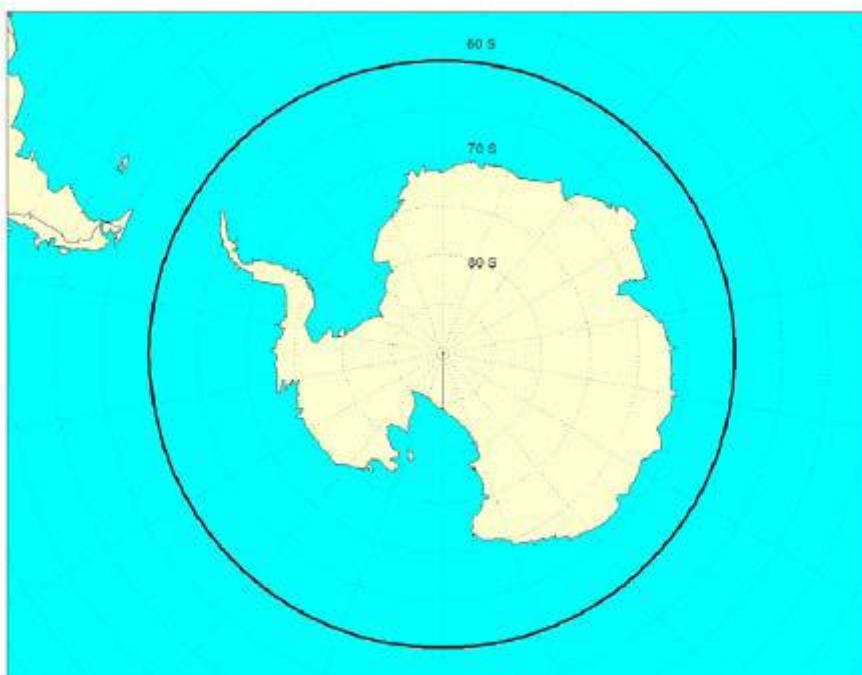


Figure 2 – Maximum extent of Antarctic Waters application (see paragraph G-3.4)²

Février 2012

CODE POLAIRE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

4) DES QUESTIONS PENDANTES PARMI LESQUELLES :

- **EN L'ETAT, ABSENCE DE DEFINITION DES EAUX RECOUVERTES PAR LES GLACES (AUTRE QUE LA DEFINITION DES « EAUX POLAIRES », CONSIDEREES COMME CELLES OU « LES CONDITIONS LOCALES DE GLACES PRESENTENT UN DANGER POUR LA STRUCTURE DU NAVIRE »). CECI A POUR EFFET :**
 - **UNE APPLICATION UNILATERALE DE L'ARTICLE 234¹⁰ DE LA CNUDM PAR LES CERTAINS ETATS CÔTIERS EN ARCTIQUE, DONT EN PARTICULIER :**
 - LA LOI CANADIENNE (OBLIGATION DE SIGNALEMENT DANS LA ZEE), ET PASSAGE DU NORD OUEST EN ARCTIQUE CONSIDERE PAR LE CANADA COMME DES EAUX INTERIEURES ET NON COMME DES DETROITS INTERNATIONAUX.
 - LE REGIME RUSSE DE LA ROUTE DU NORD QUI PREVOIT UNE REDEVANCE POUR ASSISTANCE (BASEE EGALEMENT SUR L'ARTICLE 26 DE LA CNUDM RELATIF A LA MER TERRITORIALE, PORTANT SUR LA NOTION DE PERCEPTION DE DROITS PAR L'ETAT CÔTIER POUR SERVICES RENDUS)

¹⁰ Article 234 : Les Etats 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 économiques exclusives, 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 exceptionnellement dangereuse, et que la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique ou 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.

Février 2012

CODE POLAIRE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

- **DES DISCUSSIONS ENCORE EN COURS**, NOTAMMENT EN CE QUI CONCERNE LES MESURES LIEES A LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DONT :
 - **LA MISE EN CAUSE PAR CERTAINS DU BIEN FONDE D'UN CHAPITRE SPECIFIQUE PORTANT SUR L'ENVIRONNEMENT** (SPECIFICITE DES CONVENTIONS DE L'OMI ET PROBLEMES DE CORRESPONDANCE).
 - **LA DEFINITION DE POLLUANT**
 - **L'ALIGNEMENT DE L'ARCTIQUE SUR L'ANTARCTIQUE** PAR LA CREATION DE ZONES SPECIALES DE TYPE MARPOL (ANNEXES I, II ET V, REDUCTION DE REJETS DE NOIR DE CARBONE (BLACK CARBON), INTERDICTION DU TRANSPORT ET DU RECOURS AUX FUELS LOURDS.
 - **DES MESURES PARTICULIERES** POUR L'APPLICATION DE LA CONVENTION AFS¹¹
 - **LA PRISE EN COMPTE DE LA DISTANCE DU NAVIRE A LA GLACE** ET NON SEULEMENT DU NAVIRE A LA TERRE COMME IL EST SPECIFIE DANS CERTAINES ANNEXES DE MARPOL (REJETS D'EAUX GRISES DE L'ANNEXE IV OU D'ORDURES DE L'ANNEXE V DE LA CONVENTION MARPOL)
 -

¹¹ CONVENTION AFS : 2001 INTERNATIONAL CONVENTION ON THE CONTROL OF HARMFUL ANTIFOULING SYSTEMS ON SHIPS/CONVENTION INTERNATIONALE DE 2001 SUR LE CONTRÔLE DES SYSTEMES ANTISALISSURES NUISIBLES SUR LES NAVIRES (ENTREE EN VIGUEUR EN 2008).

Février 2012

CODE POLAIRE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

- **L'APPLICATION ANTICIPEE DE CERTAINES CONVENTIONS (CONVENTION SUR LES EAUX DE BALLAST¹² PAR EXEMPLE**
- **LA PRISE DE MESURES PARTICULIERES POUR LA PROTECTION DE LA FAUNE (HEURTS, BRUITS).**
- **LA QUESTION DU CONTRÔLE¹³.**
- **DES INCERTITUDES QUANT AU CHAMP D'APPLICATION DU CODE** EN CE QUI CONCERNE LES NAVIRES DE PÊCHE (PARTIE A OU PARTIE B DU CODE). POUR CERTAINS ETATS, LE CODE DOIT DANS UN PREMIER TEMPS CONCERNER LES SEULS NAVIRES SOLAS (PASSAGERS ET CARGOS)

5) CONCLUSIONS : UN CODE ADOPTE SUR UNE BASE MULTILATERALE QUI DEVRAIT AMELIORER LA SECURITE DE LA NAVIGATION DANS LES EAUX POLAIRES, ET UNE COOPERATION INTERNATIONALE SOUHAITABLE ENTRE L'OMI ET LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES CONCERNEES.

¹² 2004 INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE CONTROL AND MANAGEMENT OF SHIPS'S BALLAST WATERS AND SEDIMENTS/CONVENTION DE 2004 POUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DES EAUX DE BALLAST ET SEDIMENTS DES NAVIRES. INSTRUMENT ON ENCORE EN VIGUEUR

¹³ Proposition formulée par le Canada et la Russie au DE en 2011 : "Le présent Recueil n'est pas censé porter atteinte aux régimes nationaux de contrôle de la navigation dans l'attente de l'établissement d'un système harmonisé; en plus des sections du Recueil qui sont applicables, les États du port, les États Parties au Traité et les États côtiers peuvent continuer à appliquer leurs règles de navigation à certaines routes et voies navigables relevant de leur juridiction, compte tenu des conditions, des infrastructures et des procédures locales."

Février 2012

CODE POLAIRE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

- **LE CODE POLAIRE, EN COURS D'ELABORATION DANS LE CADRE DE L'OMI, CONSTITUE UN INSTRUMENT ORIGINAL** DANS SA FORME ET DEVRAIT REpondre AU PREOCCUPATIONS LIEES A LA NAVIGATION DANS LES EAUX POLAIRES.
- **CETTE DEMARCHE MULTILATERALE DEVRAIT EGALEMENT LIMITER, VOIRE EVITER DES INTERPRETATIONS UNILATERALES DE CERTAINES DISPOSITIONS DE LA CNUDM.**
- **UNE MEILLEURE EFFICACITE DU DISPOSITIF SUPPOSE UNE COOPERATION ENTRE L'OMI, ORGANISATION GLOBALE ONUSIENNE, ET LES AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES CONCERNEES** : ORGANISATION MONDIALE COMME L'ORGANISATION HYDROGRAPHIQUE INTERNATIONALE, OU ORGANISATIONS REGIONALES COMME L'ATCM ET LA COMMISSION OSPAR¹⁴. CES ORGANISATIONS ONT PAR EXEMPLE DEVELOPPE DES AIRES MARINES PROTEGEES (ABNJ¹⁵) EN HAUTE MER, OU DANS LES ZONES ECONOMIQUES EXCLUSIVES D'ETATS QUI SONT PARTIES A CES INSTRUMENTS. LES MESURES PRISES DANS CES ZONES, QUI EN L'ETAT NE S'APPLIQUENT QU'AUX ETATS PARTIES A CES INSTRUMENTS, POURRAIENT SERVIR DE BASE A L'ETABLISSEMENT PAR L'OMI DE MESURES (ZMPV¹⁶ PAR EXEMPLE), APPLICABLES A TOUS LES NAVIRES.
- **UNE TELLE COOPERATION EST EGALEMENT DE MISE AVEC LES ETATS DU CONSEIL ARCTIQUE, QUI ONT CONCLU EN 2010 UN ACCORD EN APPLICATION DE LA CONVENTION SAR** (DES ZONES

¹⁴ COMMISSION D'OSLO ET DE PARIS DE 1992.

¹⁵ ABNJ : AERAS BEYOND NATIONAL JURISDICTION

¹⁶ ZONES MARINES PARTICULIEREMENT VULNERABLES (PARTICULARLY SENSITIVE SEA AERA)

Février 2012

CODE POLAIRE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

SAR EXISTENT DÉJÀ EN ANTARCTIQUE), ET QUI ONT MIS EN PLACE UN GROUPE DE TRAVAIL ASMA SUR LES QUESTIONS DE NAVIGATION MARITIME¹⁷

OUTRE DES PROPOSITIONS EN MATIÈRE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT, CE GROUPE ASMA A FAVORISÉ LE DÉVELOPPEMENT DE PLANS D'URGENCE ENTRE LES CINQ ÉTATS CÔTIERS RIVERAINS DE L'ARCTIQUE¹⁸ EN APPLICATION DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION OPRC DE L'OMI.

- UNE COOPÉRATION PLUS ÉTROITE DOIT ÉGALEMENT S'INSTAURER AVEC LES **ORGANISATIONS RÉGIONALES DE PÊCHE** QUI POURRAIENT ÊTRE CONCERNÉES PAR L'ARCTIQUE, COMME LA NEAFC ET LA NAFO, AINSI QU'AVEC LA CCAMLR¹⁹ QUI FAIT PARTIE DU SYSTÈME ANTARCTIQUE DU TRAITÉ DE WASHINGTON²⁰.

¹⁷ ARCTIC MARINE SHIPPING ASSESSMENT

¹⁸ ÉTATS UNIS, CANADA, DANEMARK, RUSSIE, NORVEGE.

¹⁹ CCAMLR : CONVENTION FOR THE CONSERVATION OF ANTARCTIC MARINE LIVING RESOURCES/CONVENTION SUR LA CONSERVATION DE LA FAUNE ET LA FLORE MARINES DE L'ANTARCTIQUE.

²⁰ TRAITÉ SUR L'ANTARCTIQUE DE 1959 ET SON PROTOCOLE DE 1991 RELATIF À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT