

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LE STATUT JURIDIQUE CONTEMPORAIN DU PASSAGE DU NORD-OUEST :  
BILAN, ENJEUX ET PERSPECTIVES EN DROIT  
INTERNATIONAL ET COMPARÉ

MÉMOIRE PRÉSENTÉ COMME EXIGENCE PARTIELLE  
DE LA MAÎTRISE EN DROIT INTERNATIONAL

PAR  
MONIM BENAÏSSA

AOÛT 2012

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.01-2006). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

## PRÉFACE

Le présent mémoire est l'aboutissement des études de maîtrise en droit international. Le choix du sujet trouve son origine tout d'abord dans mon établissement aux États-Unis et au Canada. Je me suis intéressé à identifier et analyser une problématique juridique portant sur les relations bilatérales entre ces deux pays; ce qui m'a conduit à étudier le cadre juridique afférant au passage du Nord-Ouest. Ensuite, j'ai assisté assez fréquemment à des événements sur les enjeux arctiques et, après avoir fait un bilan des différentes positions, je me suis rendu compte que le sujet était très largement abordé en science politique, mais qu'en revanche les recherches récentes sur les aspects juridiques étaient plutôt rares.

À partir de là, j'ai concentré ma recherche sur les instruments juridiques et plus particulièrement la CNUDM de 1982. Depuis plusieurs décennies, nous pouvons constater que c'est cette convention qui reflète le plus fidèlement l'état du droit positif mais que les difficultés d'interprétation demeurent particulièrement importantes lorsque l'on applique le régime de la convention au passage du Nord-Ouest.

Après une recherche documentaire approfondie, j'ai découvert que la question de la navigation dans le passage du Nord-Ouest a fait l'objet de plusieurs études géopolitiques, géographiques, et militaires. En l'espèce, j'espère avoir contribué, même modestement, à faire le point sur l'un des enjeux qui risque certainement de caractériser l'actualité internationale dans les prochaines décennies. Sans prétendre à l'exhaustivité, j'espère aussi avoir attiré l'attention sur un différend juridique d'un grand intérêt dans les relations bilatérales entre le Canada et les États-Unis.

## REMERCIEMENTS

Cette recherche a été concrétisée grâce à de nombreuses fréquentations des bibliothèques de droit, dans lesquelles j'ai élargi et diversifié mes connaissances sur les dimensions juridiques des enjeux en Arctique en général, et sur le passage du Nord-Ouest en particulier en vue de dégager des axes pertinents de réflexion. Pour cette raison, je tiens à remercier le personnel des bibliothèques de droit suivantes pour leur collaboration et leur disponibilité :

Bibliothèque des sciences juridiques de l'UQAM  
Nahum Gelber Law Library de l'Université de McGill  
Bibliothèque de droit de l'Université de Montréal  
Bibliothèque de droit Brian-Dickson de l'Université d'Ottawa  
Bibliothèque de droit de l'Université libre de Bruxelles.  
New York University School of Law Library  
E.K. Williams Law Library de l'Université de Manitoba

Parallèlement à cela, de nombreuses personnes se sont rendues disponibles afin de s'entretenir avec moi sur les enjeux en Arctique, les différentes positions exposées ont très largement contribuées à ma réflexion. À ce titre, je tiens à exprimer ma gratitude envers les juristes et les spécialistes du monde arctique pour la qualité des présentations auxquelles j'ai pu assister durant les dernières années, et surtout à les remercier toutes et tous pour leurs remarques personnelles données en marge de leurs conférences.

Je remercie sincèrement toutes les personnes ayant contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce mémoire. Je n'oublie pas de remercier, chaleureusement Mme Claire Reeves pour sa disponibilité et ses conseils administratifs. Je remercie également le personnel et le corps professoral du Département des sciences juridiques qui n'ont épargné aucun effort pour m'aider à achever ce travail.

J'adresse mes remerciements personnels à ma famille pour m'avoir soutenu moralement et financièrement durant mes études à l'UQAM, sans elle cette maîtrise ne serait pas achevée.

Je remercie tout particulièrement mon directeur de mémoire Monsieur François Roch, qui m'a guidé durant toute la période de la réalisation de ce mémoire et pour le suivi régulier qu'il a pu m'apporter durant la rédaction. Je lui exprime ma gratitude et ma reconnaissance pour la direction et la mise en place des conditions de la recherche, sans sa patience et sa générosité ce mémoire ne serait pas ce qu'il est.

## TABLE DES MATIÈRES

Préface .....	i
Remerciements .....	ii
Table des matières .....	iii
Liste des figures et des tableaux .....	v
Liste des abréviations, sigles et acronymes .....	vi
Résumé .....	xii
INTRODUCTION .....	1
PARTIE I	
Analyse du différend international opposant le Canada et les États-Unis relativement au passage du Nord-Ouest .....	19
Chapitre I – Évolution historique du différend entre le Canada et les États-Unis (1960-2012) .....	23
1.1 Genèse du différend relatif au passage du Nord-Ouest : les crises du <i>SS MANHATTAN</i> et du <i>USCGS POLAR SEA</i> .....	25
1.2 Les aspects contemporains et évolutifs du différend à l'aune des récents changements climatiques technoscientifiques .....	34
Chapitre II – Acteurs, enjeux et leurs impacts sur la détermination du statut juridique du passage du Nord-Ouest .....	41
2.1 Les principaux acteurs étatiques et non étatiques impliqués dans le différend... ..	43
2.2 Regard sur les enjeux environnemental, économique et stratégique entourant le passage du Nord-Ouest .....	54
PARTIE II	
Analyse des positions américaines et canadienne relatives au statut juridique du passage du Nord-Ouest .....	71

Chapitre III – Évolution de la position juridique américaine à l'aune du droit international et de la pratique américaine .....	75
3.1 Le droit international coutumier comme fondement juridique de la position américaine .....	78
3.2 Les arguments de la position américaine : entre la théorie et la pratique .....	93
Chapitre IV – Évolution de la position juridique canadienne à l'aune du droit international et de la pratique canadienne .....	111
4.1 Les principaux arguments historico-juridiques de la position canadienne .....	113
4.2 Le statut juridique du passage du Nord-Ouest : position canadienne à l'aune du droit international de la mer et du droit maritime canadien .....	129
CONCLUSION .....	147
ANNEXES : CARTES ET FIGURES .....	156
BIBLIOGRAPHIE .....	167

## LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

FIGURE 1	
SITUATION GÉOGRAPHIQUE DU PASSAGE DU NORD-OUEST.....	157
FIGURE 2	
EXTENSION DE L'OCÉAN ARCTIQUE ET DU PASSAGE DU NORD- OUEST.....	158
FIGURE 3	
CARTE ILLUSTRANT LE TRAJET EFFECTUÉ PAR LE <i>S.S MANHATTAN</i> .....	159
FIGURE 4	
LES DÉTROITS AU PASSAGE DU NORD-OUEST.....	160
FIGURE 5	
LES ROUTES MARITIMES DE L'OCÉAN ARCTIQUE.....	161
FIGURE 6	
LA MER DE BEAUFORT ET LA ZONE DE DIFFÉREND ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS.....	162
FIGURE 7	
GRAPHIQUE RELATIF À L'EXTENSION ET L'ÉVOLUTION DE L'OCÉAN ARCTIQUE.....	163
FIGURE 8	
TAUX DE NAVIGATION AU PASSAGE DU NORD-OUEST DEPUIS 1900....	164
FIGURE 9	
ZONES DE JURIDICTION MARITIME.....	165
FIGURE 10	
DÉLIMITATION DES ESPACES MARITIMES PAR LA CNUDM.....	166

## LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES ACCORDS ET CONVENTIONS

AEPS Arctic Environmental Protection Strategie  
AMAP Arctic Monitoring and Assessment Program  
CNUDM Convention des Nations Unies sur le droit de la mer  
LPPEA Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques  
MARPOL Convention de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée en 1978.  
OSPAR Convention pour la protection du milieu marin de l'atlantique du Nord-Est  
SAR Conv. International Convention on Maritime Search and Rescue  
SOLAS International Convention for the Safety of Life at Sea  
VMS Vessel Monitoring System  
WOCE World Ocean Circulation Experiment

### ORGANISATIONS ET INSTITUTIONS INTERNATIONALES

AGIC Antarctic Geospacial Information Center  
AIFM Autorité internationale des fonds marins  
AINC Affaires indiennes et du Nord du Canada  
ASIL American Society of International Law  
CDI Commission du droit international  
CE Communauté Européenne  
CA Conseil de l'Arctique  
COI Commission océanographique internationale  
CLPC Commission des limites du plateau continental  
CCFFMA Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique  
ERM Espaces et ressources maritimes  
GCC Gardes côtières canadiennes  
USCG Gardes côtières américaines  
GCOS Global Climate Observing System  
OHI Organisation Hydrographique Internationale  
OMM Organisation météorologique mondiale  
OMI Organisation maritime internationale  
OTAN Organisation du traité de l'atlantique nord  
NORAD North American Aerospace Defence Command  
NIEM Northern Institute for Environmental and Minority Law  
NSERC National Science & Engineering Research Council  
IDI Institut de droit international

ILA International Law Association  
ILC International Law Commission  
IL International Lawyer  
IMCO Inter-governmental Maritime Consultative Organisation  
INDEMER Institut du droit de la mer  
LOSI Law of the Sea Institute  
NILOS The Netherlands Institute for the Law of the Sea  
RAIL Russian Association of International Law  
POC Pêches et Océans Canada  
SFDI Société française pour le droit international  
SQDI Société québécoise de droit international  
SCOR Scientific Committee on Ocean Research  
ORGANES JURIDICTIONNELS  
CPJI Cour permanente de justice internationale  
CPA Cour permanente d'arbitrage  
C.I.J Cour internationale de justice  
TIDM Tribunal international du droit de la mer  
CJCE Cour de justice des communautés européennes  
REVUES ET PÉRIODIQUES  
AFDI Annuaire français de droit international  
ADMA Annuaire de droit maritime et aérien  
A.D.Mer Annuaire du droit de la mer  
ASDI Annuaire suisse de droit International  
AJIL American Journal of International Law  
AUILR American University International Law Review  
ACDI Annuaire canadien de droit international  
ACDI Annuaire de la commission du droit international  
AYBL Australian Year Book of International Law  
BYIL British Yearbook of International Law  
Cornell IL JL Cornell International Law Journal  
Colo.J.Int'L Env'tl.L&Pol'y Colorado Journal of International Environmental Law and Policy  
Can. Y.B. Int'l L Canadian Yearbook of International Law  
EJIL European Journal of International Law  
EPL Environmental Policy and Law  
Fordham IL JL Fordham International Law Journal  
Geo. Wash. JIL George Washington Journal of International Law

HIJL Harvard International Law Journal  
ICLQ International and Comparative Law Quarterly  
JOCE Journal officiel des communautés européennes  
JDI Journal du droit international  
JIL Journal of International Law  
JMM Journal de la marine marchande  
JMLC Journal of Maritime Law and Commerce  
Michigan JI.IL Michigan Journal of International Law  
MP Marine Policy  
NYIL Netherlands Yearbook of International Law  
NJIL Nordic Journal of International Law  
ODIL Ocean Development and International Law  
RGDIP Revue générale de droit international public  
RBDI Revue belge de droit international  
RCADI Recueil des cours de l'académie de droit international  
RQDI Revue québécoise de droit international  
RTNU Recueil des traités des Nations unies  
RHDI Revue hellénique de droit international  
RDISDP Revue de droit international de sciences diplomatiques et politiques  
IA International Affairs  
IJMCL International Journal of Marine and Coastal Law  
Int'l Trib. L. Sea Y.B International Tribunal for the Law of the Sea Yearbook  
Int'l Org. & L. Sea International Organizations and the Law of the Sea  
ILM International Legal Materials  
ILR International Law Reports  
VJIL Virginia Journal of International Law  
YBICJ Yearbook of the International Court of Justice  
YBUN Yearbook of the United Nations  
YJIL Yale Journal of International Law  
SIMLY Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook  
AUTRES  
ZEE Zone Économique Exclusive  
ZPP Zone de pêche protégée.

## RÉSUMÉ

Notre mémoire est intitulé « Le statut juridique contemporain du passage du Nord-Ouest : bilan, enjeux et perspectives en droit international et comparé ». Ce thème a déjà été abordé par la doctrine et, en soi, la problématique n'est pas récente puisqu'elle remonte somme toute à la crise du pétrolier *S.S. Manhattan* en 1969. Aujourd'hui, elle prend une dimension plus préoccupante avec le réchauffement planétaire, la fonte de la banquise glaciale, la course à l'exploitation des ressources naturelles de l'Arctique et le développement technologique en matière de navigation maritime dans les eaux glaciales. Il s'agit là d'enjeux qui impliquent une réflexion sur le statut juridique présent et futur du passage du Nord-Ouest. Les considérations économiques, écologiques et géopolitiques incitent au débat sur le statut juridique des eaux du passage du Nord-Ouest. Parmi les normes juridiques encadrant la navigation et les autres utilisations du passage, l'entente américano-canadienne de 1988, en vertu de laquelle une permission est accordée aux navires américains empruntant le passage, risque de connaître une évolution importante.

Dans le cadre du contentieux maritime opposant ainsi les États-Unis et le Canada, les deux parties expriment et maintiennent des positions contradictoires depuis plusieurs années, voire décennies, quant à la qualification précise du statut juridique du passage du Nord-Ouest. D'un côté, le Canada prétend détenir une souveraineté historique sur la terre et les eaux du passage. De l'autre, les États-Unis revendiquent un droit de passage au nom de la liberté des mers (*Mare Liberum*). Aussi, le Canada affirme-t-il que les eaux du passage sont des eaux intérieures sur lesquelles il a pleine souveraineté et qu'incidemment toute navigation dans ces eaux devra répondre aux dispositions du droit canadien. À l'inverse, les États-Unis qualifient le passage de « détroit international » et considèrent que le droit applicable est bien le droit international et non le droit canadien.

À ce jour, compte tenu de l'importance des enjeux géostratégiques, économiques et militaires associés au passage du Nord-Ouest, le sujet a davantage été analysé par les politologues, les diplomates et les militaires. Or, si nous avons effectivement l'intention de tenir compte de la doctrine non juridique, notre étude sera spécifiquement axée sur la question de la qualification juridique du passage du Nord-Ouest en droit international et comparé. Ainsi, même si notre étude nous conduit à mettre l'accent sur les normes internationales, l'analyse des droits canadien et américain relatifs au passage du Nord-Ouest apparaît pertinente et incontournable. Au demeurant, le statut juridique du passage du Nord-Ouest ne peut être déterminé qu'en tenant compte de tous les éléments touchant la pratique dans cette région et on ne peut se limiter exclusivement à une analyse des rapports bilatéraux entre le Canada et les États-Unis, même si ces derniers sont au cœur du différend étudié.

Ce mémoire est structuré autour de deux parties. Dans la première, nous étudierons le différend international opposant le Canada et les États-Unis relativement au passage du Nord-Ouest. Tout d'abord nous analyserons l'évolution historique du statut juridique du passage du Nord-Ouest, ainsi que ses aspects plus contemporains (Chap. I). Nous allons par la suite déterminer les principaux acteurs étatiques et non étatiques associés au conflit (Chap. II). Dans la deuxième partie, nous présentons les positions respectives des États-Unis (Chap. III),

et du Canada (Chap. IV) et incidemment, nous étudierons leurs arguments à la lumière du droit international et du droit comparé.

Mots-clés

Arctique, Antarctique, Brise-glace, CIJ, CNUDM, Canada, *Corfou*, Droit international, Droit de la mer, Détroits, État du pavillon, États-Unis d'Amérique, Eaux intérieures, LPPEA, Mer territoriale, Mer du Nord, Montego Bay, Navigation, Passage du Nord-Ouest, Passage inoffensif, Passage en transit, Pavillon, Souveraineté, Sous-marin, *S.S Manhattan*, *USCGS Polar Sea*.

## INTRODUCTION

Objet d'un différend important entre le Canada et les États-Unis, le passage du Nord-Ouest est matériellement constitué par la ligne maritime reliant l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, traversant ainsi des milliers d'îles arctiques séparées par de multiples chenaux<sup>1</sup>. Si nous prenons comme point de départ l'océan Atlantique, le passage du Nord-Ouest commence de la mer du Labrador et de l'embouchure du détroit de Davis et s'achève à la mer de Beaufort et au détroit de Béring. Le détroit de Lancaster, quant à lui, constitue l'entrée du passage du Nord-Ouest (d'une largeur de 45 milles et d'une longueur de 165 milles), suivie par le détroit de Barrow (d'une largeur de 40 milles et d'une longueur de 170 milles). À l'ouest de ce détroit, il y a un certain nombre d'îles : les plus importantes sur le plan géographique sont l'île de Lowther et l'île Young. Parmi les autres détroits qu'emprunte le passage, on notera le détroit de Vicomte-Melville (le plus grand avec une largeur de 95 milles sur une longueur de 230 milles); le détroit de McClure (d'une largeur de 70 milles et d'une longueur de 180 milles) et le détroit du Prince-de-Galles qui est d'une largeur de 10 milles<sup>2</sup> (voir figure 2). Aussi en raison de la présence quasi « permanente » des glaces, ce passage n'est-il en fait ouvert à la navigation qu'entre les mois de juillet et octobre de chaque année.

En 1497, le capitaine Sébastien Cabot émit le premier la possibilité d'utilisation pour fin de navigation de ce passage et, durant trois siècles, plusieurs explorateurs ont cherché, avec des succès mitigés, à le traverser<sup>3</sup>. Les arguments d'un

---

<sup>1</sup> James Marsh, *L'archipel arctique : L'Encyclopédie canadienne*, Toronto, Hurtig Publishers, 1988.

<sup>2</sup> Donat Pharand, «The Northwest Passage in international Law» (1979) XVII ACDI aux p 99 et 133.

<sup>3</sup> De 1576 à 1578 Martin Forbush entreprit trois tentatives pour traverser le passage. Puis en 1609, Henry Hudson explora la baie arctique canadienne qui porte aujourd'hui son nom. En 1728, Vitus Bering découvre le détroit de Bering, confirmant la thèse de la séparation entre le Continent américain et asiatique. Durant la première moitié du XIXe siècle, plusieurs tentatives de découvertes ont été entreprises par des expéditeurs marins mais la plus célèbre est celle du John Franklin qui est parti en 1845 dans l'Arctique canadien en vue de cartographier les parties du passage du Nord-Ouest encore inconnue. Roald Amundson reste néanmoins le premier qui a réussi à franchir le passage du Nord-Ouest entre 1903-1906.

contrôle canadien en Arctique se basent d'ailleurs en partie sur les expéditions des explorateurs anglais et français, en particulier le voyage de l'explorateur Robert McClure qui a traversé le passage du Nord-Ouest, utilisant terre et eaux entre 1850 et 1854<sup>4</sup>. Après ce voyage, plusieurs autres tentatives furent conduites par des navigateurs européens, mais la plus marquante reste celle du norvégien Roald Amundsen qui a réussi à traverser ce passage entre 1903 et 1906. Puis, ce fut au tour du capitaine canadien J.E Bernier<sup>5</sup> de franchir le passage du Nord-Ouest en 1909<sup>6</sup>.

Depuis la publication de l'oeuvre d'Hugo Grotius sur la liberté des mers (*Mare Liberum*) en 1608<sup>7</sup>, les États, notamment les grandes puissances maritimes, se sont servis du concept de la liberté des mers pour soutenir tout d'abord leurs activités commerciales en océan Indien et ensuite pour résoudre (dans un monde alors marqué profondément par le fait colonial) les nombreux contentieux entre États européens en matière de pêche et de navigation maritime<sup>8</sup>. Somme toute, ce concept, proposé initialement par Hugo Grotius, a dominé l'approche des relations maritimes internationales dans le secteur des ressources halieutiques pendant plus de trois siècles (à l'époque où la pêche fut considérée comme une ressource commune de l'humanité dont l'exploitation devait être libre de toute contrainte imposée par l'État riverain)<sup>9</sup>. Pourtant, en droit international contemporain, aucun État n'accepterait aujourd'hui une exploitation de ses ressources à l'intérieur de ses eaux au nom d'une

<sup>4</sup> *Robert McClure Finds the Northwest Passage*, Library and Archives Canada, en ligne: <<http://collectionscanada.ca>>. Consulté le 5 mars 2010.

<sup>5</sup> Donald Rothwell, «The Canadian-U.S. Northwest Passage Dispute: A Reassessment» (1993) 26 *Cornell Int'l L.J* aux p 331 à 336.

<sup>6</sup> En 1909 durant son expédition en Arctique, le Capitaine Bernier a implanté une plaque sur laquelle est rappelée la souveraineté canadienne sur l'archipel arctique.

<sup>7</sup> Voir la version en ligne : [http://oll.libertyfund.org/index.php?option=com\\_staticxt&staticfile=show.php%3Ftitle=552&Itemid=27](http://oll.libertyfund.org/index.php?option=com_staticxt&staticfile=show.php%3Ftitle=552&Itemid=27).

<sup>8</sup> Anonyme, «Marine fisheries and the law of the sea: a decade of change», FAO Fisheries Circular 853. Rome: Food and Agricultural Organization of the United Nations (FAO), 1993.

<sup>9</sup> Hugo Grotius, *The Freedom of the Seas*, New York, Oxford University Press, 1916.

telle liberté des mers<sup>10</sup>, signe manifeste d'un changement de paradigme opéré au XXI<sup>e</sup> siècle en droit de la mer.

Depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, la question de la souveraineté maritime a fait l'objet de diverses interprétations par les États, mais à partir de 1958, et suite à une recommandation des Nations Unies en la matière, les efforts ont été multipliés pour régulariser la question de l'exploitation des mers et des océans. Un processus de codification a suivi cette recommandation qui débute par la Première Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer relative au plateau continental, la haute mer, et les pêcheries. Pourtant, ces initiatives restent modestes dans la mesure où elles ne règlent pas tous les différends. Pour cette raison, une deuxième Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relative à la mer territoriale, la zone contiguë<sup>11</sup>, et les détroits internationaux fut élaborée, mais l'esprit de cette convention ne répondait pas entièrement aux attentes étatiques car la difficulté de résoudre les litiges reste significative sur le plan juridique. Il fallut attendre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui a vu le jour le 10 décembre 1982 à Montego Bay en Jamaïque, pour qu'un régime juridique soit adopté<sup>12</sup>. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer tente de poser un équilibre entre les droits de souveraineté étatique et les dimensions du concept traditionnel de la liberté des mers (*Freedom of the Seas*). Ce dernier instrument reste le plus avancé sur le plan de la conciliation des intérêts maritimes étatiques et de la détermination de la notion d'exploitation maritime, dans la mesure où il constitue l'équivalent de 58

---

<sup>10</sup> Rappelons que dans sa réplique à la théorie d'Hugo Grotius, l'auteur britannique John Selden soutenait jadis, dans son traité *Mare Clausum*. Le principe contraire insistant du coup sur la prépondérance des intérêts de son pays et des pays côtiers en général. Voir Roger, D.McConchie et Robert S.Reid. «Canadian Foreign Policy and International Straits» in Barbara Johnson&Mark W.Zacher, *Canadian Foreign Policy and The Law of The Sea*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1977.

<sup>11</sup> *Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë*, 29 avril 1958, 516 RTNU 205 (entrée en vigueur : 10 septembre 1964). Voir en ligne : [http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/francais/traites/8\\_1\\_1958\\_mer\\_territoriale\\_francais.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/francais/traites/8_1_1958_mer_territoriale_francais.pdf).

<sup>12</sup> *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, 10 décembre 1982, R.T.N.U.9 (entrée en vigueur : 16 novembre 1994. Ratifiée par le Canada en novembre 2003). 146 pays font partie de la Convention des Nations sur le droit de la mer.

régimes de régulation<sup>13</sup>. Appelée la constitution des océans<sup>14</sup>, cette Convention a pour objectif selon son préambule de :

Régler tous les problèmes concernant le droit de la mer. Ainsi que d'établir :  
Un ordre juridique qui facilite les communications internationales et  
favorise les utilisations pacifiques des mers et des océans, la protection et la  
préservation du milieu marin<sup>15</sup>.

Dès la conférence de La Haye de 1930 sur la codification du droit international, la majorité des États avait accepté le droit de souveraineté des États sur les eaux territoriales<sup>16</sup>. Le problème restait toutefois de délimiter l'étendue précise de la mer territoriale. Des États comme le Chili et le Pérou revendiquaient par exemple une juridiction (démésurée) de 200 milles marins sur leur mer territoriale. Durant la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (1973-1982), la plupart des États se sont toutefois mis d'accord sur une délimitation maximale de la mer territoriale à 12 milles marins, et sur une délimitation de 200 milles marins pour la zone économique exclusive<sup>17</sup>. Ainsi, les progrès considérables de la science et de la technique, notamment la possession des brises glaces, l'installation de plates formes et le perfectionnement d'une série d'innovations technologiques d'exploration et d'exploitation du sol et du sous-sol de la mer), auront progressivement bouleversé la vision classique que l'on pouvait avoir du milieu marin et, à terme, auront modifié le cadre juridique afférant à ce milieu<sup>18</sup>.

Incidentement, la juridiction d'un État côtier s'étend, au plus près, aux abords des côtes, et se réduit lorsque l'on s'éloigne de ces côtes jusqu'à la haute mer, où son autorité est faible ou presque absente. Si l'État côtier doit tolérer le passage inoffensif

---

<sup>13</sup> Philip Allott, «Power-sharing in the Law of the sea» (1983) 77 Am. J.Int'l L aux p 28 et 29.

<sup>14</sup> *Supra* note 12.

<sup>15</sup> *Ibid.*

<sup>16</sup> Jennings S, Kaiser MJ, Reynolds JD, *Marine fisheries ecology*, Oxford, Blackwell Science, 2001 à la p 417.

<sup>17</sup> *Supra* note 12.

<sup>18</sup> Jean-René Dupuy et Daniel Vignes, *Traité du nouveau droit de la mer*, Paris, Economica, 1985 à la p 4.

d'un navire dans une mer territoriale dans la limite des 12 milles nautiques depuis les côtes, l'article 219 de la CNUDM<sup>19</sup> élargit son champ de compétence, lui permettant d'empêcher un navire d'appareiller dans ses eaux s'il est responsable de dommages environnementaux, de violation de la législation maritime nationale ou des règles du droit de la mer.

En l'espèce, la question des conséquences engendrées par le réchauffement planétaire sur l'Arctique occupera une partie de notre analyse. Cette nouvelle réalité a ouvert une perspective d'une intensification de la navigation maritime dans la région. Depuis le lancement en 1979 par les États-Unis du programme de surveillance par satellite de l'Arctique, on a enregistré la réduction la plus préoccupante de sa surface en 2007. Dans ce contexte, certaines études ont prévu la libération des voies maritimes d'ici quelques années<sup>20</sup>. Cette transformation géographique en Arctique accélérera incidemment l'ouverture d'un passage entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique. Les opportunités que présente ce passage attirent ainsi l'attention des pays du monde entier pour naviguer dans cette zone revendiquée par le Canada. La navigation par le passage du Nord-Ouest présenterait dans ce contexte des avantages attractifs et permettrait d'envisager des économies d'échelle importantes sur le temps et le coût des voyages maritimes internationaux.

Pour les États-Unis, le passage du Nord-Ouest est un détroit qui se trouve dans les eaux internationales, créant une autoroute ouverte pour la navigation maritime internationale (ne nécessitant pas d'acquiescer une autorisation au préalable du gouvernement canadien). À l'inverse, depuis 1986, le Canada réclame formellement sa souveraineté sur le passage du Nord-Ouest et considère les eaux entourant les îles de l'archipel arctique comme faisant partie de ses eaux intérieures<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> *Supra* note 12.

<sup>20</sup> Adam Lajeunesse, «The Northwest Passage in Canadian policy: An approach for the 21<sup>st</sup> century» (2007- 2008) 63 *Int'l J.*1037 à la p1.

<sup>21</sup> Robert S.Reid, «The Canadian claim to sovereignty over the waters of the Arctic» [1974] XII *Can. Y.B.Int'l.L* aux p11 et 136. Bien que jusqu'à nos jours les États-Unis maintiennent leur position sur les plans juridique et diplomatique, certaines voix américaines, minoritaires, vont jusqu'à défendre la souveraineté canadienne sur ce passage, non seulement pour des raisons juridiques et historiques,

Pour des raisons tant juridiques que politiques, les autorités canadiennes utilisent depuis 1986 l'expression «*Eaux internes canadiennes*» pour désigner le passage du Nord-Ouest. Littéralement, le terme «*Passage*» est utilisé pour déterminer la situation géographique au Nord-Ouest de l'archipel arctique canadien. Les routes maritimes reconnues sur le plan international et servant pour la navigation maritime, sont appelées détroit ou canal<sup>22</sup>. En droit international, le détroit signifie une voie de navigation qui donne droit de passage ou de transit aux navires étrangers sans demander la permission préalable du pays côtier<sup>23</sup>. Selon la jurisprudence de la Cour internationale de justice et les dispositions de l'article 37 de la CNUDM, un détroit est qualifié d'international s'il répond à deux critères : un géographique, qui est le lien entre deux parties de hautes mers, l'autre, fonctionnel, et qui prouve que ce détroit a servi historiquement pour la navigation maritime internationale. Cela dit, dans leur application, ces deux critères peuvent conduire à des qualifications très divergentes. À la lecture de l'histoire du passage du Nord-Ouest, on découvre qu'il n'a pas connu une activité de navigation dynamique par rapport à d'autres routes maritimes internationales.

En un siècle, le nombre de navires empruntant le passage du Nord-Ouest ne dépasse pas la centaine dont onze battants pavillon américain<sup>24</sup>, ayant eu le consentement du gouvernement canadien (à l'exception du voyage du pétrolier américain *S.S Manhattan* en 1969 et de *USCGS Polar Sea* en 1985). Ce chiffre reste très faible par rapport à celui du détroit de *Corfou* par exemple. En effet, à cause de la

---

mais aussi pour des raisons stratégiques et de sécurité en Amérique du Nord. Parmi les défenseurs de cette théorie on trouve l'ancien ambassadeur américain à Ottawa *Paul Celucci* pour qui le contrôle du passage du Nord-Ouest par le Canada, allié traditionnel des États-Unis, irait également dans l'intérêt de ces derniers d'un point de vue sécuritaire.

<sup>22</sup> C'est le cas de détroit de Corfou, le détroit de Bosphore ou des Dardanelles en Turquie, le canal du Panama et le canal de Suez, je cite les détroits qui se trouvent sous la souveraineté d'un seul État pour ne pas les confondre avec les détroits internationaux comme le détroit de Gibraltar.

<sup>23</sup> Jean Salmon, *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant, 2001, à la p 333.

<sup>24</sup> Donat Pharand, «Canada's Sovereignty over the Northwest Passage» (1989) 10 *Mich.J.Int'l L* à la p 676. Voici la liste des bâtiments de pavillon américain transitant le passage du Nord-Ouest entre 1903 et 2011 : *USCGS Stories* 1957, *USCGS Spar* 1957, *USS Sea Dragon* 1960, *USS Skate* 1962, *SS Manhattan* 1969, *USCGS North Wind* 1969, *USCG Staten Island* 1969, *USCGS Polar Sea* 1985, *Belvedere* 1988, *USCG Polar Star* 1988, *USS Charlotte* 2005.

longue saison hivernale, le passage se trouve gelé pratiquement toute l'année, et est donc rarement ouvert pour la navigation maritime.

Le Canada, ainsi que d'autres pays arctiques, a obtenu par l'article 234 de la CNUDM, un statut spécifique pour les eaux gelées, qualifiées de «*Zones recouvertes par les glaces*». Cet article prévoit que :

[L]es États 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 recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de la zone économique exclusive, 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 de 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.

Malgré l'article 234, la CNUDM ne répond pas complètement à la question arctique. En 1996, Ottawa a donc pris l'initiative de fonder le Conseil arctique, regroupant les huit pays de la région<sup>25</sup>.

De nombreux détroits, tels que le détroit de *Gibraltar*, les détroits danois, et les détroits turcs, ont une importance stratégique pour la navigation maritime internationale. De manière générale, la géographie définit un détroit comme étant un passage entre deux terres qui met en communication deux espaces maritimes<sup>26</sup>. En droit de la mer, cette définition ne fait cependant pas l'objet d'un consensus. De fait,

---

<sup>25</sup> «*Declaration on the Establishment of the Arctic Council*», Joint Communiqué of the Governments of the Arctic Countries on the Establishment of the Arctic Council, Ottawa, 19 September 1996. en ligne: The Arctic Council <<http://www.arctic-council.org/index.php/en/about/documents/category/4-founding-documents>>. Consulté le 2 juin 2012. Ministers and Seniors Representatives of the Governments of Canada, Denmark, Finland, Iceland, Norway, the Russian Federation, Sweden and the United States of America met in Ottawa, Canada, on September 19, 1996, signed the Declaration on the Establishment of the Arctic Council.

<sup>26</sup> Salmon (2001) *Supra* note 23, à la p 333.

la Convention de MontegoBay ne comporte aucune définition précise d'un « détroit » et en particulier d'un « détroit international »<sup>27</sup>.

La définition donnée par la jurisprudence<sup>28</sup> est différente de celle donnée en géographie<sup>29</sup> parce qu'elle inclut la notion de la circulation libre, c'est-à-dire un critère fonctionnel. De même, le cas des détroits servant exclusivement à la navigation dans les eaux intérieures d'un État et les détroits où la navigation est restreinte en raison de la présence permanente de glaces (bloquant la circulation maritime presque toute l'année) semblent échapper au régime juridique des détroits internationaux (c'est le cas des détroits arctiques russes<sup>30</sup>).

En effet, le droit de la mer régit le statut juridique des eaux des détroits en tant que voies maritimes et n'affecte pas les droits des pays côtiers d'exercer leur souveraineté sur ces eaux, le fond marin et le sous-sol marin, ainsi que l'espace aérien sur-jacent<sup>31</sup>. En vertu de l'article 42(1) de la CNUDM, les États riverains peuvent en effet adopter des législations régissant la navigation maritime dans les détroits relativement aux questions suivantes :

- La sécurité de la navigation maritime (selon l'article 41),
- La prévention, la réduction et la lutte contre la pollution marine,
- Le secteur de pêche,
- La douane, l'immigration, la santé et le droit fiscal,
- Le contrôle du respect des engagements internationaux régissant le transport par voie maritime des hydrocarbures selon la Convention

<sup>27</sup> Philippe Vincent, *Droit de la mer*, Bruxelles, Larcier, 2008 à la p.4.

<sup>28</sup> On peut tirer du jugement de la CIJ sur le détroit de Corfou et des articles 37 et 45(1) (b) de la *Convention de MontegoBay* la définition suivante : «Un détroit est un bras de mer entre deux terres qui met en communication une zone maritime où la circulation est libre, haute mer ou zone économique exclusive et une autre zone maritime où la circulation est libre ou une mer territoriale a condition qu'il serve à la navigation internationale ».

<sup>29</sup> «La notion géographique de détroit est celle d'un passage maritime resserré entre deux terres, quelles que soient ces terres, quelles que soit la largeur de la voie, quel que soit le nom dont on la désigne 'détroit', 'passage maritime', 'passe', 'canal', 'sound' etc» (Gidel, *D.I.P de la mer*, t. III, P.729). Dans Jean J.A. Salmon, *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant 2001 aux p 333 et 334.

<sup>30</sup> Vincent (2008), *supra* note 27 à la p 4.

<sup>31</sup> Vincent (2008), *supra* note 27 à la p 4.

MARPOL quelque soit le pavillon du navire<sup>32</sup>, et de la CNUDM en vertu de l'article 39(2).

La CNUDM incite les États riverains ainsi que les États empruntant les passages, à coopérer entre eux en vue de régler la navigation dans les détroits, et de lutter contre la pollution marine conformément à l'article 43 de la CNUDM. L'Accord de coopération relatif au détroit de *Malacca* signé le 24 février 1977<sup>33</sup> entre la Malaisie, l'Indonésie et Singapour, constitue un exemple typique de coopération internationale dans ce domaine.

À la lecture de la CNUDM, on peut distinguer cinq catégories de détroits internationaux :

- 1- Les détroits comportant une route de haute mer : dans ces détroits, les navires et aéronefs des États tiers jouissent du droit de navigation et de survol selon l'article 36 de la Convention. C'est le cas de détroit de Béring entre la Russie et l'Alaska. Certains de ces détroits rendent la navigation dans la mer territoriale de l'État côtier inévitable, ce qui oblige les navires à respecter les règles de passage inoffensif.
- 2- Les détroits formés par le territoire continental d'un État et une île lui appartenant : c'est le régime de passage inoffensif qui s'applique dans ce cas en vertu de l'article 45(1) (a). C'est le cas entre le continent australien et l'île de Tasmanie, ou de la Grèce et ses îles en Méditerranée.
- 3- Les détroits entre la mer territoriale d'un État et la haute mer : ces détroits sont soumis au régime de passage inoffensif conformément à l'article 45(1). Les pays riverains ne peuvent suspendre ce droit de passage selon l'article 45 (2), c'est le cas de détroit de Tiran dans le Golf d'Akaba.
- 4- Les détroits où le passage est spécifiquement réglementé par une convention internationale : le régime juridique de ces détroits est réglementé par les textes de ces conventions et non pas par le droit de la

<sup>32</sup> R.Churchil et A. Lowe, *The Law of the Sea*, Manchester, Manchester University Press, 1999 à la p 108.

<sup>33</sup> Suite à l'échouement d'un pétrolier japonais au détroit de Malacca le 6 janvier 1975, trois pays qui partagent les eaux de ce détroit à savoir; l'Indonésie, la Malaisie et le Singapore ont tenu une conférence relative au problème de sécurité de la navigation dans le détroit. Un comité a été chargé d'adopter des règlements de la navigation et de la prévention de la pollution marine. Le 24 février 1977 les trois pays en question ont signé un Accord sur la sécurité de la navigation et de limiter le passage des pétroliers géants dans le détroit de Malacca. Mais cet Accord n'a pas encore fait l'objet de publication. À titre d'information la délégation de la Malaisie avait fait une proposition sur le même sujet à la 5ème session de la Conférence sur le droit de la mer.

mer, c'est le cas par exemple de détroit de Gibraltar, des détroits danois et des détroits turcs.

- 5- Les détroits qui sont soumis au régime normal : les détroits qui ne font partie d'aucun des détroits cités précédemment sont soumis au régime de passage transit qui est l'exercice de la liberté de navigation et de survol pour un transit rapide et continu conformément à l'article 38(2)<sup>34</sup>.

Pour justifier sa position, le Canada se base globalement sur des arguments de nature historique, géographique et juridique, alors que les États-Unis évoquent, pour l'essentiel, le droit international coutumier relatif aux détroits internationaux et le principe de la liberté des mers. Pour le Canada, l'Arctique canadien relève de sa souveraineté et n'est évidemment pas une *terra nullius* ou une *terra incognita*. Dans son argumentation juridique que nous analyserons dans la deuxième partie de ce mémoire, le Canada avance qu'il exerce pacifiquement ses activités de façon continue, réelle et pacifique dans cette zone maritime et terrestre : son archipel est lié par une mer glaciale, il est peuplé par une population Inuit canadienne qui utilise la terre et les glaces dans les activités quotidiennes telles que la pêche et la chasse.

De leur côté, les États-Unis contestent le fait que le passage se situe dans les eaux intérieures canadiennes, car ils estiment plutôt qu'il se situe dans la mer territoriale, où le droit de navigation est certes reconnu par le droit de la mer, mais où la souveraineté des États côtiers est limitée. De manière générale, la position américaine trouve une grande partie de ses arguments dans le droit coutumier, et s'inspire encore largement de la déclaration du président Harry Truman sur le plateau continental<sup>35</sup> et de la doctrine de l'administration Carter relative à la liberté des mers et des océans.

<sup>34</sup>Rozakis.C et Stagos.P, *The Turkish Straits*, Dordrecht, Kluwer, 1987. Voir l'article 38(2) de la CNUDM.

<sup>35</sup>*Documents officiels*, 40 Am. J. Int'l L. Sup 45 (1946). Le 28 septembre 1945, le président Américain Truman a émis *The Presidential Proclamation 2667 on the Continental shelf* et la *Presidential Proclamation 2668 on the Policy of the United States with Respect to Coastal Fisheries in Certain Areas of the High Seas*. Proclamation Truman: [S]ince the continental shelf may be regarded as an extension of the land mass of the coastal nation and thus naturally appurtenant [a privilege of] to it, since the resources frequently form a seaward extension of a pool or deposit lying within the territory, and since self-protection compels the coastal nation to keep close watch over activities off

Dans le même ordre d'idées René-Jean Dupuy et Daniel Vignes mentionnent dans l'introduction de leur *Traité du nouveau droit de la mer* que :

Les hommes se sont séculièrement comportés à l'égard de la mer comme les nomades. Or ceux-ci apparaissent en deux séries d'images, celle de transporteurs et de commerçants, dans une vision pacifique, celle de pillards ou de conquérants dans une perspective belliqueuse. La mer était ouverte à tous pour la navigation comme pour la pêche, ses ressources, essentiellement biologiques, étaient réputées inépuisables<sup>36</sup>.

L'incident de *USCGS Polar Sea* de 1985 avait provoqué un ravinement du sentiment national de protection de la souveraineté canadienne en Arctique. La question de l'Arctique a créé une polémique sur le plan diplomatique entre le Canada et les États-Unis<sup>37</sup>, et à un moindre niveau avec l'Union européenne (surtout la communauté scientifique qui préfère travailler dans un espace sans restrictions étatiques). Durant la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (1973-1982), plusieurs questions ont été abordées, mais la délégation canadienne s'est concentrée majoritairement sur les négociations entourant la détermination du statut de l'océan Arctique<sup>38</sup>. En effet, la CNUDM s'est révélée être un instrument solide pour maintenir les droits du Canada en Arctique<sup>39</sup> : son élaboration est considérée par ce pays comme une « victoire juridique » car elle consacre l'adoption d'un régime spécial pour les pays arctiques. Conformément à l'article 234, le Canada pouvait fermer une immense zone côtière au-delà des lignes de base droites archipélagiques de l'espace arctique<sup>40</sup>. Le Canada a ainsi réussi à empêcher toute reformulation du régime relatif au passage du Nord-Ouest en l'associant au régime

---

its shores which are of their nature necessary for utilisation of these resources...[the]United States regards the natural resources of the subsoil and sea bed of the continental shelf beneath the high seas but contiguous to the coasts of the United States as appertaining to the United States, subject to its jurisdiction and control [...] (Government of the United States 1945).

<sup>36</sup> *Supra* note 18 à la p 14.

<sup>37</sup> Donat Pharand, *The Law of the Sea of the Arctic with Special Reference to Canada*, Ottawa, University of Ottawa Press, 1973.

<sup>38</sup> Douglas Johnston, *Le Canada et le nouveau droit de la mer*, Ottawa, Ministère des Approvisionnement et Services Canada. 1982.

<sup>39</sup> Reid (1974), *supra* note 21 à la p 136.

<sup>40</sup> *Supra* note 12.

relatif aux détroits internationaux comme le souhaitent les États-Unis (voir les figures 8 et 9 pour une vision d'ensemble des zones maritimes établies par la CNUDM).

Pour Barry Buzan, l'article 234 constitue un instrument avantageux et pertinent pour le Canada lui permettant juridiquement, même si cela n'est pas son objectif dans les faits, de rendre l'ouverture du passage du Nord-Ouest pratiquement inaccessible à la circulation maritime internationale<sup>41</sup>.

La marée noire survenue le 4 février 1970 aux larges des côtes de Nouvelle-Écosse à Cerberus Rock, Chedabucto Bay, à cause du pétrolier Libérien *M.V Arrow*<sup>42</sup>, a obligé le Canada à multiplier les efforts relatifs à la préservation du milieu marin. C'est en bonne partie grâce à la position canadienne que la CNUDM a reconnu la compétence de tous les pays côtiers arctiques dans leurs limites nationales en matière de pollution maritime<sup>43</sup>. L'État côtier peut prendre des mesures spéciales autres que celles reconnues dans les normes internationales de lutte contre la pollution maritime<sup>44</sup>. La CNUDM garantit un droit de passage en transit pour les navires étrangers empruntant les détroits maritimes internationaux, mais en accord avec les États côtiers qui déterminent les routes de navigation, d'une part, et préviennent la pollution maritime, d'autre part. Du reste, le régime juridique relatif à la zone économique exclusive a reconnu la compétence de l'État côtier pour la protection et la préservation du milieu marin<sup>45</sup>. La CNUDM répond dans une certaine mesure aux questions maritimes environnementales des pays côtiers comme le Canada, mais la question du statut juridique du passage du Nord-Ouest fait toujours

<sup>41</sup> Barry Buzan, «Canada and the Law of the Sea» (1982) 11 *Ocean Development and International Law*, aux p 149 à 158.

<sup>42</sup> Douglas Johnston, «Seine Net for Containing Bunker C Oil Slicks», Reports for Scientific Co-ordination Staff Clean-Up Technology Group Take Force-Project Oil, Chedabucto Bay, Nova Scotia, Industrial Development Branch, Fisheries Service, Department of Fisheries and Forestry of Canada, March 25th 1970 à la p1.

<sup>43</sup> *Supra* note 12, art 211.

<sup>44</sup> Thomas Clingan, «Law of the Sea: State Practice in Zones of Special Jurisdiction», [1979] *Travaux de la troisième conférence annuelle Law of the Sea Institute*, 1982, aux p 157-195.

<sup>45</sup> *Supra* note 12 art 56 (1) (b).

objet de contentieux, et c'est la raison pour laquelle nous avons choisi de travailler sur cette problématique qui, en raison des changements climatiques, risque d'évoluer substantiellement dans les prochaines années. Au-delà des conséquences du changement climatique, d'autres enjeux vont rapidement se greffer à la question arctique, comme par exemple le cas de l'exploitation des ressources qui représente des intérêts économiques et financiers importants.

Il convient de noter enfin que, sur le plan institutionnel et juridique, outre la CNUDM, la région arctique se trouve encadrée par les actes constitutifs du programme de la Dimension septentrionale de l'Union Européenne et du Conseil de l'Arctique.

\*\*\*

Notre thème de recherche aborde une problématique d'une dimension nationale et internationale et, pour cette raison nous favoriserons une approche multidisciplinaire. L'intérêt de l'étude de ce sujet consiste en premier lieu à mettre en relief les difficultés découlant de l'application des concepts fondamentaux du droit international public afin de déterminer le statut juridique du passage du Nord-Ouest. Cela dit, le droit international général, en particulier la *Charte des Nations Unies*<sup>46</sup>, joue un rôle important dans le règlement de tout différend politique et juridique entre les États membres. En l'espèce, le cas du différend entre le Canada et les États-Unis n'échappe pas à cette logique. Par leur pratique, ces deux pays arctiques participent directement au développement du droit de la mer et à la détermination du statut juridique du passage du Nord-Ouest. Sur ce plan, les solutions de *jadis*, ne préjugent en rien les solutions de demain.

---

<sup>46</sup> *Charte des Nations Unies*, 26 juin 1945, 15 CNUCIO 365, RT Can no 7 et *Statut de la Cour internationale de Justice, annexe à la Charte des Nations Unies*, 26 juin 1945, R.T. Can 1945 no 7 (entrée en vigueur : 24 octobre 1945). Voir en ligne : [http://treaties.un.org/Pages/CTC\\_Treaties.aspx?id=1&subid=A&lang=fr](http://treaties.un.org/Pages/CTC_Treaties.aspx?id=1&subid=A&lang=fr).

Pour des raisons économiques et stratégiques, les États-Unis s'obstinent (à tort ou à raison) à faire du passage du Nord-Ouest un détroit international. Depuis la crise du *S.S. Manhattan* en 1969, les gouvernements canadiens successifs ont suivi une politique à géométrie variable vis-à-vis des États-Unis. Pour le Canada, la formulation d'une politique arctique canadienne est une affaire complexe devant prendre en compte les facteurs nationaux et internationaux<sup>47</sup>. Dans ce sens, James Rosenau conçoit largement la politique étrangère comme l'adaptation de l'État à son environnement. Cet État devra donc faire face aux changements qui peuvent survenir par la suite:

Any foreign policy behavior undertaken by the government of any national society is conceived to be adaptive when it copes with or stimulates changes in the external environment of the society that contribute to keeping the essential structures of the society within adaptable limits<sup>48</sup>.

Pour sa part, Don Munton conçoit la politique étrangère comme une réaction à des actes venant des autres acteurs des relations internationales : «Thus, all states, regardless of size, level of development, ideological orientation or domestic politics, are obliged to respond in some measure to the actions of others»<sup>49</sup>.

Par ailleurs, nous trouvons dans l'œuvre de Patrick Daillier, Alain Pellet et Mathias Forteau sur le droit international public<sup>50</sup>, une source d'inspiration pour notre analyse, dans la mesure où leur conception du droit s'applique à notre cas d'espèce du statut juridique du passage du Nord-Ouest. En effet, il s'agit d'une problématique

---

<sup>47</sup>Lawrence Juda, «The Exclusive Economic Zone and Ocean Management» (1987) 18 *Ocean Development & International Law*, aux pp 305-331. Dans ce contexte, on y devant une approche systémique de la définition de cette politique étrangère qui, influence les changements des circonstances; Dans le même ordre d'idées James Rosenau nous définis la politique étrangère comme étant : «The authoritative efforts by a national society to maintien favorable situations abroad and to transform unfavorabel ones» Voir: Rosneau, J.N, *The Scientific Study of Foreign Policy*, New York, The Free Press, 1978 à la p 39.

<sup>48</sup> Rosneau, J.N, *The study of Political Adaptation .Essays on the Analysis of World Politics*. London, Francis Pinter (Publishers) Ltd, 1981.

<sup>49</sup> Munton, D, *Stimulus Response and Continuity in Canadian Foreign Policy During Cold War and Detente*, Toronto, Brian Tomlin ed, *Canada's Foreign Policy :Analysis and Trends*, Methuen, 1978 à la p 5.

<sup>50</sup> Nguyen Quoc Dinh, Patrick Daillier, Mathias Forteau et Alain Pellet, *Droit international public*, 8<sup>e</sup> éd. Paris, LGDJ, Lextenso éditions, 2009.

juridique, pourtant bien connectée à son contexte politique, économique et social, ce qui implique un aperçu global des différents éléments entourant le sujet. L'intérêt de ce choix se trouve en premier lieu dans un objectif de répondre de manière peut-être plus efficace à notre problématique.

Selon nous, le droit international est un corpus qui n'est pas dissocié des sciences politiques. Comme l'indiquait Myers McDougal, le droit constitue « un ensemble de décisions conjuguées avec l'influence «scientiste» des «*Policy sciences* ». Dans sa théorie, McDougal définit le droit comme un processus (*Law as Process*) et adapte la méthode décisionniste issue des sciences sociales, au domaine du droit. Il explique la théorie du droit suivant laquelle l'attention du juriste doit se déplacer de la notion de règle de droit à la notion de décision de droit. Le droit international est alors perçu comme une «*Policy*»<sup>51</sup>.

Par ailleurs, les changements de circonstances des relations internationales, manifestés par la complexité de la gestion des enjeux du droit de la mer, ont incité le Canada, pourtant traditionnellement enligné sur la politique étrangère américaine, à suivre une politique opposée à celle des États-Unis relativement au passage du Nord-Ouest. D'un point de vue méthodologique, la place importante que nous accordons à la politique dans les relations internationales nous conduit, sur le plan juridique, à analyser à la fois les sources formelles du droit<sup>52</sup>, mais aussi les sources matérielles du droit international<sup>53</sup>.

Dans le même ordre d'idées, l'introduction de l'analyse politique dans l'analyse juridique avait pris une place importante depuis la publication du travail du Snyder, Bruck et Sapin : « *Foreign Policy Decision Making* »<sup>54</sup>. Or, la raison d'être du

<sup>51</sup> Bent Rosenthal, *Étude de l'œuvre de Myres Smith McDougal en matière de droit International public*, Paris, LGDJ, 1970 à la p 218.

<sup>52</sup> *Ibid.*, «Les sources formelles du droit sont les procédés d'élaboration du droit, les diverses techniques qui autorisent à considérer qu'une règle appartient au droit positif».

<sup>53</sup> *Ibid.*, «Les sources matérielles constituent les fondements sociologiques des normes internationales, leur base politique, morale ou économique plus ou moins explicitée par la doctrine ou les sujets du droit».

<sup>54</sup> Snyder, R.C. Bruck, H et Sapin, B, *Foreign Policy Decision-Making*. New York, Free Press, 1962.

régime du droit de la mer dépend de la volonté politique des États d'y adhérer au non. Cette particularité se traduit par exemple par le comportement de certains pays. C'est le cas notamment des États-Unis qui refusent de reconnaître les restrictions étatiques en matière de navigation internationale, ce qui conduit parfois à des situations conflictuelles (ex : crise de Grenade<sup>55</sup>, crise du golfe de Syrte avec la Libye<sup>56</sup>), et de l'agression armée de la France du Royaume-Uni et d'Israël contre l'Égypte durant la crise de nationalisation du canal de Suez en 1956<sup>57</sup>, ou encore de la mise en exécution des Protocoles de Sèvres<sup>58</sup>.

Une partie de la doctrine trouve dans les sources matérielles du droit, une explication plus précise des phénomènes juridiques et de la réalité des conflits tels que l'école de *New Haven* et de *Legal Process*. Pour ce courant, les fondements du droit international existent dans les rapports sociaux. De son côté, G. Scelles, qui est un représentant du courant objectiviste sociologique, confirme cette interprétation du

<sup>55</sup> Audeoud Olivier, « L'intervention américano-caraïbe à la Grenade » (1983) 29 AFDI aux p 128-217.

<sup>56</sup> René Backmann, « La petite guerre du rivage de Syrte, Libye : Reagan passe à l'acte » 35, *Le nouvel observateur* 28 mars/3 avril 1986. Selon l'auteur : [Ronald Reagan, cette fois, avait donné l'ordre à l'*US Navy* de franchir la « ligne de mort » tracée par Kadhafi à l'entrée du golfe de Syrte. Selon les conventions internationales des Nations Unies, chaque État exerce sa souveraineté sur une zone maritime large de 12 milles marins, le long de ses côtes. Mais le président libyen a une conception personnelle du droit de la mer : en violation de toutes les lois, il a décrété, il y a quelques années, que le golfe de Syrte, large de 500 km et profond de près de 300 km, relevait uniquement de la souveraineté libyenne. Le golfe de Syrte n'appartient à personne avait expliqué à l'époque les dirigeants Américains. Toutes les Nations sont libres de se déplacer dans les eaux et l'espace aérien international. Pour Ronald Reagan, l'affaire du golfe de Syrte n'est évidemment pas un simple point de droit de la mer...].

<sup>57</sup> Denis Lefebvre, *Les secrets de l'expédition de Suez*, Paris, éd. Perrin, 2010.

<sup>58</sup> Ilan Troen, « The Protocol of Sèvres : British/French/Israeli collusion against Egypt, 1956 », *Israël Studies*, 1-2, Fall 1996 aux p 39-122. Voir aussi sur : <http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/04histoire/dossierdushd/suez/pdfs/chrono.pdf> Les Protocoles de Sèvres qui se sont tenus du 21 au 24 octobre 1956 à Paris stipulent que : « L'État Hébreu attaquera l'Égypte le 29 octobre 1956 dans la soirée et foncera vers le canal de Suez. Profitant de cette agression « surprise », Londres et Paris lanceront le lendemain un ultimatum aux deux belligérants pour qu'ils se retirent de la zone du canal. Si l'Égypte ne se plie pas aux injonctions, les troupes franco-britanniques entreront en action le 31 octobre ». Consulté le 07 juin 2012. Voir également sur : [http://www.cesa.air.defense.gouv.fr/IMG/pdf/La\\_crise\\_de\\_Suez-2.pdf](http://www.cesa.air.defense.gouv.fr/IMG/pdf/La_crise_de_Suez-2.pdf) « Au moment où l'armée israélienne s'empare de la presqu'île du Sinaï et atteint le canal de Suez, une mise en garde très ferme de l'Union soviétique stoppe l'offensive ; Israël doit se replier sur ses frontières de 1949. L'URSS bluffe alors en menaçant la France, le Royaume-Uni et Israël d'une riposte nucléaire... abandonnés par les Américains et menacés par les Russes, Britanniques et Français cèdent. » Consulté le 07 juin 2012.

droit comme : «Un produit spontané du milieu social, antérieur et supérieur à toute acceptation, peut-être même à toute conscience claire des individus dont il régit les comportements»<sup>59</sup>.

D'un intérêt périphérique pour le droit, la politique étrangère canadienne sur le droit de la mer manque, selon nous, d'un cadre théorique déterminé. Cette politique est plutôt influencée par des éléments internes et externes, les premiers concernent la souveraineté nationale, l'opinion publique et le style de leadership gouvernemental, alors que les seconds concernent le dynamisme de la marine marchande internationale, la sécurité de navigation et l'impact de la pollution marine<sup>60</sup>. Il s'agit là de facteurs ayant incité le Canada à légiférer de manière protectionniste sur son espace arctique.

La méthode entreprise pour développer notre sujet sera comparative, en ce qu'elle se basera sur plusieurs ordres juridiques : droit international public, droit international privé, «pavillon des navires», droit américain, droit canadien, et sur différents domaines du droit, tels que : le droit de la mer, le droit maritime, et le droit de la marine marchande. Nous analyserons également la doctrine et la jurisprudence. En revanche les sources matérielles prendront une part considérable dans notre analyse, car cela nous permettra d'enrichir nos explications et d'avoir une vision multidisciplinaire. Dans ce sens, nous nous sommes basés sur une approche qualitative de la documentation interdisciplinaire, des positions politiques et des justifications juridiques. La période historique couverte par notre mémoire commence *grosso modo* à partir de 1880, date à laquelle le Royaume-Uni a cédé la presque totalité du territoire du dominion au Canada. L'objectif de notre recherche documentaire est de pouvoir contextualiser la problématique du statut juridique du passage du Nord-Ouest à la lumière des modifications géographiques que connaît la

---

<sup>59</sup> Georges Scelle, «Essai sur les sources formelles du droit international» (1934) I Recueil en l'Honneur de F.Gény, aux p 400-430.

<sup>60</sup> Transport Canada, *Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de pollution par les navires impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses*, (SNPD), Document de travail, Direction de la sécurité maritime, octobre 2011 aux p 8 à 15.

région, et de percevoir quelles sont les conséquences juridiques sur la souveraineté canadienne. Cette démarche nous permettra de faire le point sur les dimensions géopolitiques des actions prises par les parties au conflit à la lumière du droit international.

Notre travail est divisé en deux parties. Dans la première partie, nous ferons un survol de la genèse du différend et des enjeux qui entourent la problématique en général (**Partie I**). En l'occurrence, il s'agit de données que nous aurons l'occasion de mentionner occasionnellement dans la deuxième partie, qui sera consacrée entièrement à l'aspect juridique du sujet, en présentant les arguments juridiques des deux États (**Partie II**), pour enfin pouvoir tirer une conclusion sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest.

PARTIE I  
ANALYSE DU DIFFÉREND INTERNATIONAL OPPOSANT LE CANADA ET  
LES ÉTATS-UNIS RELATIVEMENT AU PASSAGE DU NORD-OUEST

En raison de ses conditions climatiques extrêmes, l'exploration de l'Arctique est restée pendant un certain temps faible et limitée aux activités de pêche et de chasse. Après la fin de la Deuxième Guerre mondiale et en raison de sa situation géostratégique, l'Arctique a attiré particulièrement l'attention des deux superpuissances militaires, les États-Unis et l'URSS. Ces deux pays ont développé les moyens technologiques leur permettant de patrouiller militairement dans cette région, ce qui a limité l'accès à l'Arctique à ces deux pays, alors que la présence des autres États, y compris le Canada, était faible voire absente, à l'exception de la navigation occasionnelle de quelques sous-marins britanniques. Selon Kenneth Johnson et Robert Reid, malgré la faiblesse de la présence physique des autorités canadiennes, la souveraineté de ce pays à l'égard des terres et îles de l'Archipel arctique était généralement reconnue par les autres pays côtiers<sup>61</sup>.

En effet, dans le cadre des missions de l'OTAN, et ce durant la période de la Guerre froide, l'Arctique a été utilisée comme espace de surveillance face aux menaces soviétiques. Le Canada et les États-Unis sont engagés dans cette coopération militaire depuis 50 ans, et les deux pays ont d'ores et déjà signé dans ce domaine le traité du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord<sup>62</sup> pour renforcer la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (incluant son volet

---

<sup>61</sup> Kenneth V. Johnson, « Canada's Title to the Arctic Islands » (1933) 14 Canadian Historical Review 24. Robert Reid, « The Canadian Claim to Sovereignty over the Waters of the Arctic » (1974) 12 Can. Y.B. Int'l L 111 à la p 114; les décisions arbitrales dans l'*Affaire de l'île de Palmas* (1928) 22 Am. J. Int'l L. 867, et dans l'*Affaire de l'île de Clipperton* (1932) 26 Am. J. Int'l L 390, ainsi que la décision de la Cour internationale de Justice *Eastern Greenland* (1933) Per. Cour internationale de Justice. Sér. A/B, n° 53, à la p. 22, ont toutes confirmé que les exigences d'une occupation effective dépendent des circonstances propres aux territoires et que l'établissement ou l'administration locale n'étaient pas nécessairement requis dans le cas de territoires inhabités.

<sup>62</sup> Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord, En ligne : <[http://www.norad.mil/French/about\\_french.html](http://www.norad.mil/French/about_french.html)>. Consulté le 17-07-2012.

maritime), et un Accord relatif à la coopération en matière de navigation en Arctique signé en 1988<sup>63</sup>.

En revanche, avec l'effondrement de l'URSS et la fin de la Guerre froide, l'économie devance le militaire en termes d'importance en Arctique, notamment avec la découverte d'importants gisements d'hydrocarbures et de minerais<sup>64</sup>. Si autrefois la rivalité fut polarisée entre les blocs Est-Ouest, aujourd'hui, les divergences s'élargissent pour inclure des pays appartenant au même « clan ». C'est justement le cas du contentieux sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest opposant les États-Unis au Canada. À partir de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle, l'océan Arctique a commencé à se transformer en un espace de conflits entre les États. Sa géographie mouvementée par les changements climatiques a créé une nouvelle réalité dans la région<sup>65</sup>, et révèle particulièrement les questions relatives à l'énergie et la marine marchande.

À la lecture de la position américaine sur ce sujet, on découvre que l'importance de l'ouverture du passage du Nord-Ouest, permettrait d'une part le transport d'hydrocarbures et de minerais provenant de l'Arctique, qui est un objectif majeur et que cela permettrait aussi d'imposer la politique américaine de superpuissance maritime comme cadre de référence dans le monde. Cela dit, l'avantage de la navigation *via* le passage du Nord-Ouest, suscite l'intérêt non seulement des États-Unis, mais aussi des autres acteurs étatiques Asiatiques et Européens. Les plus concernés restent toutefois le Canada et les États-Unis qui partagent des frontières terrestres et maritimes en Arctique et sont donc directement impliqués. La traversée sans permission du pétrolier américain *S.S Manhattan* en

---

<sup>63</sup> *Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis*, 1988, R.T.Can.1988 (entrée en vigueur : 1988).

<sup>64</sup> US Geological Survey, *90 Billion Barrels of Oil and 1,670 Trillion Cubic Feet of Natural Gas Assessed in the Arctic*, Communiqué, 23 juillet 2008. En ligne: (<http://www.usgs.gov/newsroom/article.asp?ID=1980>). Consulté le 06-06-2012.

<sup>65</sup> Susan Joy Hassol, *Arctic Climate Impact Assessment: Impacts of a Warming Arctic*; Cambridge, Cambridge University Press, 2004 à la p 10, <http://www.acia.uaf.edu>, Consulté le 10 février 2011. [Notre traduction].

1969 fut d'ailleurs qualifiée par le Canada comme de menace à sa souveraineté sur ce passage. Depuis lors, chaque partie revendique ses propres droits.

Au fur et à mesure que la fonte des glaces s'est accélérée en Arctique, la navigation dans ses eaux et l'exploitation de ses ressources naturelles deviennent des alternatives par rapport aux détroits traditionnels et des régions instables en terme d'approvisionnement et d'acheminement des hydrocarbures. Dans ce cadre, les cinq pays qui entourent l'océan Arctique affirment leur souveraineté sur l'espace qui commence à partir de leurs côtes jusqu'au pôle Nord. Il est fort probable que la commercialisation de ces ressources naturelles engendre des moyens financiers colossaux, permettant ainsi une prospérité économique pour les pays de la région arctique. La fonte accélérée des glaces aura pour effet des transformations significatives sur l'écosystème de la région, sa faune et sa flore. Ce phénomène exacerbe aujourd'hui des divergences entre États arctiques alors que celles-ci sont demeurées gelées pendant des décennies.

Certainement, l'ouverture du passage du Nord-Ouest qui permettrait le transport des hydrocarbures et des minerais provenant de l'Arctique est un avantage économique qui intéresse la majorité des puissances maritimes. Cela dit, la question de la détermination du statut juridique du passage du Nord-Ouest est essentiellement conçue sous l'angle d'un contentieux bilatéral entre le Canada et les États-Unis. Une telle qualification, fondée en droit positif, est problématique en l'espèce compte tenu des enjeux globaux relatifs à ce contentieux, ne serait-ce que pour les États et autres entités membres du Conseil arctique. En effet, la manière dont le Canada procédera pour élaborer sa politique arctique aura nécessairement des incidences sur les intérêts américains. Des sujets tels que la défense, les échanges commerciaux, et l'exploitation des ressources naturelles pèsent lourdement sur les rapports bilatéraux, ainsi la disproportionnalité et le déséquilibre en matière de défense nécessitent la prise en considération de l'harmonie des relations diplomatiques et militaires.

Dans cette première partie, nous allons faire le point sur l'évolution historique du différend. Nous présenterons les principaux faits marquants de la navigation au

passage du Nord-Ouest (**Chap. I**), pour découvrir ensuite quels sont les principaux acteurs et enjeux déterminants du sujet (**Chap. II**).

CHAPITRE I  
ÉVOLUTION HISTORIQUE DU DIFFÉREND ENTRE LE CANADA  
ET LES ÉTATS-UNIS (1960-2012)

Le conflit sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest entre les États-Unis et le Canada remonte à 1969, lors du passage non autorisé du pétrolier *S.S Manhattan*, voyage coïncidant avec la découverte d'importants gisements de pétrole en Alaska. Mais actuellement, avec la fonte accélérée des glaces, la course à l'exploitation des ressources naturelles et le remarquable progrès technique ces dernières années en matière de transport maritime dans les eaux glaciales, le mythe d'une route maritime au Nord-Ouest du Canada est devenue une réalité.

Par ailleurs, la question du maintien de la sécurité en Arctique occupe une place considérable dans la politique régionale des États arctiques. Plus particulièrement, les deux superpuissances avaient transformé l'espace arctique en un théâtre de dissuasion et de démonstration militaires pendant toute la période de la Guerre froide. Cette doctrine militaire persiste aujourd'hui (mais avec un rythme amoindri par rapport à cette époque) : des sous-marins nucléaires américains et russes circulent présentement dans les eaux arctiques et continuent à exercer des manœuvres. En décembre 2005, les médias canadiens annonçaient qu'un sous-marin nucléaire américain avait sûrement traversé les eaux arctiques canadiennes au cours de son périple à travers l'océan Arctique, et qu'il l'avait probablement fait sans la permission du gouvernement canadien<sup>66</sup>. La Russie, quant à elle, a installé d'une façon permanente sa principale flotte maritime, et a placé d'importants armements nucléaires et conventionnels dans la partie arctique russe et dans le port de Mourmansk. Ce dernier constitue d'ailleurs le plus grand port des eaux profondes de la région arctique et demeure le port d'attache pour la plus grande flotte sous-marine nucléaire au monde<sup>67</sup>.

---

<sup>66</sup> Chris Wattie, « U.S. Sub May Have Toured Canadian Arctic Zone » *National Post* [Toronto] (19 décembre 2005), à la p 1.

<sup>67</sup> Baev P, «Russia's Race for the Arctic and the New Geopolitics of the North Pole», The Jamestown Foundation, Washington DC, Octobre 2007 à la p11.

Cependant, la position américaine sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest, a connu un changement significatif après les événements du 11 septembre 2001, notamment avec la crainte que l'internationalisation de la circulation maritime dans les eaux du passage du Nord-Ouest rende difficile la maîtrise de la sécurité et de la lutte contre le terrorisme international. Pourtant ce pays a défié publiquement sur le terrain, et à plusieurs reprises, la position canadienne, et ce, en faisant naviguer dans les eaux un pétrolier, le *S.S Manhattan* (entre 1969 et 1970), et un brise-glace le *USCGS Polar Sea* (en 1985), sans oublier le passage « invisible » de nombreux sous-marins<sup>68</sup>. Ces voyages ont eu lieu sans permission canadienne, ce qui signifie que les États-Unis avaient l'intention de transformer les eaux du passage du Nord-Ouest en détroit ouvert à la navigation internationale. Ainsi les États-Unis préféraient retenir le principe de la liberté des mers au lieu de reconnaître la souveraineté canadienne. En effet, même si les États-unis étaient embarrassés par la présence soviétique en Arctique, ils n'étaient pas enclin à reconnaître la souveraineté canadienne sur le passage du Nord-Ouest.

Depuis l'éclatement des crises de *S.S Manhattan* et de *USCGS Polar Sea*, la position américaine n'a pas profondément changé, mais on a enregistré moins d'incidents provocateurs dans les eaux du passage du Nord-Ouest depuis les événements du 11 septembre 2001, ce qui laisse croire à l'intérêt stratégique des États-Unis de déléguer aux autorités canadiennes la question de sécurité de l'extrême Nord-Américain. En effet, pour avoir un aperçu global sur le sujet, nous allons déterminer quels ont été les événements marquant l'histoire du différend (**Section 1.1**) et présenter ensuite les principaux aspects contemporains et évolutifs (**Section 1.2**).

---

<sup>68</sup> Parcours d'un sous-marin américain «*USS Charlotte*» en 2005 qui a échoué au Pôle nord.

1.1 GENÈSE DU DIFFÉREND :  
LE PASSAGE DU NORD-OUEST À LA LUMIÈRE DES CRISES  
DU *S.S MANHATTAN* ET DU *USCGS POLAR SEA*

Le premier incident majeur implique le pétrolier américain *S.S. Manhattan* propriété de la compagnie *Humble Oil*, et appuyé par deux autres compagnies pétrolières (*British Petroleum* et *Atlantic Richfield*), alors qu'il effectue un voyage non autorisé par le Canada en 1969 via le passage du Nord-Ouest<sup>69</sup>. C'est le résultat de la découverte d'énormes réserves de gaz et de pétrole à *Prodhoe Bay* en Alaska qui a conduit la *Humble Oil Company* à réaffirmer l'utilité commerciale du passage du Nord-Ouest dans le transport des hydrocarbures de l'Alaska vers les ports de la côte Est des États-unis, ainsi que vers d'autres marchés. La citerne du navire était alors rempli d'eau à titre d'expérience au lieu de pétrole. La difficulté de réaliser ce voyage a incité la compagnie américaine à solliciter l'aide des brise-glaces canadiens pour soutenir le pétrolier *S.S Manhattan*. Cette demande a été assimilée par les autorités canadiennes à une reconnaissance tacite de leur souveraineté sur les eaux du passage du Nord-Ouest, du fait qu'un brise glace canadien, le *CCGS John A. Macdonald*, a escorté le *S.S Manhattan*, et qu'un capitaine de nationalité canadienne, T.C. Pullen, a été à bord en dirigeant le *S.S Manhattan*. Même si les États-unis ont fait appel au Canada pour que ce dernier leur envoie un brise-glace, les mettant de fait au courant de leur manœuvre dans le Nord, les Américains n'avaient cependant pas demandé d'autorisation pour pouvoir effectuer ce voyage par le passage du Nord-Ouest. Il est fort probable que cela ait été décidé intentionnellement pour éviter toute interprétation de reconnaissance explicite de la souveraineté canadienne. Suite aux réactions du public et des médias, les autorités canadiennes ont déclaré que la souveraineté du Canada sur les eaux du passage du Nord-Ouest n'avait pas été affectée par ce voyage<sup>70</sup>.

<sup>69</sup> Donat Pharand, «The Northwest Passage in International Law» (1979) 17 Can.Y.B.Int'L à la p 99.

<sup>70</sup> Donat Pharand, «La souveraineté du Canada sur l'Arctique et le Passage du Nord-Ouest», Méridien, bulletin publié par la Commission canadienne des affaires polaires, printemps/été 2009 à la p 4.

Par ailleurs, et à cause de leur inquiétude d'assimiler les détroits internationaux à des eaux intérieures, des puissances maritimes, à savoir les États-Unis et l'URSS, ont craint que des États archipélagiques et côtiers exigent un passage inoffensif, et obligent ainsi leurs sous-marins actifs à naviguer sur la surface et à afficher le pavillon. Cette question a été abordée durant les travaux de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer entre 1973 et 1982. À l'époque les Soviétiques se sont inquiétés que la Turquie, membre de l'OTAN, enfermerait les détroits stratégiques de *Marmara* et des *Dardanelles* et encerclerait ainsi les bâtiments navals soviétiques considérablement présents en mer Noire et en mer Méditerranée. De leur côté, les Américains se sont préoccupés du sort du canal de *Suez* sous souveraineté égyptienne, et de fait que Nasser avait consolidé les relations avec l'Union Soviétique après la triple agression armée occidentale (Israélo Franco-britannique)<sup>71</sup>, limitant ainsi l'accès du canal de *Suez* aux 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> flottes américaines actives en mer de la Méditerranée. Rappelons que selon les termes du passage inoffensif, les États côtiers peuvent refuser un passage suspect des navires étrangers pour des raisons de sécurité et de protection de l'environnement, alors que les États-Unis affirment que le droit de passage inoffensif est un droit coutumier<sup>72</sup>, un point de vue qui n'est pas nécessairement partagé par la Communauté internationale<sup>73</sup>.

Après la fin de la crise *S.S Manhattan* 1969-1970, des efforts sur le niveau international en matière du droit de la mer ont été achevés par l'adoption en 1982 de la Convention de *Montego Bay*. Mais trois ans plus tard, soit en 1985, un navire de la

<sup>71</sup> Henri Azeau, *Le piège de Suez*, Paris, Éditions Laffont 1964 à la p 322.

Voir aussi : Deney Nicole, «à propos de la crise de Suez» Volume 15, N° 6, Revue française de science politique. aux p.1202-1205 :«[L]e livre d'Henri Azeau éclaire également bien des aspects ignorés de la crise et en particulier les relations entre la France et Israël, la France et la Grande-Bretagne et même la Grande-Bretagne et Israël, relations jusqu'alors niées par les responsables britanniques. Il s'emploie en outre à dégonfler certains mythes qui font désormais partie de la légende de Suez...»

<sup>72</sup> Richard Grunwalt, «United States Policy on International Straits» (1987) 18 *Ocean Development and International Law* à la p 445.

<sup>73</sup> Donat Pharand, *Canada's Arctic waters in international law*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988 aux p 233 et 234.

garde côtière américaine, le *USCGS Polar Sea*, a traversé le passage du Nord-Ouest de nouveau sans l'autorisation du Canada. Cette situation a créé une brève crise diplomatique qui s'achèvera par une permission de passage accordée à ce navire par le gouvernement canadien car l'équipage de ce navire voulait simplement tester un voyage dans les eaux arctiques entre le Groenland et l'Alaska. Le voyage effectué par ce brise glace de la garde côtes Américaine constitue le fait marquant de ces trois dernières décennies, en raison des questions juridiques et extra-juridiques soulevées par cet épisode. La propriété gouvernementale de ce navire et la non présentation d'une demande de permission de passage au préalable ont caractérisé cet événement. Les conséquences se sont manifestées par la décision du Canada de tracer des lignes de base droites en Arctique, et par l'acquisition de brises glaces de surveillance. En plus d'être une action de contestation contre les navires étrangers voulant traverser le passage sans permission, la réaction canadienne est interprétée par les observateurs Américains, comme une prise de position face aux États-unis en vue de maintenir sa souveraineté sur les eaux du passage du Nord-Ouest.

La polémique sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest est remontée à la surface en déclenchant une crise entre les États-Unis et le Canada, alors que le gouvernement canadien avait été avisé de ce voyage et avait donné une permission sans qu'elle n'ait été sollicitée. Les Américains ont évité de présenter une demande officielle de permission, comme ils l'avaient fait durant le voyage de *S.S Manhattan*, pour écarter toute interprétation de cette demande comme étant une reconnaissance explicite de la souveraineté canadienne sur les eaux du passage du Nord-Ouest, et donc éviter que ne soit créé en conséquence un précédent en droit de la mer. Le gouvernement canadien avait commenté le voyage par le biais de son ministre des Affaires étrangères en prononçant le discours suivant : « Le voyage n'a laissé aucune

marque sur la souveraineté arctique du Canada, puisque des Canadiens ont été à bord»<sup>74</sup>.

Pour apaiser la réaction des médias et du public canadiens<sup>75</sup>, le 1<sup>er</sup> janvier 1986, le Canada a décidé de tracer les lignes de base droites arctiques, enfermant ainsi les eaux de l'archipel arctique, et notamment celles du passage du Nord-Ouest. Cette décision a requalifié les eaux arctiques qui faisaient désormais partie des «eaux intérieures historiques», statut qui donne au Canada le droit d'autoriser ou d'interdire le passage des navires étrangers. Selon la thèse canadienne, le statut d'un détroit international en Arctique canadien n'a jamais existé, ce qui signifie qu'aucun droit de passage inoffensif ne sera accordé. De leur côté, les États-Unis réclament que le passage du Nord-Ouest soit considéré comme un détroit international avant l'exécution des lignes de base droites par le Canada, position qui persiste avec la progression du nombre de voyages<sup>76</sup>.

Suite à ces événements, la politique du gouvernement canadien s'est orientée vers le maintien de la souveraineté par l'acquisition de brise glaces et de sous-marins en vue de surveiller la navigation en Arctique. Cette nouvelle politique de militarisation est vue par Washington comme un détournement par le Canada de ses engagements envers l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord, et un renforcement de sa défense nationale sur le compte de la sécurité collective atlantique<sup>77</sup>, alors que du point de vue canadien, il s'agit tout simplement de surveiller les eaux canadiennes transitées et d'appliquer sur le terrain, les dispositions de la législation maritime

<sup>74</sup> Déclaration de Joe Clark, ministre des Affaires étrangères. Débats de la Chambre des Communes 5: 6463. (10 septembre 1985).

<sup>75</sup> Donald Rothwell, «The Canadian-U.S. Northwest Passage Dispute: A Reassessment» (1993) 26 Cornell Int'l L.J à la p336.

<sup>76</sup> Pharand,(1988) *Supra* note 73 aux p 234 et 235.

<sup>77</sup> Charles Doran, «Sovereignty Does Not Equal Security» (Automne 1987) 2 Canadian Institute for International Peace and Security à la p 9. Denton, «Things Are Heating Up Over the Arctic» 18-19. Even with the end of the Cold War, the American perspective of Canada's role has not changed. The United States values Canada's participation in peacekeeping and multinational forces worldwide. The Americans want Canadian resources focused on these roles as opposed to increased spending on continental defense and sovereignty protection; J. Sokolsky and David Detomasi, «Canadian Defense Policy and the Future of Canada-United States Security Relations» (1994) 24 The American Review of Canadian Studies à la p 549.

canadienne, ainsi que d'élargir sa juridiction aux secteurs maritimes où il réclame sa souveraineté.

Suite à ces agissements, les deux pays sont parvenus à un Accord en 1988<sup>78</sup>, qui règle partiellement le contentieux. Cet accord octroi la permission aux brise-glaces de la garde côtière des États-Unis uniquement de transiter par le passage du Nord-Ouest, et n'inclut donc pas tous les types de navires et de sous-marins. Il est fort probable que cette question ait été abordée en coulisses, puisque les deux parties sont arrivés à un accord confidentiel sur le sujet<sup>79</sup>.

La demande d'utilisation des routes du passage du Nord-Ouest à titre de passage inoffensif et archipélagique n'a pas été mentionnée par cet instrument. L'esprit de cet Accord n'a pas satisfait les Américains, alors que du côté canadien le sentiment est le même, dans la mesure où l'Accord ne mentionne pas l'approbation au préalable exigée pour un droit de passage. Aucune disposition de la souveraineté canadienne sur le passage du Nord-Ouest n'est citée dans cet Accord. En raison de l'attachement des américains à l'importance du principe de la liberté des mers, cette convention reste par conséquent un instrument juridique modeste, les deux pays conservant un *statut quo* sur le sujet.

Enfin, il existe un épisode plus récent qui symbolise le différend présent et latent entre les États-Unis et le Canada. Un sous-marin américain s'est échoué en 2005 au pôle Nord. Les photos publiées sur Internet par la marine américaine illustraient son entrée dans le passage du Nord-Ouest<sup>80</sup>. Ce faisant, les États-Unis souhaitent, selon nous, signaler au Canada que ces derniers ne reconnaissent toujours pas, ni la souveraineté canadienne sur l'archipel arctique, ni les frontières maritimes qui constituent une prolongation des frontières terrestres et droites entre

---

<sup>78</sup> *Supra* note 63.

<sup>79</sup> David L. Larsen, «United States Interests in the Arctic region» (1989) 212 *Ocean Development & International Law* aux p167-191.

<sup>80</sup> USS Charlotte Achieves Milestone During Under-Ice Transit.

By Lt. j.g. Dave Ozeck, Commander, Submarine Force, U.S. Atlantic Fleet Public Affairs. En ligne: [http://www.navy.mil/submit/display.asp?story\\_id=21223](http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=21223). Consulté le 18-07-2012.

l'Alaska et le Yukon<sup>81</sup>. En réaction, le gouvernement du Canada a réitéré son intention de renforcer la souveraineté canadienne sur ses eaux arctiques, notamment par une présence militaire permanente accrue<sup>82</sup>. Avec le réchauffement climatique produisant la fonte de la banquise en Arctique et l'ouverture éventuelle du passage au Nord-Ouest, la question sera vraisemblablement d'actualité pour plusieurs années, notamment en absence d'un instrument juridique multilatéral couvrant l'ensemble de l'océan Arctique à l'instar du régime juridique qui prévaut pour le continent Antarctique. Cinq pays riverains (la Russie, les États-unis, le Canada, le Danemark, et la Norvège) partagent des frontières terrestres et maritimes dans la région arctique et sont en principe concernés par les enjeux environnementaux, économiques et sociaux liés à cette région<sup>83</sup>. Pourtant, aucun des cinq pays n'a manifesté un intérêt au

<sup>81</sup> La délimitation des frontières internationales du Canada remonte au traité de Paris de 1763. Ce traité a modifié la géographie de l'Amérique du nord par les trois puissances européennes : La Grande Bretagne la France et l'Espagne. Le Canada partage des frontières terrestres et maritimes avec trois pays à savoir les États-Unis d'Amérique, le Danemark (Groenland) et la France (Saint Pierre et Miquelon en océan atlantique). La démarcation actuelle, trouve son origine après la guerre de sept ans (1756-1763) entre la Grande-Bretagne et la France. Quant aux frontières entre les États-Unis et le Canada, c'est le produit du traité de Paris de 1783. Tandis que les conflits sur les frontières maritimes apparaissent pour la première fois au détroit de *Juan de Fuca* au 49° parallèle en océan Pacifique. Ce différent est réglé par le traité de Washington de 1872. Alors que les frontières avec l'Alaska ont vu le jour après le traité de 1825 entre la Russie et le Royaume-Uni. Après le retrait des deux anciennes puissances souveraines de la région, cette délimitation a créé un climat de divergence entre les États-Unis qui défend la thèse de contournement des baies, et le Canada qui soutient la thèse de suivre la crête des montagnes en parallèle avec la côte et en traversant les fjords et les baies. La délimitation des frontières entre l'Alaska et le Canada a traversé des moments de crises notamment avec la découverte des mines d'or. Entre 1870 et 1880 le Royaume-Uni a cédé sa souveraineté sur les îles arctiques au Canada. Cela dit, ce dernier pays revendique un territoire qui s'étend entre 141° et 60° parallèle de longitude et qui s'est officialisé pour la première fois en 1925. Cependant, l'établissement des frontières maritimes atlantiques entre le Canada et le Danemark a vu le jour en 1974. En revanche, depuis l'adoption de la loi modifiant la loi sur la mer territoriale et les zones de pêches, la souveraineté canadienne englobe des eaux territoriales. Concernant le cercle arctique, la juridiction canadienne s'étend jusqu'au 200 miles marins, incluant ainsi les eaux entre les îles arctiques. C'est l'une des raisons qui déclenche la divergence sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest. En ligne : <http://www.thecanadianencyclopedia.com/index.cfm?PgNm=TCE&Params=f1ARTf0000910>. Consulté le 04-05-2010.

<sup>82</sup> Défense nationale et Forces canadiennes, *Le gouvernement du Canada ajoute des unités de la réserve en Nouvelle-Écosse et dans les territoires du Nord-Ouest*, communiqué (NR-08.063), 5 septembre 2008 (consulté le 17 août 2010); Défense nationale et Forces canadiennes, *Le ministre MacKay annonce un soutien financier pour les rangers juniors canadiens*, communiqué (NR-08.055), 21 août 2008 (consulté le 17 août 2010).

<sup>83</sup> En plus de la Suède et de la Finlande, ces cinq pays font tous parties du Conseil arctique. Voir la

développement d'un régime juridique de l'environnement arctique, notamment durant la dernière conférence de Copenhague en 2009. Au moment où l'on estime l'existence en océan Arctique d'une réserve importante de minéraux et d'hydrocarbures<sup>84</sup>, on prévoit, d'ici 2050, l'ouverture totale du passage du Nord-Ouest, modification qui augmentera probablement le volume de navigation dans une région connue pour la fragilité de son écosystème<sup>85</sup>. Parmi les pays membres du Conseil arctique, le Canada est forcément le premier pays qui sera touché par les effets de cette activité maritime croissante (voir figure 5). En effet, la navigation en Arctique y est plus hasardeuse qu'ailleurs<sup>86</sup> et, en raison de la présence d'icebergs, on ne peut nier techniquement que de sérieux problèmes environnementaux pourraient résulter d'incident ou d'accident maritimes<sup>87</sup>.

Parce qu'ils communiquent entre deux océans, les États-Unis qualifient le passage du Nord-Ouest et la route du Nord-Est comme des détroits internationaux sur le plan juridique. En effet, suivant la position canadienne, aucune navigation internationale ne serait possible sans la permission préalable et obligatoire du gouvernement canadien. Sur ce plan, la Russie et le Canada convergent sur la question de la permission préalable et obligatoire pour emprunter les passages

---

liste des États membres, observateurs et participants permanents en ligne : [http://arctic-council.org/section/the\\_arctic\\_council](http://arctic-council.org/section/the_arctic_council). Sur le plan institutionnel, le Conseil arctique est à mi-chemin entre le forum intergouvernemental et l'organisation régionale classique. Selon l'art.1 de la *Déclaration d'Ottawa de 1996*[T]he Arctic Council is established as a high level forum to: provide a means for promoting cooperation, coordination and interaction among the Arctic States, with the involvement of the Arctic indigenous communities and other Arctic inhabitants on common arctic issues\*, in particular issues of sustainable development and environmental protection in the Arctic[...]; Voir: *Declaration on the Establishment of the Arctic Council*, 19 September 1996.

En ligne: Conseil arctique <<http://arcticcouncil.org/filearchive/Declaration%20on%20the%20Establishment%20of%20the%20Arctic%20Council1.Pdf>>. Consulté le 4 avril 2010.

<sup>84</sup> Frédéric Beauregard-Tellier, *L'Arctique : Les hydrocarbures*, Ottawa, Bibliothèque du Parlement, Service d'information et de recherche parlementaires PRB 08-07F, 24 octobre 2008.

<sup>85</sup> James Hemsath, «Interim Report on the Arctic Energy Summit» (October 2008) project n°299 International Polar Year, Institute of the North, Anchorage (Alaska) à la p 7.

<sup>86</sup> Anne Pélouas, «Bataille navale au pôle nord» *Le Monde* (14 janvier 2010).

<sup>87</sup> La région a déjà connu une marée noire tragique causée par le pétrolier *Exxon-Valdez* sur les côtes d'Alaska. La pollution marine récente dans le Golfe du Mexique, nous rappelle des risques écologiques liés à l'exploitation des ressources pétrolières en mer.

arctiques en provenance de l'Est et de l'Ouest<sup>88</sup>. Incidemment, pour des raisons politiques et juridiques, les autorités canadiennes utilisent depuis 1986 l'expression *eaux internes canadiennes* pour désigner le passage du Nord-Ouest. Intégralement, le terme *passage* est utilisé uniquement pour indiquer la situation géographique au Nord-Ouest<sup>89</sup>. En effet, selon la jurisprudence de la CIJ dans l'affaire de détroit de *Corfou*<sup>90</sup>, un détroit est qualifié d'international s'il répond à deux critères : l'un géographique, qui est le lien entre une mer territoriale, une zone économique exclusive, et une autre mer territoriale ou une autre zone économique exclusive, et l'autre qui est fonctionnel et qui prouve que ce détroit a bel et bien servi historiquement à la navigation maritime internationale<sup>91</sup>.

Sur la base de ces critères jurisprudentiels, toujours pertinents en 2012, on peut dire que le passage du Nord-Ouest répond effectivement au critère géographique, puisqu'il se situe entre deux mers, la mer du Labrador et la mer de Beaufort, et permet de relier deux océans; mais l'historique de la navigation indique en comparaison des autres détroits internationaux, un rythme très faible pour la marine marchande internationale. En effet, en un siècle, le nombre de navires empruntant le passage du Nord-Ouest ne dépasse pas une centaine (voir figure 7). Parmi tous ces navires, onze battaient pavillons étrangers et ont eu le consentement du gouvernement canadien (à l'exception notoire du voyage du pétrolier américain *S.S. Manhattan* en 1969 et de celui du *USCG Polar Sea* en 1986)<sup>92</sup>. Toutefois, ce

<sup>88</sup> Selon les termes de l'article 1<sup>er</sup> de la CNUDM, le Canada et la Russie sont des «États Parties» qui ont consenti à être liés par la Convention. En effet ces deux pays arctiques ont le droit de protéger leurs côtes arctiques contre la pollution maritime dans les eaux glaciales situées dans la limite de 200 milles marins en vertu de l'article 234.

<sup>89</sup> Les routes maritimes étant reconnues sur le plan international et servant pour la navigation maritime sont appelées détroits ou canaux. C'est le cas de détroit de Corfou, situé entre la mer adriatique et la mer Égée, le détroit de Bosphore ou celui des Dardanelles entre la mer noire et la méditerranée en Turquie, les détroits danois, le canal du Panama et le canal de Suez. Ici nous citons les détroits et les canaux qui se trouvent sous la souveraineté d'un seul État, pour ne pas se confondre avec les détroits internationaux à savoir le détroit de Gibraltar.

<sup>90</sup> *Affaire du Déroit de Corfou (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord c. Albanie)* Jugement du 09 avril 1949, [1949] CIJ Rec. à la p 4.

<sup>91</sup> Donat Pharand, «The Northwest Passage in international Law» (1979) XVII ACDI aux p 99-133.

<sup>92</sup> Donat Pharand, *The Northwest Passage: Arctic Straits*, volume VII, Dordrecht, Martinus Nijhoff

nombre reste très faible par rapport à celui de détroit de *Corfou* qui a atteint le chiffre de 2884 navires pour une période d'un an et neuf mois<sup>93</sup>.

---

Publishers, 1984 aux p 120 et 121. «En 80 ans, seuls 11 navires étrangers ont emprunté le passage du Nord-Ouest, et tous avec le consentement du Canada».

<sup>93</sup> *Affaire du Déroit de Corfou (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord c. Albanie)*  
Arrêt du 9 avril 1949, [1949] CIJ.Rec. à la p4.

## 1.2 LES ASPECTS CONTEMPORAINS ET ÉVOLUTIFS DU DIFFÉREND À L'AUNE DES RÉCENTS CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET TECHNOLOGIQUES

Il y a deux éléments à tirer de cet aspect : les effets des changements climatiques et la course à l'exploitation des ressources naturelles. Force est de constater que la prospérité industrielle est liée dans une grande partie au niveau de l'accès aux ressources naturelles et de leur acheminement. Pour garantir un tel avantage, les États n'ont pas hésité à recourir à la force pour assurer l'approvisionnement de ces matières premières en vue de maintenir leur croissance économique<sup>94</sup>. En effet, dans le cas de l'Arctique, on peut souligner que la course à l'exploitation des ressources naturelles se caractérise par la compétition au lieu de la coopération entre les États. En revanche, la question est de savoir dans quelle mesure la région arctique peut-elle combiner revendications territoriales, exploitation des ressources naturelles et protection de l'environnement. Cette situation incite les États arctiques à revoir leur politique arctique. La principale conséquence de cette vision sera une militarisation accélérée de l'Arctique. Durant la période de la guerre froide, l'océan Arctique fut le théâtre de la dissuasion militaire Est-Ouest. L'accès à ces eaux fut par conséquent limité aux navires et sous-marins américains et soviétiques<sup>95</sup>. Cependant, avec les récents progrès technologiques, cette opportunité s'est ouverte aux autres pays. L'intérêt principal des États dans la région est motivé par une

<sup>94</sup>Ce fut le cas de l'intervention en Irak dans le cadre de l'opération *Iraqi Freedom* 2003. Voir nos travaux dans Monim Benaissa, *L'opération Iraqi Freedom et le droit international*, Mémoire de recherche en droit international public, Master II Recherche, Université Nancy II, 2006[non publié]. Transcription disponible : [http://scd.univ-nancy2.fr/ipac20/ipac.jsp?session=1A515P609P433.61&profile=24&uri=search=SW~!Guerre%20d'Irak%20\(2003\)&term=Guerre%20d'Irak%20\(2003\)&menu=search&submenu=subtab458&source=~!scdnancy2#focus](http://scd.univ-nancy2.fr/ipac20/ipac.jsp?session=1A515P609P433.61&profile=24&uri=search=SW~!Guerre%20d'Irak%20(2003)&term=Guerre%20d'Irak%20(2003)&menu=search&submenu=subtab458&source=~!scdnancy2#focus).

<sup>95</sup>Harriet Critchley, «Polar Deployment of Soviet Submarines» (1984) 39 *International Journal* N°4, aux p 828 à 865.

volonté de transformer les passages arctiques de l'Est et de l'Ouest en des véritables autoroutes maritimes commerciales.

Conséquence de la découverte de pétrole à *Prudhoe Bay* en Alaska et dans la mer de Beaufort vers la fin des années 1960, le passage du Nord-Ouest est devenu la ligne maritime la plus recommandée pour le transport maritime vers les côtes Est des États-Unis et de l'Europe<sup>96</sup>. En raison des conditions climatiques améliorées, cette région attire des investissements en matière d'exploitation de minerais et des hydrocarbures. Depuis l'observation météorologique de 2007, le phénomène de la libération des chenaux arctiques ne cesse de s'élargir pour atteindre une longue période de l'année. Dans le cadre de la recherche technoscientifique en matière de navigation dans les eaux arctiques, la Russie est en train de développer un projet de transport d'hydrocarbures par des sous-marins géants<sup>97</sup>.

De toute évidence, les conséquences du réchauffement planétaire et l'accélération des activités humaines auront des conséquences complexes sur la région arctique par rapport au reste de la planète<sup>98</sup>. En raison du démembrement de la banquise glaciale arctique, l'ouverture de routes maritimes entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique est fort probable. Dans l'état actuel, la superficie de la mer arctique glaciale a remarquablement diminuée, en passant de 7 millions de kilomètres en 2000 à 4 millions de kilomètres en 2007<sup>99</sup>. En 2008, le service géologique des États-Unis a révélé que le cercle arctique abrite une importante quantité d'hydrocarbures, estimée à un quart des réserves mondiales en matières premières<sup>100</sup>. Avec le phénomène de la

---

<sup>96</sup>«Oil Stirs Canadian Concern over Northwest Passage Jurisdiction», *N.Y.Times* (Mar 15 1969) à la p.12, col.1.

<sup>97</sup>Igor Kurdrik, «Typhoon subs to ship Oil and Gas» *Bellona* (15 mai 2003).

<sup>98</sup>Phil Rock Rohr, «Economic and Security Implications of Global Warming» Mars/Avril 2008 Foreign Affairs.

<sup>99</sup>National Snow & Ice Data Center, Arctic Sea Ice News & Analysis, le 06 décembre 2010. En ligne sur : <http://nsidc.org/arcticseaicenews/2010/12/slow-ice-growth-leads-to-low-november-ice-extent>. Consulté le 25 décembre 2010.

<sup>100</sup>U.S Dep't of the Interior, U.S.Geological Survey, en ligne: <http://www.usgs.gov/newsroom/article.asp,ID=1980>. Consulté le 20 décembre 2010.

fonte des glaces arctiques, l'exportation de ces ressources par le passage du Nord-Ouest devient une alternative<sup>101</sup>.

L'une des premières conséquences des modifications géographiques en Arctique sera l'accès facile au fond de l'océan et donc l'exploitation des ressources naturelles. Par la suite, la libération des glaces donnera lieu à une navigation commerciale très active. Dans ce sens, le passage du Nord-Ouest se présente à terme comme la route maritime arctique la plus prometteuse. Ce passage, situé à l'extrême Nord du continent américain, représente une opportunité sans équivalent pour acheminer le pétrole de l'Alaska vers les côtes Est des États-Unis<sup>102</sup>. L'ouverture de cette route permettra ainsi une économie en termes de temps et de coûts. Les avantages économiques se trouvent derrière la course actuelle relative aux revendications territoriales par les États Arctiques. En effet, les États-Unis, le Danemark et la Russie, se trouvent parmi les pays pionniers qui investissent davantage dans la cartographie de l'Arctique; bien qu'en terme de recherche technoscientifique les États-Unis restent le pays le plus avancé et disposant des meilleures installations<sup>103</sup>. Pour sa part, le Canada connaît le même sort que les autres pays arctiques, et doit incidemment investir davantage dans la région s'il espère maintenir sa souveraineté de manière effective.

En revanche, les questions d'exploitation des ressources naturelles, et leur acheminement, représentent un défi pour les pays arctiques quant à leur capacité réelle de protéger l'environnement. Les expériences démontrent qu'un grand nombre d'accidents en arctique se trouvent liés à des erreurs d'origine humaine. À titre d'exemple, un grave accident survenu au large de l'Alaska causé par le naufrage du pétrolier *Exxon-Valdez*, démontre que le manque de prévision concernant la présence des Icebergs, a forcé ce navire à changer d'itinéraire, ce qui a produit un choc avec le

---

<sup>101</sup> *Ibid.*

<sup>102</sup> «Northwest Passage: The Arctic Grail» *CBC NEWS* (Toronto), (8 août 2006), en ligne: <http://www.cbc.ca/news/background/northwest-passage>. Consulté le 11 avril 2011.

<sup>103</sup> James Graff, «Fight for the Top of the World» *TIME* (Oct. 1, 2007), A28, en ligne: <http://www.time.com/time/world/article/0,8599,1663445,00.html>. Consulté le 30 mai 2011.

fond de l'océan<sup>104</sup>. Cet accident traduit le risque de recourir à une telle exploitation ainsi qu'à l'acheminement des hydrocarbures par des voies maritimes arctiques. L'accident d'Exxon-Valdez a dévoilé l'extrême difficulté de nettoyer les milliers de barils de pétrole déversés sur les côtes pacifiques, signalant aussi que cette catastrophe avait modifié l'écosystème d'une partie de l'océan Arctique. Ainsi la marée noire survenue en 2010 dans le Golfe du Mexique a démontré l'incapacité des compagnies et des autorités à maîtriser une telle perturbation d'origine humaine.

Malgré les mesures juridiques et non juridiques prises par quelques pays arctiques en vue de minimiser les effets des catastrophes naturelles, et de protéger l'écosystème arctique<sup>105</sup>, il reste que l'étendue de l'espace arctique et ses conditions climatiques extrêmes, rendent difficile la concrétisation des objectifs, cela expliquant une fois de plus que l'exploitation des ressources naturelles implique une activité de marine marchande, et donc une forte circulation par les détroits arctiques, et particulièrement le passage du Nord-Ouest. En effet, la situation sera de plus en plus compliquée. Pourtant, cette ligne maritime devient la plus accessible et la plus convoitée pour l'acheminement des ressources naturelles vers les marchés entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique.

Différentes raisons se trouvent derrière le choix d'utiliser le passage du Nord-Ouest par les compagnies de navigation. Tout d'abord les coûts seront moins élevés par rapport aux canaux qui exigent le paiement des droits de passage. De plus, les conditions de sécurité sont bien présentes en Arctique par rapport aux canaux, dans la mesure où l'extrême froid en Arctique ne laisse aucune chance aux pirates de s'établir afin de piller les navires. En effet, la présence des icebergs et la fermeture du passage du Nord-Ouest pendant l'hiver, rendent la navigation plus hasardeuse, ce qui exige une présence permanente des brise-glaces pour soutenir la circulation des navires traversant le passage du Nord-Ouest. Sur le plan environnemental, la navigation en

---

<sup>104</sup> Nat'l Oceanic & Atmospheric Admin., Report No.HMRD 92-11, «Oil Spill Case Histories 1967-1991» 80 (Sept. 1992), en ligne: [http://response.restoartion.noaaa.gov/book\\_shelf/26\\_spilldb.pdf](http://response.restoartion.noaaa.gov/book_shelf/26_spilldb.pdf).

<sup>105</sup> Jennifer McIver, «Environmental Protection, Indigenous Rights and the Arctic Council: Rock, Paper, Scissors on the Ice?» (1997) 10 Geo.Int'l Envtl.L.Rev, aux p 147 à 151.

Arctique représente un vrai défi. Ainsi des études scientifiques démontrent que les pétroliers traversant l'océan Arctique seraient responsables du dégagement d'une grande quantité de déchets polluants<sup>106</sup>.

Par ailleurs, la navigation en Arctique dépend des conditions climatiques et du mouvement des glaces qui varient d'une saison à l'autre. Le démembrement de la banquise glaciale fait apparaître des icebergs, ce qui ne permet pas d'apprécier sûrement l'efficacité de cette voie maritime. Même en été, les navires sont parfois obligés de ralentir pour éviter les accidents, ce qui aboutit à un retard dans les délais de livraison commerciale de la marchandise. Les compagnies de la marine marchande sont à la fois sous pression économique, climatique et technologique. D'une part, ils doivent acquérir des navires construits pour la navigation dans les eaux glaciales, et d'autre part, assumer les frais très coûteux des assurances de transport maritime. Ces compagnies comptent sur la rentabilité de la hausse des prix de pétrole pour couvrir les coûts les plus élevés de l'acquisition des navires à double coque, capable de naviguer dans des conditions polaires extrêmes et sans le soutien des brises glaces. Le volet technologique est un facteur déterminant dans la perspective de la navigation par le passage du Nord-Ouest, ce qui rend cette opportunité limitée aux seuls pays possédant les moyens financiers et technologiques avancés. Cela prouve que le développement de la navigation en Arctique dépend à la fois des facteurs naturels et humains.

En effet, cet élément de technologie de développement découle aussi de la volonté des pays qui veulent investir davantage en la matière. Par exemple, la Russie compte considérablement sur le développement de la marine marchande *via* la Route du Nord-Est pour éviter toute dépendance des ex-républiques de l'Union Soviétique en matière d'acheminement des hydrocarbures destinés à l'exportation. Cette réalité a fait de la Russie l'un des pays les plus puissants au monde en matière de navigation dans les eaux arctiques en possédant une dizaine, voire une quinzaine, de brise-glaces

---

<sup>106</sup> Nat'L Academics, «Pollution in the Ocean» (mai 2007), en ligne: <http://dels.nas.edu/dels/rpt/briefs/pollution.pdf>. Consulté le 6 février 2010.

à propulsion nucléaire<sup>107</sup>. Avec la disparition progressive des glaces, la route du Nord-Est devient une ligne maritime ouverte à la marine marchande pendant toute l'année, signalant que cette route permet une économie d'environ 42% du trajet par rapport au canal de Suez, entre Rotterdam et Yokohama. En termes de distance on passe alors de 11200 à 6500 milles marins. De l'autre côté de l'Arctique, le passage du Nord-Ouest représente une économie de 25% entre Seattle et Rotterdam ce qui signifie une diminution de 2000 milles marins du trajet par rapport au canal du Panama<sup>108</sup>.

En revanche, les compagnies de la marine marchande prévoient un coût plus élevé en matière d'assurance maritime. Ainsi les conséquences d'un tel trafic maritime sur l'environnement arctique seront dramatiques. Cette navigation sera dépendante des conditions climatiques d'une part, et d'autre part, d'un soutien coûteux des brise glaces, expliquant un retard dans la livraison de la marchandise. Ces compagnies de transport maritime prévoient l'acquisition de nouvelles technologies en matière de construction des navires pour qu'ils soient capables de naviguer dans les eaux arctiques sans le soutien des brise-glaces.

D'autres facteurs sont déterminants pour le développement de la navigation en Arctique : il s'agit d'une volonté des grands pays consommateurs d'énergie, comme les États-Unis, d'être indépendants d'un Moyen Orient instable en matière d'énergie. Ainsi une demande croissante de la consommation d'énergie par les BRIC (Brésil, Russie, Inde, Chine) et des pays industriels traditionnels, constitue un motif convaincant pour les pays arctiques d'accélérer la réclamation de la juridiction en Arctique et donc de recourir à l'exploitation des ressources. Sur ce terrain le Canada et la Russie ont élaboré des politiques publiques relatives à leurs droits en Arctique.

Dans ce sens, les pays arctiques comme le Canada, devront prévoir des marées noires désastreuses dans la région, notamment en absence d'une couverture

---

<sup>107</sup> Claude Comtois et Caroline Denis, *Le potentiel de trafic maritime dans l'Arctique canadien*, université de Laval, Montréal, 2006.

<sup>108</sup> Scott G .Borgerson, «Arctic Meltdown: The Economic and Security Implications of Global Warming» *Foreign Affairs*, mars/avril 2008.

cartographique de toutes les eaux et des îles arctiques mais aussi à cause de la faiblesse des capacités de sauvetage. Le rôle de médiateur de l'Organisation maritime internationale pour réguler la marine marchande entre les pays membres est vivement sollicité<sup>109</sup>.

La disparition de la banquise glaciale en Arctique constitue un nouvel aspect du différend entre le Canada et les États-Unis. Ce dernier pays maintient le statut international du passage qui donne droit au passage en transit aux navires étrangers, en refusant une souveraineté canadienne totale sur le passage du Nord-Ouest; tandis que le Canada affirme qu'il s'agit d'eaux intérieures qui se trouvent sous sa juridiction nationale, signalant que la souveraineté canadienne sur le passage du Nord-Ouest lui donne une large autorité pour maîtriser la circulation maritime, l'exploitation des ressources naturelles, et la protection de l'environnement arctique, dans la mesure où les espaces maritimes internationaux font l'objet d'une exploitation irrationnelle et incontrôlable qui engendre des conséquences néfastes, notamment en l'absence d'une convention spéciale sur l'Arctique<sup>110</sup>. Cela dit, certaines analyses de la doctrine américaine affirment qu'avec ses moyens de contrôle modestes, le Canada ne peut pas surveiller la totalité de son espace arctique sans le soutien des États-Unis<sup>111</sup>. Cette approche est plutôt favorable au partenariat entre les deux pays, permettant ainsi aux États-Unis d'utiliser les eaux du passage du Nord-Ouest sans restrictions canadiennes, en échange du contrôle de l'espace, de sa surveillance et donc du maintien de la sécurité.

---

<sup>109</sup> International Maritime Organisation, «Guidance note on the preparation of proposals ship's routing systems and ship reporting systems for submissions on the Sub-Committee on safety of navigation» Ref.T2/8.03. MSC/Circ.1060. (6 janvier 2003). à la p.6 Paragraphe 6.3 Co-operation between States.

<sup>110</sup> Shi-Ling Hsu et Austen L. Parrish, «Litigating Canada-US. Transboundary Harm: International Environmental Lawmaking and the Threat of Extraterritorial Reciprocity» (2007) 48 Va.J.Int'l L.

<sup>111</sup> Christopher-Mark Macneill, «Gaining Command&Control of the Northwest Passage: Strait Talk on Sovereignty» (2007) 34 Transp.L.J., à la p 355.

## CHAPITRE II

### ACTEURS, ENJEUX ET LEURS IMPACTS SUR LA DÉTERMINATION DU STATUT JURIDIQUE DU PASSAGE DU NORD-OUEST

Le statut juridique du passage du Nord-Ouest est un conflit qui oppose principalement les États-Unis au Canada, et bien évidemment d'autres puissances notamment l'UE et le Japon. Ces pays ont manifesté leur intérêt à l'ouverture de ce passage à la marine marchande. Autrement dit, leur position s'est alignée sur celle des États-Unis. Le seul pays arctique qui a exprimé son soutien à la position canadienne est la Fédération de Russie. Certaines positions de la doctrine impliquée dans le débat sur la souveraineté arctique canadienne, s'interrogent sur le fait de savoir qui contrôle la navigation au sein du passage du Nord-Ouest : est ce le gouvernement canadien, ou bien la Communauté internationale?

Avec le progrès technique et le développement des échanges commerciaux, les préoccupations des États sont passées maintenant de simples demandes d'échanges commerciaux entre puissances maritimes, aux inquiétudes relatives à la sécurité pour les États côtiers<sup>112</sup>. Reste que la souveraineté maritime est le sujet dominant les discussions sur la région arctique, y compris la navigation maritime, en raison de la présence d'intérêts stratégiques.

Cette situation encourage d'autres acteurs non arctiques notamment l'Union Européenne, le Japon, et la Chine à s'impliquer dans le jeu, de près ou de loin, et donc à soutenir ou critiquer la position des deux acteurs principaux le Canada et les États-Unis. Cela dit, la multiplication des acteurs trouve sa source dans la multiplication des intérêts entourant la perspective de l'exploitation commerciale de la région arctique. Dans ce contexte d'implication des acteurs, des enjeux prolifèrent et créent une atmosphère de rivalité en Arctique<sup>113</sup>.

---

<sup>112</sup> Joanna Mossop, «Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea» (2005) 36 *Vict.U. Wellington L.Rev.*, à la p 867.

<sup>113</sup> Andrew Revkin, «U.S Pushes to Expand Arctic Icebreaker Fleet», *New York Times* (17Août 2008).

Ces enjeux sont essentiellement le produit du réchauffement planétaire. La fonte des glaces en Arctique élargira progressivement les espaces maritimes pour motiver les ambitions nationales et internationales. Avec l'existence d'importantes ressources naturelles en Arctique, les regards seront orientés vers cet espace du globe. Pour la Russie par exemple, l'existence de ces réserves naturelles coïncide avec le lancement de la nouvelle politique arctique russe. C'est un pays qui se trouve poussé par l'importance stratégique de l'ouverture de nouvelles façades maritimes, après une isolation produite par le processus de dé-maritimisation qui a suivi le démembrement de l'URSS, et la perte de régions stratégiques sur la mer Caspienne, la mer Baltique et la mer Noire. La Russie est devenue dépendante des autres pays et notamment la Turquie du côté des détroits de *Marmara* et des *Dardanelles*, et des républiques Baltiques du côté nordique. L'océan Arctique représente pour la Russie une opportunité pour revivre le prestige de l'ancienne puissance de l'URSS.

Ainsi, nous allons successivement faire le point sur les principaux acteurs étatiques et non étatiques impliqués dans le différend (**section 2.1**), pour avoir ensuite un regard sur les différents enjeux entourant le passage du Nord-Ouest (**section 2.2**).

## 2.1 LES PRINCIPAUX ACTEURS ÉTATIQUES ET NON ÉTATIQUES IMPLIQUÉS DANS LE DIFFÉREND

Durant une longue période de l'histoire, l'Arctique était qualifiée comme un espace *Res communis*<sup>114</sup>, c'est-à-dire n'appartenant à aucune entité étatique<sup>115</sup>. Sa situation géographique éloignée et ses conditions climatiques polaires, ont compliqué les tentatives d'exploitation et d'exploration. Ce n'est qu'à partir de la première moitié du XXe siècle qu'on commence à s'intéresser davantage à cette région, notamment après le voyage effectué par le navigateur norvégien *Roald Amundson* en 1905, *via* le passage du Nord-Ouest. Depuis lors, une dizaine d'expéditions ont été réalisées. Cela dit, des facteurs d'ordre technologique, commercial, militaire et géostratégique ont incité les États à investir considérablement dans la région, mais avec des intérêts divers. Ce qui a jadis été un espace *res communis* est devenu un espace *res nullis*<sup>116</sup>, donc un lieu permettant aux États de revendiquer leurs droits gelés pendant un certain temps. Désormais, huit pays partagent des frontières terrestres et maritimes dans le cercle arctique<sup>117</sup>. Les intérêts de ces États portent

<sup>114</sup> [http://fr.wikipedia.org/wiki/Res\\_nullius](http://fr.wikipedia.org/wiki/Res_nullius). Consulté le 16-07-12. *Res communis* ou la chose commune, est une expression d'origine latine en droit public *ius publicum*, qui signifie une chose ou un bien commun qui appartient à tout le monde, et est de ce fait accessible et utilisable par tout le monde et ne peut faire l'objet d'une propriété privée. Dans l'encyclopédie libre de Wikipédia, on trouve l'explication suivante : Les romains ont cité comme exemples de *Res communis* la mer, l'océan, l'atmosphère, l'espace aérien ou encore les sanctuaires ou les bains publics. Le *Res communis* du droit romain se rapprocherait, selon certains auteurs, de la notion d'héritage ou de patrimoine commun de l'homme, mais ce point fait l'objet de critiques, certains auteurs romains préfèrent parler de *Res universitatis* à ce sujet, tandis que la notion de citoyenneté, davantage que d'humanité, est utilisée.

<sup>115</sup> Scott J. Shackelford, «The Tragedy of the Common Heritage of Mankind» (2009) 28 *Stan. Envt'l. L.J.*, à la p 109.

<sup>116</sup> [http://fr.wikipedia.org/wiki/Res\\_nullius](http://fr.wikipedia.org/wiki/Res_nullius). Consulté le 16-07-12. *Res nullius* ou la chose de personne signifie en effet les choses sans maître, c'est-à-dire celles qui n'ont pas de propriétaire mais qui sont néanmoins appropriables, par exemple, l'eau ou l'air, capables d'être séparés de la mer, de l'océan, de l'atmosphère ou de l'espace aérien, et pouvant faire l'objet d'appropriation à des fins d'usage ou de consommation privés, et susceptible de possession et d'appropriation à titre individuel ou même collectif.

<sup>117</sup> Les États-Unis, la Russie, le Canada, le Danemark, la Norvège, l'Islande, la Finlande et la Suède. Sachant que ces deux derniers pays se trouvent dans le cercle arctique, mais ils n'ont pas accès sur l'océan Arctique.

spécialement sur une éventuelle exploitation commerciale<sup>118</sup>. À titre d'exemple, une expédition scientifique russe au fond de l'océan Arctique en 2007 s'est achevée par l'implantation d'un drapeau symbolisant la souveraineté de la Russie sur cette zone. Cette expérience a provoqué la colère des autres pays, particulièrement le Canada, ce qui laisse entrevoir l'inquiétude de voir l'océan Arctique se transformer en une zone de conflits internationaux<sup>119</sup>. L'importance des acteurs étatiques porte essentiellement sur les questions de souveraineté et de géographie politique, notamment la juridiction sur les eaux des détroits arctiques à savoir la route du Nord-Est du côté russe et le passage du Nord-Ouest du côté américano-canadien<sup>120</sup>.

La divergence d'intérêts entre au moins deux parties sur la question d'accessibilité à la navigation en Arctique fait de la détermination du statut juridique des détroits arctiques un des enjeux majeurs de la région. L'importance donnée à la stratégie de la région arctique, n'est pas une question récente. Historiquement, des revendications territoriales en Arctique ont été déclenchées au début du XXe siècle (la question de la souveraineté sur le Groenland oriental<sup>121</sup> et sur l'archipel du *Svalbard*). Autrement dit, l'extrême froid a reporté ces ambitions, mais aujourd'hui les conséquences du réchauffement planétaire favorisent l'apparition des conflits et des revendications territoriales. Cette région commence à occuper une place considérable dans les priorités de la politique étrangère des acteurs étatiques les plus actifs, qui se trouvent non seulement face à une nouvelle réalité géographique, mais aussi devant une lacune juridique à savoir : quelles seront les conséquences juridiques de la disparition de la banquise glaciale sur la souveraineté maritime des États?

Les États-Unis restent l'un des principaux acteurs de la région Arctique en général et du contentieux sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest en

---

<sup>118</sup> Editorial, «The Great Arctic Oil Rush» *N.Y. Times* (12 août 2007) at WK 9.

<sup>119</sup> Scott Bergerson, «The Great Game Moves North-As the Arctic Melts, Countries Vie for Control » (2009) Mar 25 *Foreign Affairs*.

<sup>120</sup> Une partie du passage du Nord-Ouest, traverse la mer de Beaufort, juste en face des côtes arctiques d'Alaska et de Yukon pour accéder à l'océan Pacifique.

<sup>121</sup> *Statut juridique du Groenland oriental (Norvège c. Danemark)*, Arrêt du 5 avril 1933 XXVIème session 1933. CPJI, Série A/B N° 53.

particulier. Cependant, malgré leur engagement militaire en Irak, en Afghanistan et dernièrement en Libye, la question de la sécurité en Arctique fait partie des préoccupations majeures de cette puissance militaire. Dans ce sens, les intérêts économiques et la recherche scientifique en Arctique occupent une place considérable. Afin qu'ils ne soient pas devancés par les quatre autres acteurs arctiques, les États-Unis sont engagés dans une politique stratégique avant-gardiste en Arctique. Pour ce faire, différents appareils gouvernementaux se mobilisent ensemble pour réaliser le même objectif : assurer la supériorité scientifique et militaire américaine en Arctique. En effet, la nouvelle politique arctique des États-Unis consiste en premier lieu à :

- Renforcer la garde côtière, en mettant à sa disposition des navires brise-glaces supplémentaires,
- Établir des stations de surveillance permanentes en Alaska,
- Moderniser le système de GPS pour des finalités de contrôle arctique,
- Construire des nouveaux sous-marins qui s'adaptent aux changements survenus en océan Arctique et aux fortes pressions de ses courants.

En revanche, selon l'Académie des sciences des États-Unis, Washington se trouve forcé de revoir sa stratégie arctique suite à la demande de la marine, et particulièrement après la publication du rapport du groupe spécial des scientifiques et experts de la marine intitulé : «*Conséquences des changements climatiques pour la marine américaine dans le cadre de la sécurité nationale*»<sup>122</sup>. Selon les termes de ce rapport :

Le réchauffement de la planète est devenu une réalité inévitable, les espaces arctiques seront libérés des glaces à l'été 2030. Des changements remarquables attendent l'écologie, les eaux de l'océan Arctique, l'état physique des eaux et des glaces. Ceux-ci impliquent des changements dans les relations entre pays disposant d'un accès à l'Arctique, à une nouvelle

---

<sup>122</sup>Nick Sundt, « U.S National Research Council: Climate Change Impacts, Call for Action by U.S Naval Leadership » *Climate Science Watch*, 12 mars 2011.

délimitation du plateau continental, et en effet une lutte pour l'accès aux minéraux, les richesses de la mer, les détroits maritimes et, pour ces raisons, il faut se préparer à tous ces défis<sup>123</sup>.

Dans le rapport, il est souligné ce qui suit : « Même entre les alliés, le conflit d'intérêts n'est guère écarté »<sup>124</sup>. De leur côté, les observateurs de l'océan Arctique, confirment que la conversion de la vision américaine vers l'Arctique depuis 2007 est motivée en grande partie par les provocations russes, qui ont débutées par l'implantation de leur drapeau dans le fond de l'océan Arctique durant l'été 2007, suivie par la publication en 2009 de : « La nouvelle stratégie énergétique à l'horizon 2030 » approuvé le 27 août 2010<sup>125</sup>, qui traite les enjeux arctiques en priorité. Les pays arctiques occidentaux ont pris au sérieux la nouvelle doctrine militaire de la Russie relative à l'élargissement de son espace d'influence, et notamment après le déclenchement de la guerre du Caucase en 2008 entre la Russie et la Géorgie.

L'importance de l'Arctique pour la Russie se résume dans le discours prononcé par le premier ministre Valdimir Putin devant la chambre basse du Parlement russe, déclarant : « The Arctic is ours and we should manifest our presence »<sup>126</sup>. Cette politique se traduit par une forte présence militaire russe dans la région, et par l'envoi ordinaire de missions scientifiques. La Russie a ouvert ainsi ses eaux arctiques à la marine marchande internationale et deux navires sous pavillon allemand, *Fraternity* et *Foresight*, ont transité par la route du Nord-Est pour se rendre en Asie du Sud. Sur le plan juridique, la Russie a présenté devant la CLPC son dossier par lequel elle soutient que la dorsale *Lomonov* est une extension continentale de la Sibérie. Selon cette thèse, la totalité de ce plateau continental équivaut à la moitié de la superficie de l'ensemble de l'océan Arctique qui est partagé entre quatre

<sup>123</sup> *Ibid.* [Notre traduction].

<sup>124</sup> *Ibid.* [Notre traduction].

<sup>125</sup> Julia Sengur, « Le pôle Nord des Russes », *Outre-Terre* 2/2010 (n°25-26), aux p 487 à 501.

<sup>126</sup> Gouvernement de la Fédération de Russie, « Prime Minister Vladimir Putin addresses the International forum "The Arctic: Territory of Dialogue" », septembre 2010, en ligne: (<http://premier.gov.ru>). Consulté le 10 mai 2012.

autres pays<sup>127</sup>. Toutefois, la CLPC a refusé le dossier introduit par la Russie, en raison du manque de données scientifiques précises<sup>128</sup>. Dans le même ordre d'idées, le Canada estime que la nouvelle stratégie arctique russe s'oriente vers l'annexion de la moitié du fond de l'océan Arctique partagé théoriquement entre cinq pays, ce qui équivaut à 460.000 milles carrés.

Dans cette atmosphère de dénonciation, le Canada est pointé du doigt comme étant à l'origine des contentieux arctiques actuels, dans la mesure où il a déclenché un conflit territorial qui remonte aux années 1950, lors de la proclamation de la souveraineté canadienne sur le Pôle Nord. À l'époque, l'ex-URSS a commenté la revendication canadienne par ce qui suit : «Le territoire pourrait effectivement revenir au Canada si au bout de cent ans personne n'arrivait à prouver que le fond de l'océan Arctique lui appartient»<sup>129</sup>. C'est la raison pour laquelle la Russie et d'autres États arctiques font aujourd'hui la course pour le prouver<sup>130</sup>.

En effet, non seulement les acteurs étatiques (Canada, États-Unis, Russie, Danemark, Norvège) manifestent un intérêt particulier pour l'Arctique, mais les entreprises multinationales sont aussi devenues des acteurs majeurs qui concurrencent les États dans la région. Ce rôle se manifeste par l'exercice de fortes pressions sur les gouvernements afin d'obtenir les licences d'exploitation en Arctique. Cette politique se justifie par une demande croissante des pays considérés comme des consommateurs géants d'énergies non renouvelables, à savoir le Brésil, la Russie,

<sup>127</sup> Commission des limites du plateau continental, Division des affaires maritimes et du droit de la mer, *Rapport de la dix-septième Réunion des États Parties*, SPLOS/164, Doc off C1, Doc NU (2007), 16 juillet 2007.

<sup>128</sup> Nations Unies, *Les océans et le droit de la mer*, Rapport du Secrétaire général, additif, 57<sup>e</sup> session, doc. de l'ONU A/57/57/Add.1 (8 octobre 2002), par. 27 à 56. En ligne : [http://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/submission\\_rus.htm](http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_rus.htm). Consulté le 11 mai 2012.

Selon les recommandations de la Commission des limites du plateau continental : «Pour ce qui est de l'océan Arctique central, la Commission a recommandé à la Fédération de Russie de présenter un dossier révisé concernant l'extension de son plateau continental dans ce secteur sur la base des conclusions figurant dans les recommandations».

<sup>129</sup> Andreï Fediachine, «Les États-Unis veulent leur part du gâteau arctique», Dossier : Arctique, territoire de dialogue. *RIA Novosti* le 15 mars 2011.

<sup>130</sup> *Ibid.*

l'Inde et la Chine. Il est prévu que ces pays deviennent des clients habituels de ces entreprises multinationales, et donc les profits seront garantis pour ces entreprises. Le recours à l'exploitation massive des ressources naturelles va sans doute créer des conflits de grande envergure entre les États et les entreprises, particulièrement en absence de réglementations. Dans ce sens, d'autres acteurs peuvent jouer un rôle primordial.

Sur le plan institutionnel, le travail du Conseil arctique a toujours été limité à l'aspect environnemental, en s'alignant en grande partie sur la volonté des États-Unis qui s'opposent à toute forme d'intervention du Conseil dans les affaires qui touchent la sécurité, et ce depuis sa fondation en 1996. En effet, l'acheminement et le transport des hydrocarbures représentent un défi pour la sécurité environnementale. La question de régulation des contentieux arctiques et notamment le statut juridique des détroits n'est pas suffisamment développée et c'est la raison pour laquelle la Convention invite les États arctiques à renforcer leurs législations maritimes en matière de protection de l'environnement.

De toute évidence, la navigation et le recours à l'exploitation de ces ressources naturelles, aura sans doute des effets néfastes sur les plans écologique et social de la région. Dans ce cadre, la population arctique du Canada constitue un acteur déterminant pour le statut juridique des eaux du passage du Nord-Ouest en particulier. Le professeur d'histoire arctique Whitney Lackenbauer a écrit ce qui suit sur la question de la contribution des Inuits canadiens dans la consolidation de la souveraineté canadienne et les réclamations des titres historiques : «First and foremost, Canada's sovereignty claims in the North rely practically on the idea of Inuit historic and contemporary use of the land and the sea »<sup>131</sup>. Il affirme aussi que la surveillance des Rangers Inuits canadiens en Arctique est un élément essentiel pour le futur de la souveraineté arctique canadienne, en raison de leur connaissance de la géographie arctique.

---

<sup>131</sup> Whitney Lackenbauer, «The Canadian rangers :A post-modern Militia that works » (Winter 2005-2006) 6 /4 Canadian Military Journal, aux p 49-60.

Cela dit, l'exploitation des ressources naturelles, et le développement du trafic maritime, auront des impacts désastreux sur la vie de la population de la région arctique. La marée noire survenue dans les eaux du golfe du Mexique en 2010, qui a produit des conséquences accrues sur la vie des pêcheurs des côtes du sud-est des États-Unis, démontre une autre fois l'incapacité des autorités publiques à maîtriser la situation. En raison de la spécificité fragile de l'Arctique, les conséquences seront extrêmement désastreuses sur la vie quotidienne de la population locale. Ni le Canada ni les autres pays arctiques ne possèdent des moyens efficaces pour maîtriser une catastrophe de la même gravité que celle de la plate-forme *Deepwater Horizon* dans le golfe du Mexique. La circulation maritime au passage du Nord-Ouest aura un impact sur la vie des habitants de l'archipel arctique canadien et sur les ressources halieutiques dont ils dépendent pour survivre. L'Arctique est également l'habitat d'espèces de mammifères marins uniques au monde. Les baleines du Groenland, les narvals, les baleines blanches, les bélugas et les morses se rendent tous les hivers dans le détroit de Davis et la mer de Baffin. Une marée noire dans l'océan Arctique déclencherait des dégâts inestimables causés à la faune et à la flore<sup>132</sup>.

Parmi les autres débats stratégiques négligés concernant l'exploitation de la région arctique, on trouve la question du développement socioculturel de la population locale. La plupart des discussions sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest portent principalement sur les droits historiques et l'exercice de la souveraineté territoriale étatique, mais rarement sur la question de la protection des intérêts de la population Inuit qui attire l'intérêt des États et des entreprises multinationales. La question de la protection des droits des Inuits n'a pas toujours été un sujet de priorité gouvernementale par rapport aux réclamations de souveraineté. Contrairement à l'Antarctique, l'Arctique est une région peuplée par une population indigène qui dépend de la terre et de la mer pour satisfaire à ses besoins quotidiens.

---

<sup>132</sup> Greenpeace, «Prospection pétrolière en Arctique, risques et impacts potentiels de la prospection pétrolière en Arctique» Rapport, 2011, En ligne : <http://www.greenpeace.org/france/fr/campagnes/energie-et-climat/fiches-thematiques/risques-et-impacts-potentiels/#a0>. Consulté le 04 mai 2012.

Le Conseil arctique est d'ailleurs conscient de cette réalité. Pourtant, sur le terrain, les efforts de cette institution sont très modestes et ne répondent pas aux attentes de la population Inuit. Cela dit, la coordination entre les pays membres du Conseil arctique permet une harmonisation entre les instruments bilatéraux et multilatéraux et donc une mise en vigueur de l'efficacité de ce Conseil par la mise en exécution des programmes de recherche et de sauvegarde des intérêts du peuple Inuit et de leur attachement à l'environnement arctique. En effet, les projets d'exploitation des ressources naturelles font craindre aux communautés Inuites que soit porté préjudice à leurs intérêts au nom de la prospérité économique et sociale de la région arctique.

L'implication de divers acteurs dans le processus de développement permet non seulement un accroissement économique de la région arctique canadienne, mais aussi l'amélioration des conditions de vie de la population locale<sup>133</sup>. Presque un million d'Inuits vivent dans la région et espèrent continuer à exercer leurs activités quotidiennes telles que la pêche et la chasse, ainsi que leurs droits aux profits générés par l'exploitation des ressources naturelles de la région arctique par les entreprises. Parmi les conséquences sociales liées à l'exploitation commerciale de la région, on retrouve l'exécution d'une politique gouvernementale basée sur le regroupement de la population Inuit dans des communautés et des réserves, alors que les résidents de la région arctique continuent de maintenir des liens très forts avec la terre et la mer. Cette politique a engendré des effets négatifs sur leurs habitudes et leurs traditions. La communauté Inuit vivant sur les côtes reste la plus vulnérable aux effets du réchauffement planétaire. Cette population, installée dans la région depuis des siècles, est forcée aujourd'hui de s'adapter avec la nouvelle réalité économique et sociale, ainsi qu'avec les nouvelles orientations politiques gouvernementales. Cette communauté qui a ses propres traditions, sa propre culture, langue et histoire<sup>134</sup>, se

---

<sup>133</sup> Andrew C.Revkin, «Countries Agree to Talk Not Compete, Over the Arctic» *N.Y. Times* (29 mai 2008) à la p 10.

<sup>134</sup> Yvon Csonka et Peter Schweitzer, «Society and Cultures: Change and Persistence» [2004] in Arctic

trouve actuellement devant un recours massif à l'exploitation économique et industrielle qui dépasse son style de vie.

La « réinstallation » des Inuits en Arctique durant les années 1930 et 1950 constitue une étape noire de l'histoire de cette population. Si l'immensité du territoire arctique canadien, moins peuplé, a été l'une des raisons qui a encouragé le gouvernement fédéral à déplacer cette population du Nord du Québec vers l'Extrême Arctique canadien<sup>135</sup>; on peut toujours s'interroger sur les véritables motifs derrière ce projet?

Parmi les raisons avancées par le Canada, on trouve en premier lieu la question économique qui se traduit par la chute du prix des fourrures vers la fin des années 1940 dont dépendent les Inuits pour subvenir à leurs besoins. Dans ce cadre, il fallait trouver d'autres alternatives pour faire face à cette crise et éviter que le gouvernement assume le fardeau financier engendré par la pénurie de cette matière première dans la région d'Inukjuak<sup>136</sup>. Le projet de réinstallation consistait donc à placer temporairement les Inuits dans une région plus avantageuse sur le plan de la production des fourrures qui est l'Extrême Arctique<sup>137</sup>. Ainsi, on a justifié que ce déplacement permettrait un avenir meilleur pour les Inuits dans la mesure où il permettait d'accroître les activités de chasse et de pêche dans la nouvelle région. Or, sur le terrain, c'est une autre réalité. En se lançant dans ce projet, on a cru trouver les meilleures conditions de survie, pourtant, le manque d'organisation et la mauvaise planification logistique, s'ajoutant aux conditions naturelles de l'extrême froid et d'obscurité, ont compliqué l'adaptation des Inuits avec cette région.

---

Human Development Report, aux p 45-53.

<sup>135</sup> Commission royale sur les peuples autochtones, *La réinstallation dans l'extrême Arctique : un rapport sur la réinstallation de 1953-1955*, GCC, 1994 à la p 11.

<sup>136</sup> Inukjuak est un village nordique du Nunavik de l'administration régionale Kativik situé dans la région administrative du Nord du Québec au Québec, en ligne sur : <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/repertoire-des-municipalites/fiche/municipalite/99085/>. Consulté le 11 juin 2012.

<sup>137</sup> *Ibid* à la p 49.

Par ailleurs, et en lien avec la question du maintien de la souveraineté canadienne sur le territoire arctique, d'autres motivations se cachent derrière ce projet, il s'agit effectivement des circonstances entourant la Guerre froide, l'espace Arctique a attiré l'attention des deux superpuissances pour contrer l'un contre l'autre, et notamment les territoires Arctiques canadien et groenlandais ont été le théâtre d'une présence militaire américaine très active.

Force est d'admettre que les décideurs politiques canadiens de l'époque étaient préoccupés en premier lieu par la question de la souveraineté nationale. Maîtriser la situation en Arctique et identifier sa population faisaient partie de leurs objectifs. En effet, la présence des Inuits sur les îles arctiques canadiennes est un argument solide pour maintenir la souveraineté. La réinstallation de cette population a impliqué par exemple l'établissement d'autorités canadiennes par la présence des unités de la gendarmerie, et la création des services de poste et de douane. En revanche, la présence humaine été l'un des fondements du maintien de la souveraineté canadienne en Arctique. Autrement dit : «La population a permis d'une manière tangible de confirmer la souveraineté de cette région»<sup>138</sup>.

Enfin, si avec ce projet de réinstallation le gouvernement a réussi à réaliser les objectifs économique et souverainiste, reste que sur le plan humain, la population Inuit est utilisée comme instrument pour appliquer un agenda politique. Il faut attendre 1996 pour qu'Ottawa reconnaisse sa responsabilité pour cette erreur, et procéder à des dédommagements des Inuits, et en 2010, entendre officiellement des excuses<sup>139</sup>.

En effet, les impacts de ce changement sur la population ne peuvent être assimilés que dans un contexte d'interconnexion aux plans social, culturel, économique et politique. Les conséquences furent et seront dramatiques sur la vie quotidienne des Inuits. On a déjà remarqué des effets sur la santé de la population de

<sup>138</sup> A.K.S, «Their Garden of Eden», *Sovereignty and suffering in Canada High Arctic*, CARC-Perspectives nordiques, Volume 19, N°1 automne 1991.

<sup>139</sup> Smith Campion Bruce, «Ottawa apologizes to Inuit for using as Human Flagpoles», *The Star* (18 août 2010).

la région, notamment des problèmes causés par le passage de l'extrême chaleur pendant l'été à l'extrême froid pendant l'hiver causé par les gaz à effet de serre<sup>140</sup>. Ainsi l'introduction de nouvelles matières contenant des substances chimiques dans la région, produit un impact tragique sur la santé humaine. Les déchets et les parasites ramenés ou jetés par des navires, affectent directement l'écosystème arctique, et particulièrement les mammifères marins dont dépendent les Inuits pour se nourrir<sup>141</sup>.

Force est de constater que les projets d'industrialisation et de commercialisation en Arctique ont modifié sérieusement le mode de vie de la population locale et sa stabilité. Les Inuits sont obligés de se déplacer trop loin et là où il y a moins d'activités humaines pour trouver des proies. Leurs activités faisaient partie de leur identité. Des chercheurs originaires de la région arctique canadienne ont démontré que la communauté Inuit perd ses traditions de génération en génération<sup>142</sup>, ce qui les transforme en étrangers sur leur propre territoire<sup>143</sup>. Pourtant, les décideurs politiques sont conscients de l'importance de l'implication de la communauté des Inuits dans la prise de décision; ainsi l'interaction entre le facteur humain et environnemental permet de faire face aux défis qui entourent la région.

---

<sup>140</sup> Contribution du Groupe de travail I au Quatrième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, *Changements climatiques 2007 : les éléments scientifiques* GIEC, 2007, [Solomon, S., D. Qin, M. Manning, Z. Chen, M. Marquis, K.B. Averyt, M. Tignor and H.L. Miller (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, Royaume Uni et New York, NY, États-Unis aux p117 et 118.

<sup>141</sup> *Ibid* à la p129.

<sup>142</sup> Henri P. Huntington et Shari Fox, *The Changing Arctic: Indigenous Perspectives*, in Arctic Climate Impact Assessment Scientific Report (2004) External Review, en ligne sur <http://www.acia.uaf.edu/pages/scientific.html>.

<sup>143</sup> Anisimov, O.A., D.G. Vaughan, T.V. Callaghan, C. Furgal, H. Marchant, T.D. Prowse, H. Vilhjálmsson and J.E. Walsh, 2007: Polar regions (Arctic and Antarctic). *Climate Change 2007: Impacts, Adaptation and Vulnerability. Contribution of Working Group II to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, M.L. Parry, O.F. Canziani, J.P. Palutikof, P.J. van der Linden and C.E. Hanson, Eds., Cambridge University Press, Cambridge, 653-685. Valable sur : <http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/wg2/ar4-wg2-chapter15.pdf>.

## 2.2 REGARD SUR LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAL, ÉCONOMIQUE ET STRATÉGIQUE ENTOURANT LE PASSAGE DU NORD-OUEST

Après une courte détente post-guerre froide, l'espace arctique revient sur la scène internationale mais avec des défis de plus en plus complexes, notamment une forte volonté des États arctiques d'exploiter les ressources naturelles et d'utiliser les routes maritimes. Les contentieux de souveraineté en Arctique en général, et le conflit sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest en particulier, prennent une dimension plus sérieuse dans la mesure où les enjeux qui l'entourent s'interconnectent les uns les autres. Dans une atmosphère d'ambiguïté et d'absence de vision pacifique pour la région, une crise globale de sécurité n'est guère écartée.

Bien que les États arctiques n'aient pas encore procédé à l'exploitation des ressources naturelles pour le moment, avec la fonte des glaces, ce projet pourrait devenir une priorité pour ces États d'ici quelques années. Cela dit, ce sujet donnera lieu à des conflits territoriaux gelés dans le passé en raison du manque de cartographie précise et de la présence permanente de la banquise glaciale. Pourtant, certains pays arctiques ont déjà procédé au règlement pacifique de leurs contentieux territoriaux, à savoir l'Accord signé entre la Russie et la Norvège en 2007 relatif au statut juridique de la mer de *Barents*. Cette entente constitue une référence pertinente pour les autres États arctiques qui divergent encore sur des sujets de même envergure.

En effet, le progrès enregistré en termes de moyens de communication a fait de l'Arctique une région d'intérêts internationaux, où l'offre et la demande sont des éléments déterminants des activités d'exploration et d'exploitation ce qui signifie un développement de la marine marchande dans la région. Par conséquent, l'environnement arctique sera exposé aux effets négatifs de cette exploitation commerciale<sup>144</sup>.

---

<sup>144</sup>United Nations World Commission on Environment and Development, *Our Common Future*, Brundtland Report, Oxford, Oxford University Press, 1987, à la p 383.

Les intérêts canadiens en Arctique se trouvent influencés par ceux de la Russie et des États-Unis. L'Arctique canadien se situe sur la trajectoire du vol de l'aviation militaire des deux puissances, ce qui fait en sorte qu'elle devient un objet de doctrine dans les deux pays. Ces derniers considèrent l'Arctique comme une zone sensible sur les plans stratégique et militaire. Cela dit, il n'est pas à l'abri du public canadien que dans le cadre de leur stratégie militaire avancée, les sous-marins nucléaires des deux puissances peuvent utiliser les fonds des eaux arctiques canadiennes afin de s'intercepter les uns les autres, sans se rendre compte de la souveraineté canadienne<sup>145</sup>. Pour les Américains, ils : «supposeront l'extension vers le Nord de la zone de combat et réaffirmeront la position du Nord canadien comme avant-scène stratégique pour la défense aérienne des États-Unis continentaux »<sup>146</sup>.

Le Canada se trouve positionné entre les intérêts d'une coopération en matière de défense stratégique avec les États-Unis, et dans un sentiment d'atteinte à sa souveraineté territoriale, en raison de l'utilisation fréquente par les navires américains des eaux de l'Arctique qu'il revendique. Alors que les deux pays essaient d'équilibrer leurs intérêts nationaux respectifs et le partage de responsabilités en matière de défense et de coopération, le Canada reste non seulement sensible aux parcours des navires de la marine marchande dans ses eaux arctiques, mais aussi aux initiatives militaires entreprises par Washington et qui représentent, selon le Canada, une atteinte à sa souveraineté nationale. (particulièrement les programmes de l'initiative de défense stratégique (IDS), et l'initiative de défense aérienne). Dans ce contexte, il y a trois éléments à souligner relatifs à la dimension arctique :

*-Enjeux environnementaux -* De nos jours, rien n'indique que le phénomène de réchauffement planétaire s'estompera, la banquise glaciale en Arctique fond jour après jour<sup>147</sup> et la publication des données de transformation écologique en Arctique

---

<sup>145</sup> Tom Dworetzki, «Run Silent, Run Deadly» *Discover* (Décembre 1987).

<sup>146</sup> David Cox, «Tendances à la défense continentale : Perspective canadienne» Institut canadien pour la paix et la sécurité internationales, Publications occasionnelle, document n°2, (décembre 1986).

<sup>147</sup> «Copenhague : La montagne accouche d'une souris» *Le Devoir* (28 décembre 2009) à la p 9.

en 2010<sup>148</sup> montre que le passage du Nord-Ouest, connaît une expansion qui rendra vraisemblablement la navigation plus accessible et moins difficile d'ici quelques décennies, voire même d'ici quelques années<sup>149</sup>.

En raison de l'accélération de ce réchauffement, les eaux glaciales de l'océan Arctique fondent remarquablement et d'une façon alarmante. La superficie de cet océan s'est réduite de moitié en 50 ans. Pour la première fois, l'ouverture du fameux passage du Nord-Ouest, envisagée par les anciens explorateurs européens, devient une réalité à cause du retrait de la mer glaciale, et l'élargissement de ses rives pour recevoir des navires<sup>150</sup>. C'est le cas de la Route du Nord-Est qui est devenue une autoroute maritime entre la Russie et l'Asie du Sud-Est, et entre la Russie et l'occident en passant par l'océan Arctique.

Les changements climatiques ont affecté remarquablement la région arctique par rapport au reste de la planète<sup>151</sup>. Cette situation environnementale dramatique qui réduit la surface de l'océan Arctique, est due en grande partie au réchauffement planétaire et à l'émission de gaz à effet de serre. L'année 2007 a enregistré un record élevé de la fonte des glaces arctiques. Cette fonte va accélérer le volume de l'activité maritime dans la région dans un délai proche<sup>152</sup>, ainsi qu'un accès à l'exploitation des ressources naturelles estimées à des milliards de dollars en termes de valeur financière. Ainsi l'Agence spatiale européenne a confirmé dans un rapport que : «Ice

<sup>148</sup> U.S.National Snow and Ice Data Center, *Rapport préliminaire des niveaux minimums de la glace en Océan Arctique pour l'année 2010*, Le mercredi 15 septembre 2010. «Le total de la couverture de glace s'établit à 4,76 millions de kilomètres carrés, le troisième plus faible résultat depuis le début de la surveillance satellite. Ce chiffre se situe à près de 40% sous la moyenne des dernières années.

<sup>149</sup> La glace de l'Arctique se fond remarquablement à un point tel que deux navires de pavillons russe et norvégien tentent actuellement une navigation polaire du globe en une saison, en suivant les côtes arctiques canadiennes et russes, ils sont arrivés à Pont Inlet au Nunavut vers le 23 septembre 2010.

<sup>150</sup> «Warming opens Northwest Passage», *BBC News*, 14 septembre 2007) en ligne : <http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/6995999.stm>.

<sup>151</sup> Susan-Joyl Hassol, *Impacts of a Warming Arctic: Arctic Climate Impact Assessment*, Cambridge, Cambridge University Press 2004 aux pp 31-34. sur <http://www.amap.no/acia/index.html>.

<sup>152</sup> Borgerson (2008) *Supra* note 108 aux p 63 à 67.

loss due to the global warming trends had rendered the Northwest Passage fully navigable to commercial fishing... for the first time since records began»<sup>153</sup>.

Cette situation produira sans doute des conflits territoriaux. La communauté scientifique internationale s'entend sur le fait que le réchauffement planétaire a des effets directs sur la température de l'océan Arctique. Force est de constater que le facteur humain joue un rôle fondamental dans le processus de réchauffement planétaire. Cette responsabilité se traduit par l'émission de gaz à effet de serre ainsi que d'autres produits d'origine chimique. En raison de la fragilité de l'écosystème écologique arctique, les effets seront multiples et désastreux par rapport à d'autres régions du monde<sup>154</sup>. Cette fragilité se manifeste par la courte saison fertile, et par la faiblesse de la faune et de la flore arctiques<sup>155</sup>. La gravité de l'impact du réchauffement planétaire sur l'Arctique durant les deux dernières décennies est préoccupante dans la mesure où l'impact enregistré sur la région représente le double de celui enregistré dans le reste du monde. Mais le plus grand effet du réchauffement planétaire reste la fonte des glaces. Depuis 1950, la réduction de la surface glaciale de l'océan Arctique est estimée à 50% de son volume original<sup>156</sup>. Avec la disparition de la banquise glaciale, l'océan Arctique sera plus accessible à l'exploitation qu'auparavant<sup>157</sup>. Les études scientifiques démontrent que l'océan Arctique subira des effets qui vont créer une nouvelle réalité dans la région, et pousseront les États limitrophes à revendiquer plus de territoires<sup>158</sup>.

Selon l'Organisation météorologique mondiale, la couche d'ozone au-dessus de l'Arctique a été sérieusement endommagée à l'hiver 2011, en perdant 40% de son

<sup>153</sup> Agence spatiale européenne, Rapport publié le 14 septembre 2007.

<sup>154</sup> M.Sommerkorn et S.J.Hassold, *Arctic Climate Feedbacks: Global Implications*, WWF, Oslo, 2009.

<sup>155</sup> Terry Callaghan, *Arctic Tundra and Polar Desert Ecosystems, Arctic Climate Impact Assessment*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005.

<sup>156</sup> «Why Climate Models Underestimated Arctic Sea Ice Retreat: No Arctic Sea Ice in Summer by End of Century» *Journal of Geophysical Research* (29 September 2011).

<sup>157</sup> Ricahrd A.Lovett, «Arctic Ice Melting Much Faster than Predicted», National Geographic News, May 1, 2007, En ligne :<http://news.nationalgeographic.com/news/2007/05/070501-arctic-ice.html>. Consulté le 03-09-11.

<sup>158</sup> Donald McRae et D J Goundrey, «Environmental Jurisdiction in Arctic Waters: The Extent of Article 234» (1982) 16 *UBCL Rev* aux p197-200.

épaisseur. Des substances d'origine industrielles sont responsables de cette réduction, à savoir des produits chimiques provoquant les chlorofluorocarbones (CFC) et les halons utilisés dans la fabrication des moteurs de réfrigérateurs. Durant la conclusion du Protocole de Montréal de 1987, ratifié par la majorité des États membres des Nations Unies<sup>159</sup>, ces produits ont été interdits d'utilisation. Malheureusement, leur durée de vie est longue avant qu'ils ne disparaissent définitivement. La couche d'ozone arctique diminue selon les conditions météorologiques : le résultat de cette situation selon l'OMM est que la couche d'ozone s'élargit de plus en plus. L'Organisation confirme que la couche aura besoin d'au moins deux décennies pour revenir à l'état normal<sup>160</sup>.

Si cela a des effets sur l'atmosphère arctique, les eaux de l'archipel arctique canadien n'échapperont pas à ces conséquences et particulièrement à la disparition de la banquise glaciale. Selon toutes probabilités, cette transformation écologique en Arctique conduira à l'ouverture du passage du Nord-Ouest à des fins de navigation, au-delà de la période actuelle qui va de juillet à octobre<sup>161</sup>. Les opportunités

<sup>159</sup> Protocole de Montréal du 16 septembre 1987 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

<sup>160</sup> Organisation Météorologique Mondiale, *Déperdition record d'ozone stratosphérique au-dessus de l'Arctique au printemps 2011*, Communiqué de presse n°22 (2001).. Ainsi dans ce rapport : «L'augmentation des concentrations de gaz à effet de serre se traduit par une hausse des températures à la surface de la terre tandis que, parallèlement, la stratosphère se refroidit, comme le montrent les modèles. Aussi les spécialistes de l'ozone ont-ils prévu qu'une forte déperdition d'ozone peut se produire dans la stratosphère arctique. Si les basses températures persistent à l'arrivée du printemps, lorsque la lumière du soleil succède à la nuit polaire, la destruction de l'ozone s'accélère. C'est ce scénario qui prévaut chaque année dans l'Antarctique alors que dans l'Arctique, la variabilité interannuelle est beaucoup plus marquée. Ce n'est donc pas chaque année qu'on assiste à une forte déperdition d'ozone dans la stratosphère arctique. S'il semble avéré que les concentrations accrues de gaz à effet de serre persistants tels que le dioxyde de carbone et le méthane entraînent un certain refroidissement de la stratosphère sur le long terme, cela ne saurait expliquer les fortes variations de température constatées d'une année sur l'autre dans la stratosphère arctique. Fin mars, les masses d'air pauvres en ozone quittaient les régions polaires pour s'installer au-dessus du Groenland et de la Scandinavie», en ligne:

[http://www.wmo.int/pages/mediacentre/press\\_releases/pr\\_912\\_fr.html](http://www.wmo.int/pages/mediacentre/press_releases/pr_912_fr.html). Consulté le 01-05-12.

<sup>161</sup> Polar science Center, University of Washington, *Arctic Sea Ice Volume Anomaly, version 2*, Report (2011). Dans ce rapport en a rapporté que le volume total de la glace dans l'océan Arctique était à son niveau le plus inquiétant depuis 1979 et se situait à 38% sous les chiffres maximaux. En ligne : <http://psc.apl.washington.edu/wordpress/research/projects/arctic-sea-ice-volume-anomaly/> Consulté le 15-07-12.

attractives des voyages maritimes moins coûteux et l'économie de temps que présente ce passage attirent l'attention des autres États pour naviguer dans la zone revendiquée par le Canada.

*Enjeu ou potentiel économique* - L'extrême intérêt donné par les États de la région à la délimitation des frontières maritimes en Arctique est justifié majoritairement par l'existence d'importantes ressources énergétiques et halieutiques dont dépendent l'économie de certains de ces États, à savoir la Norvège et la Russie. Certains espaces maritimes sont riches en ressources naturelles, mais ces zones ne sont pas délimitées géographiquement, en raison de conflits entre les intérêts de ces pays. C'est le cas de la mer de Beaufort dont la ligne maritime du passage du Nord-Ouest traverse une partie<sup>162</sup>, et la mer de Barents entre la Russie et la Norvège. Dans un rapport publié en 2008, le Conseil de l'Union Européenne confirme que :

La fonte rapide des glaces de l'Arctique aura pour principaux effets d'ouvrir de nouvelles voies maritimes et routes internationales du commerce. De plus en rendant accessibles les énormes ressources de matières premières et plus précisément d'énergies fossiles du sous-sol arctique, ce phénomène changera complètement la dynamique géostratégique de la région et pourra avoir des conséquences sur la stabilité internationale<sup>163</sup>.

En revanche, les intérêts économiques des pays de la région arctique dépendent du progrès enregistré en matière de technologie de transport maritime, ainsi que de la dépendance des ressources énergétiques. Si jadis, les conditions climatiques ont rendu la navigation maritime impossible, aujourd'hui, avec la nouvelle technologie, le passage du Nord-Ouest ressemblera aux détroits danois et turcs, et deviendra une route maritime stratégique de première ampleur sur une longue période de l'année ce qui permettra d'économiser du temps, de l'énergie et les coûts; enfin cela réduira la distance d'environ 9000 milles marins entre Londres et Yokohama par rapport au canal du Panama par exemple<sup>164</sup>. Un autre intérêt

<sup>162</sup>David VanderZwaag, *Canadian Ocean Law and Policy*, Toronto, Butterworths 1992 aux p 463-494.

<sup>163</sup> Conseil de l'Union Européen. Rapport de mai 2008.

<sup>164</sup>Frédérique Lasserre, «Vers une nouvelle autoroute maritime ? Passages arctiques et trafic maritime

s'explique par l'existence d'importants gisements de pétrole et de gaz dans la région arctique. La réserve en hydrocarbures est estimée à la moitié de la réserve de l'ensemble des pays producteurs de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole. Elle présente un équivalent de presque 440 milliards de barils de pétrole<sup>165</sup>. Parmi les zones les plus riches en hydrocarbures, on note la mer de Beaufort dont les eaux constituent la dernière étape du passage du Nord-Ouest vers l'océan Pacifique, et dont les frontières maritimes font l'objet d'un contentieux entre le Canada et les États-Unis. Rappelons que selon *U.S Geological Survey* (USGS), environ 25 % des réserves mondiales énergétiques se trouvent dans les fonds arctiques<sup>166</sup>. Par exemple, les réserves des côtes groenlandaises sont estimées à 9 milliards de barils de pétrole. Les côtes d'Alaska recèleraient 27 milliards de barils de pétrole, tandis que la plus importante réserve en matière de ressources naturelles de la région se trouve du côté russe, avec une estimation d'environ 586 milliards de barils de pétrole<sup>167</sup>.

Dans la mesure où l'accès à l'exploitation de ces ressources naturelles devient une réalité, les États de la région, et notamment le Canada et les États-unis, devront se préparer politiquement et juridiquement à cette perspective en vue de résoudre leurs conflits territoriaux, y compris le statut juridique du passage du Nord-Ouest et le statut juridique de la mer de Beaufort. Si pour le moment les conditions climatiques freinent l'exploitation en Arctique, dans un futur proche, avec l'accroissement de la demande de consommation, ces ressources naturelles ne seront plus à l'abri des ambitions des compagnies de pétrole. L'interconnexion des intérêts stratégiques et la course à l'exploitation de ces ressources sont des enjeux qui feront de l'Arctique une région conflictuelle. Dans le même ordre d'idée, les États-unis continuent de refuser la reconnaissance de la souveraineté du Canada sur les eaux arctiques du passage du

---

international» Université de Laval, Québec 2009 aux p 5 et 6. En ligne : [http://www.archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes\\_2009/lasserre/TLasserre.pdf](http://www.archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2009/lasserre/TLasserre.pdf). Consulté le 09-07-12

<sup>165</sup>David VanderZwaag, «Towards Regional Ocean Management in the Arctic: From Formal Coexistence to Cooperation » (1988) 37 U.N.B.L.J., aux p 1 à 12.

<sup>166</sup>Borgerson (2008) *Supra* note 108.

<sup>167</sup>*Ibid.*

Nord-Ouest, et soutiennent plutôt que les eaux de l'océan Arctique ont un statut international.

En raison de sa situation stratégique entre les deux océans, le passage du Nord-Ouest devient un objectif émancipateur pour les États. La route du Nord-Est en Russie représente une économie de temps de 40% par rapport au canal de Suez. Mais la route maritime qui inspire les explorateurs et les navigateurs depuis des décennies, reste le passage du Nord-Ouest<sup>168</sup>, et aujourd'hui cette aspiration est devenue une réalité<sup>169</sup>, ce qui signifie une économie de coûts estimés à des milliards de dollars pour la marine marchande internationale<sup>170</sup>.

Sur le plan administratif, l'ouverture du passage du Nord-Ouest crée un nouvel environnement de compétition des prix et des services par rapport aux canaux du Panama et de Suez. Les restrictions de passage seront moins exigeantes et les coûts seront plus compétitifs. L'ouverture du passage du Nord-Ouest à la navigation internationale donnera lieu au développement d'un tourisme polaire, et on commence déjà à attirer quelques centaines de navires de plaisance depuis 2007 dont le nombre de touristes à bord a été estimé à 1 million<sup>171</sup>.

Cela dit, si l'ouverture éventuelle de ce passage représente un grand intérêt sur le plan économique, il faut reconnaître que pour l'heure les compagnies de transports maritimes du monde entier rendent les frais d'assurances très élevés dans la zone arctique en raison des conditions climatiques difficiles ce qui, somme toute, réduit d'autant l'avantage comparatif de ce passage. C'est bien souvent les navires les moins bien assurés ou non assurés qui emprunteront de manière licite ou illicite ce passage; ce qui pose évidemment des problèmes sur le plan sécuritaire et environnemental en

---

<sup>168</sup> Mark Jarashow, « UNCLOS and the Arctic: The Path of Least Resistance » (2007) 30 Fordham Int'l L.J., aux p 1587 à 1591.

<sup>169</sup> John Roach, « Arctic Melt Opens Northwest Passage » *Nat'l Geographic News* (Sept. 17, 2007).

<sup>170</sup> Borgerson (2008), *Supra* note 108.

<sup>171</sup> Programme des Nations Unies pour l'environnement et International Ecotourism Society, « Tourism in The Polar Regions :The Sustainability Challenge » Rapport, mai 2007. à la p 4. En ligne: <http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/DTIx0938xPA-PolarTourismEN.pdf>. Consulté le 05-06-12.

Arctique. Or, les pays qui envisagent éventuellement d'emprunter ce passage ne prévoient pas d'investir les millions de dollars requis pour disposer des navires brise-glaces de haute technologie, et qui répondent matériellement aux conditions actuelles de sécurité de navigation en Arctique<sup>172</sup>.

Le développement de l'activité maritime en arctique attire l'attention des gouvernements ainsi que des multinationales. La fonte rapide des glaces permet l'ouverture de plusieurs voies maritimes. Il existe déjà une ligne maritime directe entre le port arctique de Mourmansk en Russie et le port de la baie d'Hudson de Churchill au Canada. Cette ligne maritime est suivie par une ligne ferroviaire traversant le continent Nord-Américain du nord au sud. D'autres projets de lignes maritimes sont envisagés entre les ports d'Alaska et d'Islande par exemple. Ces projets de développement de la marine marchande se traduisent par un grand investissement des compagnies de navigation estimé à des milliards de dollars dans la construction de navires brise-glaces et de navires à double coque, qui sont capables de naviguer dans des conditions hivernales extrêmes.

*Enjeux militaire et stratégique ou le contrôle des routes arctiques* - Force est de constater que le monde entier a échappé de justesse à une guerre nucléaire brûlante en Arctique. Les sous-marins nucléaires des deux superpuissances se sont croisés régulièrement dans les fonds des eaux arctiques durant la période de la guerre froide. Des missiles d'interception américains de type *Cruiser* et des missiles *Typhon* russes, étaient portés par des sous-marins naviguant dans les eaux arctiques en général, et dans les eaux canadiennes en particulier. Comme le soulignait l'ancien ministre des Affaires étrangères canadien: « Soviet Submarines are being deployed under the

---

<sup>172</sup>Salmon(2001), *Supra* note 23,s.v « Navigation maritime : ensemble des règles et mesures arrêtées par les États et les Organisations internationales ayant pour objet de définir les règles minimales auxquelles sont soumis les navires et leurs équipages et d'assurer dans de bonnes conditions de sécurité la circulation maritime».

Arctic ice pack, and the U.S Navy has in turn identified a need to gain operational experience to counter new Soviet deployments »<sup>173</sup>.

Cela explique que l'espace arctique est toujours présent dans les planifications militaires et stratégiques des pays de la région. Cette réalité est toujours présente aujourd'hui, mais avec un rythme amoindri. Aux vieux conflits d'ordre stratégique s'ajoutent des différends récents relatifs aux revendications territoriales pour créer une atmosphère de confrontation. Des centres de recherches stratégiques européens en matière de défense confirment cette thèse<sup>174</sup>, cet élément se trouve alors justifié par une présence militaire russe remarquable ces dernières années dans la région. Dans ce sens, la Russie a déployé d'importants moyens militaires en Arctique<sup>175</sup>. Selon les sources de l'armée norvégienne, l'aviation militaire Russe ne cesse d'exercer des vols d'ordre hebdomadaire non loin des espaces aériens norvégien et islandais. En 2007, on a enregistré le plus grand nombre de vols. Cette nouvelle stratégie russe est motivée selon nous par une volonté de retour de la légende de la puissance soviétique. Dans cet environnement, le contexte sécuritaire se trouve lié au règlement des questions de souveraineté dans la région, aux questions de délimitation des frontières maritimes et à celles concernant la détermination du statut juridique des détroits arctiques.

Depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, la région arctique s'est transformée en un espace de dissuasion sous l'influence des blocs Est-Ouest. Même si le taux de cette présence a diminué depuis 1991, en 2007 on a constaté un retour remarquable de l'armée russe en Arctique. Cela s'est déroulé dans des circonstances très spéciales. La Russie avait besoin de ressources financières pour soutenir son économie gravement touchée par des crises économiques successives. Dans un

---

<sup>173</sup> Déclaration du ministre des Affaires étrangères Joe Clark à la Chambre des Communes, Ottawa le 10 septembre 1985.

<sup>174</sup> FOI, Agence de recherche sur la défense suédoise, Rapport publié en janvier 2008. On a rapporté dans ce rapport l'importance stratégique de l'Arctique en matière de défense antimissile et de dissuasion nucléaire, en ligne : [www.foi.se](http://www.foi.se). Consulté le 01-06-12.

<sup>175</sup> Pascal Marchand, «La Russie et l'Arctique» mars/avril (2008)1066 Le courrier des pays de l'Est, aux p 6 à 19, en ligne sur : [www.ladocumentationfrancaise.fr](http://www.ladocumentationfrancaise.fr). Consulté le 18-06-12.

discours, le président de la Russie Dimitri Medvedev a déclaré que : «Notre principale objectif est de faire de l'Arctique une réserve de ressources pour la Russie du XXI siècle »<sup>176</sup>. C'est l'une des raisons qui a encouragé des pays comme le Canada à investir davantage sur le plan militaire, en vue de contrer les menaces étrangères et d'affirmer la souveraineté sur les eaux et l'archipel canadien. Exercer un contrôle sur les routes arctiques implique la mise en oeuvre de moyens militaires importants afin de contrôler le mouvement de circulation et d'écartier le danger d'insécurité qui peut parvenir d'un trafic clandestin d'armes, de contrebande, de drogue ou de terrorisme. En 2007, le Canada a annoncé l'acquisition de sept brise glaces et une vingtaine d'avions de chasse pour maintenir sa souveraineté en Arctique, ainsi que la construction des ports militaires dans les eaux profondes capables d'accueillir ces brise-glaces. Si cela n'est pas suffisant pour contrôler le vaste territoire arctique, reste que c'est un signe pour les autres pays afin de confirmer la souveraineté sur son espace territoriale et écartier les menaces étrangères. Pour leur part, les États-Unis envisagent les mêmes démarches pour protéger leurs intérêts dans la région par la présence d'un grand nombre de sous-marins, ainsi que d'importants effectifs d'avions de chasse en Alaska<sup>177</sup>.

Durant la guerre froide, l'Arctique fut un espace de dissuasion militaire, y compris ses fonds marins de l'archipel arctique canadien qui furent un théâtre d'espionnage militaire. Même si le Canada et les États-unis étaient engagés dans le cadre de l'OTAN pour contrer la présence militaire soviétique en Arctique, cela n'a pas empêché l'apparition de divergences sur certains aspects en Arctique, à savoir le statut juridique du passage du Nord-Ouest. Pourtant, le Canada et la Russie convergent sur la question de la souveraineté de la route du Nord-Est et du passage du Nord-Ouest, alors que les États-Unis ne reconnaissent ni la juridiction du Canada ni celle de la Russie sur les deux routes maritimes. Pour les États-Unis, ce sont des voies

---

<sup>176</sup>Security Council of the Russian Federation, *Strategy: National Security Strategy Russia 2020*. Décret présidentiel No. 537, (12 mai 2009).

<sup>177</sup> H.Conley et J.Kraut, *U.S.Strategic Interests in the Arctic: An Assessment of Current Challenges and New Opportunities for Cooperation*, Washington, CSIS, Avril 2010.

maritimes qui se trouvent dans les eaux internationales, et qui doivent donc être ouvertes à la navigation.

Si auparavant les circonstances de la guerre froide ont fait de l'Arctique l'un des endroits les plus sensibles avec une forte présence militaire des deux superpuissances<sup>178</sup>, aujourd'hui cette rivalité continue mais avec un rythme moins provocant. La conclusion des traités START I<sup>179</sup> et START II<sup>180</sup> relatifs à la réduction des armements nucléaires basés en Europe, a donné lieu à la transplantation de ces armes dans la région arctique en vue de garder les intérêts stratégiques<sup>181</sup>. En revanche, l'Arctique demeure la zone la plus avantageuse en termes d'alerte, d'attaque stratégique et de riposte militaire grâce aux sous marins, aux installations de missiles balistiques intercontinentaux, ainsi que pour des manœuvres de simulation de batailles navales<sup>182</sup>. Cela dit, avec la mutation des objectifs et l'apparition d'autres perspectives, l'Arctique peut changer de rôle sous l'influence d'intérêts économiques

<sup>178</sup> Oran Young, *The militarization of the Arctic*, in *Sovereignty and Security in the Arctic*, Edited by Edgar Dosman. London, Routledge, 1989. aux p 9 à 23.

<sup>179</sup> *Accord entre l'Union soviétique et les États-Unis d'Amérique*, signé à Moscou le 31 juillet 1991 après neuf années de négociations et entré en vigueur le 5 décembre 1994. Le Traité reste en vigueur pendant 15 ans et peut ensuite être prorogé par périodes successives de cinq ans. START I est le premier traité à réduire la taille des arsenaux nucléaires stratégiques. En vertu du Traité START I, l'Union soviétique et les États-Unis sont tenus de réduire le nombre de leurs ogives nucléaires stratégiques à 6 000 unités chacun. Ces ogives peuvent être attribuées au plus à 1 600 missiles stratégiques ou bombardiers lourds. En ligne: <http://www.un.org/fr/disarmement/instruments/start1.shtml>. Consulté le 06 juin 2012.

<sup>180</sup> *Accord entre la Fédération de Russie et les États-Unis d'Amérique*, signé à Moscou le 3 janvier 1993. Cet Accord définit de nouvelles réductions des missiles nucléaires stratégiques et des ogives des deux pays. Il doit rester en vigueur aussi longtemps que le Traité START I le restera. La Fédération de Russie ratifia le Traité START II le 14 avril 2000, sous réserve de sa ratification par les États-Unis. Cet accord vise à réduire davantage encore les arsenaux nucléaires de la Fédération de Russie et des États-Unis. Chacun des deux pays s'engage à ramener le total de ses ogives nucléaires stratégiques à un nombre compris entre 3 000 et 3 500 (par rapport aux 6 000 ogives prévues par le Traité START I). Pas plus de 1 700 à 1 750 ogives peuvent être déployées sur des missiles balistiques lancés par sous-marin (SLBM). En outre, tous les missiles balistiques intercontinentaux (ICBM) équipés de corps de rentrée à têtes multiples indépendamment guidées (MIRV) doivent être éliminés, de même que tous les missiles balistiques intercontinentaux lourds russes SS-18. En ligne: <http://www.un.org/fr/disarmement/instruments/start2t.shtml>. Consulté le 06 juin 2012.

<sup>181</sup> P. Gizewski, «Arctic Security After the Thaw :A Post-Cold War Assessment, in *Aurora Papers at 5»* (1993) *Canadian Centre for Global Securities*. Ottawa.

<sup>182</sup> Willie Ostreng, *The Militarization and Security Concept of the Arctic*, West Vancouver, Gordon Soules Book Publishers, 1989, à la p 64.

et commerciaux. En raison de l'existence des hydrocarbures et des routes stratégiques, la région arctique constitue une priorité pour la Russie par rapport à l'espace ex-URSS<sup>183</sup>. Dans ce sens, la Norvège a pris au sérieux cette réalité pour éviter un éventuel conflit armé avec la Russie concernant le statut juridique des eaux de la mer de Barents (le pays scandinave s'est conformé en grande partie aux exigences russes). Aujourd'hui, avec la mondialisation, nous sommes devant une nouvelle atmosphère des relations arctiques, particulièrement avec la course à l'exploitation du fond de l'arctique et de sa surface. Dans le même ordre d'idée, le Canada a réaffirmé sa souveraineté sur les eaux du passage du Nord-Ouest. Cette position canadienne se traduit par la volonté du gouvernement d'investir d'avantage en matière de sécurité dans la région<sup>184</sup>.

De l'autre côté de la rive arctique, la route du Nord-Est constitue une zone stratégique pour la Russie sur le plan militaire, et un accès pour l'acheminement des matières premières vers l'océan Atlantique et l'océan Pacifique. L'enjeu stratégique de l'Arctique pour la Russie est le produit du processus de dé-maritimisation qui a transféré la souveraineté totale sur la terre et la mer pour l'Ukraine et la Géorgie en mer noire, et à la mer Balte pour les républiques baltiques. Cette dernière ayant confirmé sa souveraineté sur la route du Nord-Est, ce problème est donc identique à celui du passage du Nord-Ouest au Canada<sup>185</sup>.

La route du Nord-Est se situe au Nord de l'Arctique russe. À l'ouest, elle part de la mer de Barents pour atteindre le détroit de Bering à l'Est. Cette route est principalement utilisée par la navigation locale pour le transport des hydrocarbures entre les villes arctiques russes. Pour le trafic maritime international, cette route a permis d'économiser sur les coûts et la durée du voyage entre l'océan Atlantique, la

---

<sup>183</sup> Shamil Midkhatovich Yenikeeff and Timothy Fenton Krysiek, «*The Battle for the Next Energy Frontier: The Russian Polar Expedition and the Future of Arctic Hydrocarbons*», Oxford, Institute for Energy Studies, août 2007. à la p 6.

<sup>184</sup> *Énoncé de politique internationale du Canada- Fierté et influence : notre rôle dans le monde*, Gouvernement du Canada, avril 2005.

<sup>185</sup> Generally comment, «*Creeping Jurisdiction in the Arctic: Has the Soviet Union Joined Canada?* » (1972) 13 Har. Int'l.L.J., à la p 271.

mer du Nord, et l'océan Pacifique. La Russie a ouvert officiellement la Route du Nord-est pour la marine marchande internationale en 1991<sup>186</sup>. Cependant, et pour différentes raisons, cette route est encore dangereuse, notamment avec la présence quasi permanente des glaces et l'existence des zones peu profondes. De leur côté les autorités russes exigent des sommes extrêmement importantes pour les services d'escorte des brise-glaces, et les assurances sont très élevées. Pourtant, la Russie projette depuis 2007 de relancer le trafic maritime sur la Route du Nord-Est, ce qui apportera des revenus colossaux<sup>187</sup>. En effet, les États-Unis ont fait valoir qu'en vertu des articles 34 et 45 de la CNUDM, et de la jurisprudence de la CIJ, le Passage du Nord-Ouest et la Route du Nord-est sont des détroits internationaux, et en conséquence, les aéronefs et les navires de pavillons internationaux ont le droit de navigation et de survol sans restrictions de la part de ces deux pays. Cependant, le Canada est loin de posséder les mêmes moyens militaires que ceux dont disposent la Russie en Arctique pour maintenir sa souveraineté, à savoir la présence permanente d'une puissante flotte nucléaire de brise glaces, qui soutient et assure la navigation et la marine marchande via la route du Nord-Est.

De l'autre côté, les États-Unis mettent plus de pression sur Ottawa par rapport à Moscou, du fait qu'ils partagent des frontières maritimes et de la proximité des gisements des hydrocarbures en Alaska et en mer de Beaufort, d'où l'importance stratégique du passage du Nord-Ouest pour les ports de la côte Est des États-Unis. L'enjeu stratégique de l'Arctique en général, et du passage du Nord-Ouest en particulier, ne se limite pas aux intérêts des deux parties à la marine marchande. D'autres éléments interagissent pour internationaliser le conflit, à savoir : le développement de l'industrie minière et des hydrocarbures, la sécurité, l'armement nucléaire, la lutte contre le terrorisme international, l'immigration clandestine et le trafic d'armes et de drogue.

---

<sup>186</sup> Louise Angélique de la Fayette, « Oceans Governance in the Arctic » (2008) 23 Int'l J. Marine & Coastal L, aux p 545 à 546.

<sup>187</sup> «Russia set to overhaul its Arctic fleet» The Russian News and Information Agency, le 04 septembre 2007, en ligne : <http://en.rian.ru/analysis>. Consulté le 03 novembre 2010.

En effet, la présence des hydrocarbures et d'autres matières premières en Arctique, constitue une prérogative par rapport à un Moyen Orient instable et caractérisé par des crises successives comme c'est le cas actuellement de la crise politique en Égypte, où le canal de Suez est situé en eaux intérieures. Durant la révolte populaire contre le régime égyptien, des demandes d'opposition ont été favorables à la fermeture du canal de Suez. C'est le même sort pour le détroit d'Aden au Yémen, un pays en guerre civile, et pour le détroit d'Hormuz où la montée des tensions ne cessent jamais entre les autorités iraniennes et la marine occidentale, ainsi que les détroits du Sud-Est asiatique marqués par une présence permanente des pirates. La navigation par ces passages présente des risques élevés pour la marine marchande internationale.

Dans le même ordre d'idée, la navigation par le passage du Nord-Ouest fait l'objet de convoitise de la part des États importateurs d'énergie qui se préoccupent de la sécurité des échanges commerciaux. Dans ce sens, les États-Unis et la Chine, deux grands pays dépendants industriellement de l'importation des matières premières, convergent face à la Russie et le Canada en ce qui concerne la navigation par les passages arctiques<sup>188</sup>. Cela dit, l'exploitation des hydrocarbures en Arctique nécessite un investissement à la fois public et privé, qui va donner la priorité aux bénéfices par rapport aux questions environnementales, de la production jusqu'à l'acheminement vers les consommateurs. Cet investissement attire l'attention de plusieurs compagnies multinationales qui projettent d'exploiter ces ressources.

De toute évidence, la fin de la guerre froide permet dans une certaine mesure d'apaiser les tensions entre les deux superpuissances, ce qui a permis à l'Arctique de passer du statut de région de dissuasion militaire nucléaire à celui de zone présentant des intérêts économiques et stratégiques. Dans ce sens, des divergences auront lieu sur le statut juridique des routes maritimes. Le retour du rôle géopolitique de la Russie sur la scène internationale se justifie par un besoin de revivre le mythe de la

---

<sup>188</sup> David VanderZweig et Bi Jianhai, «China's Global Hunt for Energy » (2005) 84 Foreign Affairs Septembre/Octobre, n°5, à la p 37.

puissance de l'ancien empire soviétique. Par ailleurs, la Russie a manifesté des ambitions plus agressives dans le Caucase contre la Géorgie, un allié de l'Occident. De leur côté les États-Unis ne projettent pas pour le moment de revenir sur leur décision de qualification des détroits arctiques.



PARTIE II  
ANALYSE DES POSITIONS AMERICAINE ET CANADIENNE RELATIVES AU  
STATUT JURIDIQUE DU PASSAGE DU NORD-OUEST

Après un long processus de négociation, la CNUDM a vu le jour dans le cadre du désaccord relatif à la démarcation des espaces maritimes. L'objectif était de déterminer les modalités de la délimitation des zones de souveraineté nationale et de la haute mer, tout en créant des organes spéciaux en charge de la conciliation entre les revendications de souveraineté et le principe de *Res communis*. Cependant, notre problématique sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest relève les quatre régimes juridiques suivants :

- 1- Le régime des eaux historiques intérieures,
- 2- Le régime des eaux intérieures enfermées par les lignes de bases droites, hormis les eaux enfermées de la haute mer ou une partie de la mer territoriale en accord avec l'arrêt en matière des pêcheries Anglo-norvégiennes de 1951,
- 3- Le régime de la mer territoriale,
- 4- Le régime des détroits internationaux.

En revanche, si la zone des eaux intérieures et de la mer territoriale connaît une vigoureuse juridiction de l'État côtier, les pouvoirs de ce même État sont faibles voire absents dans la zone de la haute mer, une zone considérée comme *Res Communis* et régie par le droit commun<sup>189</sup>. Elle pourrait donc être exploitée par des pays autres que les pays côtiers. Désormais, selon la thèse canadienne, les eaux du passage du Nord-Ouest, font parties des deux premiers régimes, sur lesquelles le Canada détient la pleine juridiction. Les navires empruntant ces eaux devront forcément acquérir une permission de passage; en revanche, selon la thèse

---

<sup>189</sup> David Anderson, *Modern Law of the Sea: Selected Essays*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2008, à la p 233.

américaine, les eaux du passage du Nord-Ouest font partie de la mer territoriale canadienne, et les navires battant pavillon étranger ont le droit d'effectuer un passage inoffensif.

Depuis l'éclatement de la crise de *S.S Manhattan*, toutes les administrations américaines ont maintenu une position juridique contraire à celle du Canada, défendant l'idée que le passage du Nord-Ouest fait partie des eaux internationales<sup>190</sup>. Dans ce sens, et selon le droit de la mer, la souveraineté d'un État dans les eaux territoriales n'est pas absolue il ne peut pas y empêcher le droit de passage inoffensif, sauf pour les navires qui ne respectent pas les règles de navigation dans les eaux glaciales déterminées par l'OMI<sup>191</sup>.

En l'absence d'une organisation régionale de sécurité et d'un instrument juridique multilatéral pour l'Arctique, quelques institutions ont néanmoins vu le jour, mais leur compétence a été limitée pour des raisons politiques et stratégiques. Par exemple, à la demande des États-Unis, le Conseil Arctique ne peut pas trancher les questions dites de sécurité en Arctique. La faiblesse de ces institutions réside dans les actes constitutifs de ces derniers<sup>192</sup>. Leur régime ne prévoit pas d'obligations juridiques pour les parties, et n'impose pas de règles contraignantes pour ses membres. Par exemple, la mission du Conseil arctique se limite à un *forum* de

<sup>190</sup>Sur le plan diplomatique, certaines voix américaines minoritaires défendent la souveraineté canadienne sur ce passage : non seulement pour des raisons juridiques et historiques, mais aussi pour des raisons stratégiques et de sécurité en Amérique du Nord. Autrement dit, si le Canada assure le contrôle total du passage du Nord-Ouest, cela va également dans l'intérêt des États-Unis pour assurer la sécurité dans la région. Parmi ces voix on trouve celle de l'ancien ambassadeur de Washington à Ottawa P. Belluci, qui affirme qu'il est de l'intérêt des États-Unis de reconnaître la souveraineté canadienne sur le passage du Nord-Ouest.

<sup>191</sup>Department of Defense, *Report to Congress on Arctic Operations and the Northwest Passage*, OUSD (Policy) May 2011 à la p 11. «IMO's efforts to develop a mandatory Polar Code for vessels operating in the Arctic is one example of the kinds of changes that may occur over the near- to mid-term. The United States will remain actively engaged in the Arctic Council and other international forums in order to shape the development of applicable laws and regulations».

<sup>192</sup>*Déclaration d'Ottawa*. En ligne sur : <http://www.arctic-council.org/index.php/en/about/documents/file/13-ottawa-declaration>. Consulté le 21-06-12.

dialogue entre les huit pays membres en matière de développement durable, de protection de l'environnement et pour la protection des ours polaires<sup>193</sup>.

Par ailleurs, les autres États arctiques jouent un rôle primordial dans le règlement pacifique des différends de la région. En effet, au moment où le conflit entre le Canada et les États-Unis sur les frontières maritimes de la mer de Beaufort se trouve également sans solution, le différend maritime entre la Norvège et la Russie a été réglé en vertu d'un accord conclu le 27 avril 2010<sup>194</sup>. Cette initiative bilatérale constitue un succès dans le règlement des conflits frontaliers de la région. Par ailleurs, les cinq pays du bassin arctique ont reconnu dans la déclaration d'Ilulissat que la CNUDM est un instrument complet et suffisant pour régler leurs litiges en Arctique<sup>195</sup>. Ils ont manifesté aussi leur souhait d'étendre le champ de cet instrument juridique pour régler les questions relatives à la gestion des fonds marins, et à la recherche scientifique en Arctique. Ils sollicitent aussi de l'OMI que soit adopté un régime juridique de navigation, d'exploitation et de transport des hydrocarbures dans la région Arctique. Aujourd'hui, les défis dans l'Arctique canadien viennent spécialement de :

- La traversée de navires et de sous-marins de pavillons étrangers;
- L'exploitation des ressources naturelles,

<sup>193</sup> Department of Defense, *Report to Congress on Arctic Operations and the Northwest Passage*, OUSD (Policy) May 2011 à la p11. « Given the Arctic region's maritime characteristics, the U.S. Government will continue to hold the position that there is no need to create an overarching comprehensive international treaty or convention for the region analogous to the Antarctic Treaty, since the law of the sea already addresses Arctic Ocean issues. The U.S. Government will remain open to considering the need for new or enhanced international agreements or other mechanisms to address issues likely to arise from the changing climate, and will seek to strengthen as appropriate existing institutions designed to ensure that Arctic nations take a cooperative approach to emerging issues regarding the Arctic.

<sup>194</sup> Ministère des affaires étrangères norvégien, *Joint Statement on Maritime Delimitation and Cooperation in the Barents Sea and the Arctic Ocean*, par J.G.Store et S.Lavrow, Oslo, Ministère des affaires étrangères norvégien, 27 avril 2010.

<sup>195</sup> *Déclaration d'Ilulissat* du 28 mai 2008: «All five Arctic coastal states (United States, Russian Federation, Canada, Norway, and Denmark on behalf of Greenland) committed themselves to the orderly settlement of overlapping territorial claims through the established framework of the law of the sea».

- La délimitation du plateau continental des pays arctiques riverains<sup>196</sup>.

Incidentement, les objectifs de la politique canadienne en Arctique sont :

- Le maintien de la souveraineté nationale sur le territoire arctique à la limite des frontières reconnues par le droit international,
- La protection de l'environnement naturel, et
- La prospérité économique et sociale de la population locale<sup>197</sup>.

Du fait de l'accumulation des intérêts stratégiques et des intérêts économiques dans ce conflit, il se trouve que la plupart des États arctiques sont signataires de la CNUDM et se réfèrent à cet instrument<sup>198</sup> (le Canada étant l'un des pays qui trouve dans la CNUDM de 1982 la meilleure référence pour légitimer ses revendications)<sup>199</sup>. En effet, les États-Unis et le Canada débattent principalement sur la qualification du passage du Nord-Ouest en droit international ou non<sup>200</sup>. Nous allons analyser dans cette partie l'aspect juridique de notre sujet, en expliquant les deux positions contradictoires des États-Unis (**Chap. III**) et du Canada (**Chap. IV**) à la lumière du droit international et du droit comparé.

<sup>196</sup> Ceci dit, le plus sérieux des problèmes reste le transport par voie maritime via le passage du Nord-Ouest sans permission. C'est parce que c'est un sujet d'une portée nationale et internationale, l'Arctique occupe une place importante dans l'agenda de la politique étrangère canadienne.

<sup>197</sup> Gouvernement du Canada, «Énoncé de la politique étrangère du Canada pour l'Arctique, exercer notre souveraineté et promouvoir à l'étranger la stratégie pour le Nord du Canada», en ligne: [http://www.international.gc.ca/polar-polaire/canada\\_arctic\\_foreign\\_policy\\_booklet-la\\_politique\\_etrangere\\_du\\_canada\\_pour\\_arctique\\_livret.aspx?lang=fra&view=d](http://www.international.gc.ca/polar-polaire/canada_arctic_foreign_policy_booklet-la_politique_etrangere_du_canada_pour_arctique_livret.aspx?lang=fra&view=d). Consulté le 21-06-12.

<sup>198</sup> Candace L. Bates, « U.S Ratification of the U.N Convention on the Law of the Sea: Passive Acceptance is Not Enough to Protect U.S Property Interests » (2006) 31 *Nor Car. J.Int&Com. Reg.*, aux p 745 et 746. La Convention a été adoptée par la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et ouverte à la signature, ainsi que l'Acte final de la Conférence, à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982. La Conférence, convoquée en vertu de la résolution 3067 (XXVIII) adoptée par l'Assemblée générale le 16 novembre 1973. Avec 157 pays signataires, et 162 parties.

<sup>199</sup> LaBevrier R. Thual F, *La bataille du Grand Nord a commencé*, Paris, Perrin, 2008 à la p 99.

<sup>200</sup> Ted McDorman, «In the Wake of the Polar Sea; Canadian Jurisdiction and the Northwest Passage» (1986) 27 *C.de D.*, à la p 623.

### CHAPITRE III

## ÉVOLUTION DE LA POSITION JURIDIQUE AMÉRICAINE À L'AUNE DU DROIT INTERNATIONAL ET DE LA PRATIQUE AMÉRICAINE

Depuis le déclenchement de la crise du *S.S Manhattan* 1969, les États-Unis s'opposent clairement à la souveraineté canadienne sur les eaux de l'Arctique et du passage du Nord-Ouest en particulier. Ils ne reconnaissent pas une juridiction canadienne absolue sur tout l'Archipel arctique, pour une raison ou une autre, l'interprétation du principe de la liberté des mers étant l'une des raisons rapportées<sup>201</sup>. À partir des années 2000, cette position revient sur la scène présidentielle américaine<sup>202</sup>. Le gouvernement américain qualifie le passage du Nord-Ouest de détroit international. Ainsi, pour répondre aux exigences de la législation maritime canadienne relative à la navigation dans les eaux arctiques, les Américains fondent leur légitimité, en partie, sur l'argument en vertu duquel ils possèdent l'une des meilleures flotte de brise-glaces au monde, dont les accidents sont rarissimes, et par sa réputation de respecter les normes de sécurité en matière de navigation dans ces eaux telles que prescrites par l'OMI<sup>203</sup>. Par conséquent, la non-ratification de la

<sup>201</sup> James-Brown Scott, «Arctic Exploration and International Law» (1909) 3 Am.J.Int'l.L., aux p 928-941.

<sup>202</sup> Discours du président George W. Bush dans une conférence de presse le 21 août 2007.

<sup>203</sup> Organisation Maritime Internationale. Directives pour les navires exploités dans les eaux polaires *Résolution A.1024 (26)*, adoptée le 2 décembre 2009. Selon le Paragraphe 2.8 de cette résolution : «Les navires qui veulent naviguer dans l'environnement arctique ou antarctique ne seront pas tous capables de le faire en toute sécurité en tout lieu et à toutes les périodes de l'année. C'est pourquoi un système de classification polaire a été mis au point pour définir les différents niveaux de capacité. Parallèlement à l'élaboration des présentes Directives, l'Association internationale des sociétés de classification (IACS) a mis au point une série de Prescriptions uniformes qui, en plus des règles générales des sociétés de classification, portent sur les aspects essentiels de la construction des navires de classe polaire». À la p 5. Selon les dispositions du paragraphe 1.1.4 Chapitre 1 de cette résolution : « Tous les navires de classe polaire et le matériel devant se trouver à leur bord conformément aux présentes Directives devraient être conçus, construits et entretenus conformément aux normes nationales en vigueur de l'Administration ou aux prescriptions pertinentes d'un organisme reconnu qui assurent un degré de sécurité équivalent 3 pour le service auquel ils sont destinés. Il faudrait songer à la nécessité de tenir compte des aspects de l'hivernisation. Les navires qu'il est prévu d'exploiter en tant que brise-glace doivent faire l'objet d'un examen spécial» à la p10.

Selon le paragraphe 3.4.2 Chapitre 3 de cette résolution : «Tous les navires de classe polaire devraient avoir un double fond sur toute leur largeur et leur longueur entre la cloison du coqueron avant et la

CNUDM par les États-Unis leur laisse une marge de manœuvre importante pour interpréter -à leur façon- le droit coutumier de la mer et les décisions rendues par la C.I.J concernant le statut juridique des détroits<sup>204</sup>. En effet, le caractère pragmatique de la politique étrangère américaine sur le sujet dans son contexte régional et international peut ouvrir une perspective de réflexion pour saisir cette orientation politique.

Les États-Unis restent le seul pays de la région arctique à ne pas avoir ratifié la CNUDM, mais avec la possession d'une marine puissante, ils ont tort de trop s'appuyer sur le droit international coutumier<sup>205</sup>. Le refus de ratifier cette Convention vient en grande partie de la part des sénateurs américains qui craignent que les États-Unis perdent leur prestige en tant que puissance maritime<sup>206</sup>. Pourtant, les États-Unis respectent très largement le contenu de cette Convention<sup>207</sup>. Avec une présence

---

cloison du coqueron arrière. La hauteur de leur double fond devrait être conforme aux règles en vigueur des sociétés de classification. Leurs doubles fonds ne devraient pas servir à transporter des polluants sauf s'ils sont pourvus d'une double muraille conforme au paragraphe 3.4.1 ou, s'il s'agit de liquides d'exploitation, ces liquides sont transportés au droit des locaux de machines principales dans des citernes de 20 m<sup>3</sup> au plus chacune», à la p 14.

Voir aussi: Department of Defense, *Report to Congress on Arctic Operations and the Northwest Passage*, OUSD (Policy) May 2011. Dans ce rapport basé sur les informations de: «The USCG Intelligence Report on icebreaker classifications» on trouve:

«The International Maritime Organization (IMO) defines an icebreaker as “any ship whose operational profile may include escort or ice management functions, whose powering and dimensions allow it to undertake aggressive operations in ice-covered waters.” The USCG defines three comparative icebreaker categories based on displacement, power, and ability to break varying thicknesses of ice at a continuous speed of 3 knots: Heavy Icebreakers (6 feet at 3 knots, 21 feet backing and ramming; examples: USCGC POLAR SEA, USCGC POLAR STAR); Medium Icebreakers (4 feet at 3 knots, 8 feet backing and ramming; example: USCGC HEALY); and Light Icebreakers» à la p 26.

<sup>204</sup>Department of Defense, *Report to Congress on Arctic Operations and the Northwest Passage*, OUSD (Policy) May 2011 à la p 11.

« Applicable customary international law, as reflected in the LOS Convention, will guide development of the legal framework as the Arctic Ocean further opens to human activity».

<sup>205</sup> *Ibid.*, voir aussi: Scott Borgerson, «Arctic meltdown. The economic and security implications of global warming», *Foreign Affairs*, mars/avril 2008.

<sup>206</sup> Ronald O'Rourke, US Congressional Research Service, *Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress*, R41153, 15 octobre 2010. En ligne:

[http://assets.opencrs.com/rpts/R41153\\_20101015.pdf](http://assets.opencrs.com/rpts/R41153_20101015.pdf), consulté le 4 mai 2012.

<sup>207</sup>Department of Defense, *Report to Congress on Arctic Operations and the Northwest Passage*, OUSD (Policy) Mai 2011 à la p 11 .

«The United States will abide by international law and U.S. legal and regulatory mandates, including fulfilling its treaty obligations. Even though the United States is not a Party to the LOS Convention,

militaire en Alaska et au Groenland, cette puissance maritime reste un acteur primordial dans le règlement des contentieux arctiques, et notamment le litige sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest<sup>208</sup>.

Dans ce chapitre concernant la position américaine, nous allons d'abord examiner le lien qui existe entre le droit international coutumier et le droit de la mer comme fondement de la position américaine (**section 3.1**), pour ensuite analyser son impact sur la théorie et la pratique relatives à la souveraineté du passage du Nord-Ouest (**section 3.2**).

---

the United States will continue to adhere to the core principles of customary international law articulated in the LOS Convention, including the principles of freedom of navigation and overflight».

<sup>208</sup> Peter Prows, «Tough Love: The Dramatic Birth and Looming Demise of UNCLOS Property Law And What is to be done about it» (2007) 42 Tex. Int'l L.J à la p 244.

### 3.1 LE DROIT INTERNATIONAL COUTUMIER COMME FONDEMENT JURIDIQUE DE LA POSITION AMÉRICAINE

L'histoire du droit de la mer est marquée par l'opposition entre deux théories; la première stipule que les mers et les océans sont ouverts à la navigation et l'exploitation pour toute la Communauté internationale, et que par conséquent, ils ne peuvent faire l'objet d'une acquisition nationale par les États. De plus, le caractère géophysique des océans ne permet pas de les acquérir à titre privé<sup>209</sup>. La liberté des mers est le slogan de cette théorie. A cela s'oppose la deuxième théorie qui limite les droits de navigation au profit de la souveraineté des États, ainsi les eaux qui se trouvent sous leur juridiction peuvent faire l'objet d'une couverture législative, et donc d'une restriction d'utilisation aux pays étrangers. Le conflit entre ces deux théories s'explique en grande partie par l'intérêt accordé par les États du monde entier à la navigation comme une activité vitale aux échanges commerciaux et aux communications. Selon nous, le droit de passage inoffensif est considéré comme un compromis entre ces deux théories. Depuis sa cristallisation par la CNUDM de 1982, ce principe est devenu un droit indispensable pour la marine marchande, et jusqu'à présent, aucun État ne peut le contester. Les puissances maritimes, comme les États-unis, se réjouissent car il s'agit de l'un des piliers du droit coutumier, et les États côtiers sont conscients qu'il est une obligation inévitable<sup>210</sup>. Dans ce cadre, les juristes internationaux s'entendent pour qualifier le droit international d'un régime juridique organisant les relations entre les États, mais aussi entre les États et les Organisations internationales. Enfin, ils reconnaissent ainsi les régimes articulés des actions individuelles de la communauté des États comme étant des pratiques

---

<sup>209</sup> Erik M. Limpitlaw, «Is International Environmental Law Waterproof? » (2002) 29 *Syr.J.Int'l L.&Com*, aux p185-205.

<sup>210</sup> K.Hakapaa et E.J. Molenaar, «Innocent Passage-Past and Present» (1999) 23 *Marine Pol'y*, à la p131.

reconnues<sup>211</sup>. Dans un arrêt rendu en 1927, la Cour permanente de justice internationale a qualifiée le droit international de la façon suivante :

Le droit international régit les rapports entre les États indépendants. Les règles de droit liant les États précèdent donc de la volonté de ceux-ci, volonté manifestée dans des conventions ou dans des usages acceptés généralement comme consacrant des principes de droit, et établis en vue de la poursuite de buts communs. Les limitations de l'indépendance des États ne se présument donc pas<sup>212</sup>.

En effet, la CNUDM de 1982 est le résultat de l'entente entre les membres de la Communauté internationale pour unifier le droit de la mer. Cet instrument juridique représente l'un des succès internationaux en matière de codification et de développement progressif du droit international. Il a non seulement regroupé les dispositions des quatre Conventions de Genève, mais il a aussi harmonisé le droit international coutumier et le droit conventionnel. La codification de CNUDM représente la traduction par écrit des méthodes admises par la CDI, à savoir la codification des normes de la coutume internationale, leur cristallisation, et le développement progressif du droit international<sup>213</sup>. Dans le contexte du droit de la mer, toute distinction entre le droit codifié et le droit coutumier reste ambiguë, c'est la raison pour laquelle, il est d'un intérêt d'étudier la question du droit de passage dans les eaux arctiques dans sa dimension historico-juridique, et de visionner ainsi sa perspective contemporaine, en raison de la sensibilité du sujet de la souveraineté des États côtiers, et de l'importance de la marine marchande dans les relations internationales<sup>214</sup>. Le droit de la mer a connu un processus de développement qui est

---

<sup>211</sup> D.P.O'Connell, «The Juridical Nature of the Territorial Sea» (1971) 45 Brit.Y.B.Int'l.L. aux p 303-304.

<sup>212</sup> *Affaire S.S Lotus (France c. Turkey)*, P.C.I.J, Le 7 septembre 1927. (Série A- No. 10), à la p18. Recueil des arrêts.

<sup>213</sup> United Nations, *Documents on the Development and Codification of International Law*, Supplement to American Journal of International Law, Volume 41, N°.4, octobre 1947, à la p 29 et suivant, Voir aussi les articles 15-16-17 et 18 du statut de la Commission du droit international. en ligne : [http://untreaty.un.org/ilc/documentation/french/a\\_cn4\\_4.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/documentation/french/a_cn4_4.pdf). Consulté le 12-07-12.

<sup>214</sup> David Forman, «Uncharted Waters: Non-innocent Passage of Warships in the Territorial Sea» (1984) 21 San Diego L.Rev aux p 625 à 630.

passé du stade théorique et normatif, au stade pratique reconnu par la plupart des États comme base de codification. Désormais la portée de ces règles de droit est définie à travers leur codification puis, ces règles ont été étendues à travers leur application. Par conséquent, l'évolution du droit de la mer devient répétitive et cyclique.

*Conception du droit international coutumier de la mer* - Depuis trois siècles, le droit de la mer se compose de principes issus du droit coutumier. Par exemple les États qui possèdent les côtes revendiquent une large souveraineté sur la bande de la mer territoriale au-delà de l'autorité du principe fondamental de la liberté de la mer soutenue par les États de pavillon. Cette notion de liberté maritime inclut alors, la liberté de naviguer, l'accès aux ressources halieutiques, la recherche scientifique, la marine marchande et la marine navale.

En effet, le droit international coutumier est un droit qui trouve son origine dans les pratiques et les coutumes des États. Ce droit a continuellement reflété les besoins fondamentaux de la Communauté internationale<sup>215</sup>. Il représente aussi une source fondamentale du droit moderne des Nations<sup>216</sup>. Dans ce cadre, l'article 38(b) du statut de la CIJ reconnaît que la coutume est l'une des sources du droit international<sup>217</sup>.

<sup>215</sup> Hugo Caminos et Michael R. Molitor, « Perspectives on the New Law of the Sea: Progressive Development of International Law and the Package Deal » (1985) 79 Am. J. Int'l L, aux p.871 à 882.

<sup>216</sup> Martin Dixon, *Textbook on International Law*, London, Blackstone Press, 4<sup>th</sup> ed. 2000.

<sup>217</sup> *Statut de la CIJ*, article 38 :

1. La Cour, dont la mission est de régler conformément au droit international les différends qui lui sont soumis, applique :
  - a. les conventions internationales, soit générales, soit spéciales, établissant des règles expressément reconnues par les États en litige;
  - b. la coutume internationale comme preuve d'une pratique générale acceptée comme étant le droit;
  - c. les principes généraux de droit reconnus par les nations civilisées;
  - d. sous réserve de la disposition de l'Article 59, les décisions judiciaires et la doctrine des publicistes les plus qualifiés des différentes nations, comme moyen auxiliaire de détermination des règles de droit
2. La présente disposition ne porte pas atteinte à la faculté pour la Cour, si les parties sont d'accord, de statuer *ex aequo et bono*.

Le statut de la Cour a identifié deux éléments pour déterminer l'existence de la coutume dans un cas particulier : premièrement, l'état général de la pratique des États, et puis l'acceptation de la pratique par le droit, ou *l'opinio juris*, ce qui signifie la conviction que la pratique est aussi acceptée et reconnue par le droit international coutumier<sup>218</sup>.

La théorie de droit reçoit et accepte ces deux éléments cumulatifs afin d'établir l'existence d'une règle du droit international coutumier, et pour que la pratique soit acceptable, plusieurs facteurs doivent être pris en considération à savoir la nature, la durée et la répétitivité de la pratique, le niveau de la conformité par les États, l'uniformité et le consensus. Cela dit, ces éléments restent élastiques et dépendent des circonstances données<sup>219</sup>. Depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, les méthodes d'élaboration de nouvelles règles de droit international coutumier ont changé. Ce changement trouve son origine dans le remplacement des sources du droit international coutumier par des conventions internationales<sup>220</sup>. Actuellement, ces instruments juridiques sont vus comme une source légitime et fondamentale de la création du droit<sup>221</sup>. Il est reconnu aussi que dans certaines circonstances, les Conventions internationales peuvent produire des règles coutumières du droit qui s'appliquent à tous les États, y compris les non-signataires et les non-ratifiants de ces Conventions<sup>222</sup>, comme c'est le cas notamment des États-Unis.

Dans ce sens, la ratification et l'adoption par les États de certaines conventions sont l'évidence du droit international coutumier<sup>223</sup>. Ceci dit, d'autres

<sup>218</sup> Malcolm N. Shaw, *International Law*, Cambridge, Cambridge University Press, 4<sup>th</sup> ed. 1997, aux p 58 et 59.

<sup>219</sup> *Ibid* aux p 59 et 60.

<sup>220</sup> Louis B. Sohn. « The Law of the Sea :International Law Developments» (1984) 34 Am. U L. Rev, aux p 271 et 273. Aussi; Louis B. Sohn, « Generally Accepted International Rules» (1986) 61 Wash. L. Rev, aux p 1073 et 1078.

<sup>221</sup> Shaw (1997) *Supra* note 218 à la p 73.

<sup>222</sup> Kathryn Surace-Smith, «United States Activity Outside of the Law of the Sea Convention: Deep Seabed Mining and Transat Passage» [1984] Colum. L.Rev, aux p 1032 et 1035.

<sup>223</sup> Jonathon I. Charney, « International Agreements and the Development of Customary International

éléments doivent être pris en réflexion, tels que le fait que le traité devra être accepté par un nombre suffisant des États dans le système international, et que le nombre d'États dont les intérêts seront affectés par l'élaboration du traité soit significatif. Enfin, il faut que les dispositions du traité ne fassent l'objet d'aucune réserves par les États signataires. Une fois que ces conditions supplémentaires existent dans un traité multilatéral et qu'elles sont généralisables derrière les spécificités du traité, elles servent comme bases pour le droit international coutumier<sup>224</sup>.

Force des de constater que la Troisième Conférence du droit de la mer a adopté le « *Package Deal Theory* » qui ouvre une nouvelle perspective d'introduire le droit international coutumier. Dans la mesure où s'y trouvait des propositions pour faire adopter « les Actes unilatéraux », cette source renvoi aux actions des États qui ne font partie ni de la coutume, ni des traités, mais qui peuvent constituer une référence supplémentaire de la création du droit coutumier ou du droit conventionnel<sup>225</sup>.

*Le droit de la mer est d'inspiration coutumière* - La CNUDM de 1982, constitue jusqu'à présent l'instrument juridique le plus achevé adopté par la Communauté internationale<sup>226</sup>. Ce droit couvre la totalité des matières visées par les quatre Conventions de Genève de 1958. Certaines stipulations répètent le même contenu, d'autres contiennent plus d'explications et de détails par rapport aux Conventions précédentes. Des textes relatifs aux questions environnementales, à la protection des espèces marines et à la navigation maritime, ont été pris en compte par cette Convention. Avec cet instrument on a réussi à harmoniser les anciennes règles et les nouvelles règles. Ainsi, c'est un texte juridique multilatéral qui examine avec précision la question de la marine marchande dans les mers territoriales et la haute

---

Law» (1986) 61 Wash. L. Rev, à la p 971.

<sup>224</sup> Gary L.Scott et Craig L. Carr, «Multilateral Treaties and the Formation of Customary International Law» (1996) 25 Denv. J. Inter'l L. & Pol'y, aux p 71 et 72.

<sup>225</sup> Katherine N. Guernsey, Comment, «The North Sea Continental Shelf Cases» (2000) 27 Ohio N.U.L.Rev. 141, aux p 157 et 158.

<sup>226</sup> Bo Johnson Theutenberg, *The evolution of the Law of the Sea :A Study of Resources and Strategy With Special Regard to the Polar Regions*, London, Tycooly Intl Publishing, (1984).

mer. Son élaboration constitue un succès significatif pour l'incorporation de multiples règles du droit international coutumier<sup>227</sup>.

À la lumière des objectifs du travail de la Commission du droit international<sup>228</sup>, on trouve que la CNUDM traduit non seulement la cristallisation du droit international coutumier, mais aussi son innovation et son développement. Dans le cadre de cet objectif, la CNUDM de 1982, se réfère perpétuellement au «*Package Deal Theory*»<sup>229</sup>, notamment pour procéder à la signature des États. Selon l'esprit de cette théorie, les conflits maritimes sont reliés les uns les autres, et pour les régler pacifiquement, ils devront être traités dans leur ensemble.

Ainsi, cette méthode peut être utilisée pour justifier l'attribution du statut du droit international coutumier pour les deux instruments conventionnels formellement associés à la CNUDM, à savoir l'Accord du 28 juillet 1994 relatif à l'application de la partie XI de ladite convention<sup>230</sup>, et l'Accord de 1995 relatif à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de la ZEE (stocks Chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs<sup>231</sup>. Ces accords figurent parmi les normes les plus émergées qui feront parties par la suite de la CNUDM. En effet, le «*Package Deal Theory*» a été accepté

<sup>227</sup> Luke T. Lee, «The Law of the Sea Convention and Third States » (1983) 77 Am.J.Int'l L, aux p 541 et 566.

<sup>228</sup> *Statut de la Commission du droit internationale*, article 17. En ligne :

[http://untreaty.un.org/ilc/documentation/french/a\\_cn4\\_4.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/documentation/french/a_cn4_4.pdf). Consulté le 10-07-12

<sup>229</sup> *Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités*, art 34, 23 Mai 1969, 1155 UNTS.331

<sup>230</sup> *Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982*. Résolution adoptée par l'Assemblée Générale.

[sans renvoi à une grande commission (A/48/L.60 et Add.1)] A/RES/48/263. Le 17 août 1994.

<sup>231</sup> *Accord de 1995 relatif à la conservation et à la gestion des stocks de poissons*. Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2167, p. 3; et notification dépositaire C.N.99.1996.TREATIES-4 du 7 Avril 1996. Entrée en vigueur le 11 décembre 2001, Enregistrement Le 11 décembre 2001, N°37924. Signé par le Canada le 4 décembre 1995 et ratifié le 3 août 1999. Signé par les États-unis le 4 décembre 1995 et ratifié le 21 août 1996. L'Accord a été adopté le 4 août 1995 à New York par la Conférence des Nations Unies sur les stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchant) et les stocks de poissons grands migrateurs. Conformément à son article 37, l'Accord était ouvert à la signature des États et autres entités visés à l'article 305 1) a), c), d), e) et f) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York du 4 décembre 1995 au 4 décembre 1996 inclus.

par la majorité des États et représente sans doute le début du développement du droit international coutumier des affaires maritimes. Par ailleurs, certaines dispositions représentent un compromis pratique qui dépend dans certaines mesures de l'interrelation d'un réseau complexe d'intérêts étatiques. C'est l'exemple du droit de passage inoffensif qui concerne notre cas d'espèce relatif aux droits de navigation au passage du Nord-Ouest, et dont les règles sont difficiles à déterminer. Selon Brian Smith: «The degree, therefore, to which a given provision may be defined as evidentiary of the present opinion of States as to existing, emerging, or preferred customary law, is difficult to fix»<sup>232</sup>.

La CNUDM de 1982 a codifié le droit international coutumier préexistant sans contraindre les États non signataires de l'appliquer à la lettre. Par ailleurs, la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, stipule que : «Le traité ne crée pas des droits et des obligations pour les États tiers sans leur consentement, mais ces règles peuvent être interprétées d'un point de vue coutumier<sup>233</sup>».

Dans le même ordre d'idées, la *Charte des Nations Unies* prévoit dans son article 2(6) que : «L'Organisation fait en sorte que les États qui ne sont pas membres des Nations Unies agissent conformément à ces principes dans la mesure nécessaire au maintien de la paix et de la sécurité internationale».

L'esprit de ce paragraphe complète les dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article (2)<sup>234</sup>, et l'importance accordée par les Nations Unies à la question de non ingérence dans les affaires intérieures des États<sup>235</sup>, l'égalité souveraine des États, le non recours à la force et le droit à l'autodétermination<sup>236</sup>. Ces principes reconnus universellement comme fondamentaux pour le droit international, sont considérés comme des normes coutumières préexistantes et ayant donc précédé la codification de

<sup>232</sup> Brian Smith, «Innocent Passage as a Rule of Decision : Navigation v. Environmental Protection» (1982) 21 Colum. J. Transnat'l L, aux p 40 à 72.

<sup>233</sup> *Supra* note 229 art 38.

<sup>234</sup> *Charte des Nations Unies*, 26 juin 1945, RT Can 1945 n°7. art 2 (3) (4).

<sup>235</sup> *Ibid*, art 2 (7).

<sup>236</sup> *Ibid*, art 1(2) et art 2 (1).

la *Charte des Nations Unies*. C'est dans cette perception que la résolution Eichmann a été adoptée par le Conseil de sécurité<sup>237</sup>.

Force est de constater que plusieurs règles d'origine coutumière ont été incorporées dans les provisions de la CNUDM de 1982. Le passage inoffensif est un exemple pertinent. C'est un droit pour les navires de pavillon étranger de naviguer librement dans les eaux de la mer territoriale d'un autre État côtier<sup>238</sup>, mais sans pénétrer dans les eaux intérieures ni solliciter les services de mouillage dans les eaux de cet État<sup>239</sup>. Ce passage doit s'effectuer sans porter atteinte à la paix et à la sécurité de l'État côtier<sup>240</sup>, et doit être continu et rapide, à l'exception d'un arrêt exceptionnel et soudain perturbant la navigation et nécessitant en effet une assistance aux personnes navires et aéronefs en état de danger et de détresse<sup>241</sup>.

La Convention de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë avait déjà adopté le droit de passage inoffensif. Cette convention a été ratifiée par 86 États<sup>242</sup>. Si on prend en considération les éléments de la durée de l'extension de la pratique et de l'uniformité dans la Convention de 1958, on découvre que la pratique actuelle des États se trouve satisfaite. Ainsi, selon les décisions judiciaires internationales et les dispositions conventionnelles, *l'opinio juris sive necessitatis* est un élément qui se trouve satisfait conformément aux obligations contemporaines de la CNUDM de 1982. En plus du régime de passage inoffensif, la CNUDM de 1982 a introduit

---

<sup>237</sup> *L'Affaire Adolf Eichmann* : M. Eichmann avait filé aux processus de Nuremberg et s'est réfugié en Argentine après la fin de la Deuxième Guerre mondiale. En 1960, dans une opération clandestine, les services secrets israéliens l'enlèvent de l'Argentine. Ce dernier pays proteste contre la violation de sa souveraineté territoriale par Israël. Dans sa décision 138 du 23 Juin 1960, le Conseil de sécurité considère que :

-La violation de la souveraineté d'un État Membre est incompatible avec la Charte des Nations Unis.

Et souligne aussi que :

-La répétition d'actes comme celui qui est à l'origine de la présente situation impliquerait la destruction des principes sur lesquels repose l'ordre international, ce qui créerait un climat d'insécurité et de méfiance incompatible avec le maintien de la paix.

<sup>238</sup> *Supra* note 12, art 17.

<sup>239</sup> *Ibid.* art 18.

<sup>240</sup> *Ibid.* art 19.

<sup>241</sup> *Ibid.* art 18 (2).

<sup>242</sup> *Supra* note 11.

d'autres principes dérivés de la coutume internationale, à savoir la liberté de la haute mer garantie par l'article 87(1) qui stipule que :

1. La haute mer est ouverte à tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment pour les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral :
  - a) la liberté de navigation;
  - b) la liberté de survol;
  - c) la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins, sous réserve de la partie VI;
  - d) la liberté de construire des îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international, sous réserve de la partie VI;
  - e) la liberté de la pêche, sous réserve des conditions énoncées à la section 2;
  - f) la liberté de la recherche scientifique, sous réserve des parties VI et XIII.

Ainsi la question de la souveraineté des États côtiers au-delà des eaux territoriales est soulevé par l'article 2(1) qui stipule que : «La souveraineté de l'État côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures et, dans le cas d'un État archipel, de ses eaux archipélagiques, à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territoriale».

En revanche, la CNUDM a modifié, dans certaines mesures, les normes coutumières à la demande des États. Les limites de la mer territoriale sont un exemple à souligner. Lors de la Troisième Conférence, cet espace avait été limité à trois milles marins selon les termes du droit international coutumier (rappelons que cette limitation a tenu durant toute la période du XIXe siècle)<sup>243</sup>. À partir de 1960 la plupart des États réclament une mer territoriale de moins de 12 milles marins. Cette position n'a pas duré longtemps puisque certains États sont revenus sur leurs décisions en réclamant 12 milles marins ou plus, ce qui ne concorde pas avec les intérêts des puissances maritimes et notamment les États-Unis. La CNUDM a modifié à l'article 3 cette limite de la mer territoriale en la fixant à 12 milles marins. Ce

<sup>243</sup> Churchill RR & A.V Lowe, *The Law of the Sea*, Manchester, Manchester University Press, 1983, aux p 65 et 66.

changement constitue un développement significatif du droit international coutumier qui s'adapte avec les circonstances contemporaines. D'autres développements sont à souligner, il s'agit de la juridiction sur le fond des mers et des océans, ainsi que le secteur des pêches des poissons migratoires. Ces sujets ont été traditionnellement soumis au régime de la doctrine de la liberté des hautes mers<sup>244</sup>. Cependant, dans la CNUDM de 1982, on s'aperçoit que la question des fonds des mers<sup>245</sup> se trouve sous le régime de la Partie XI de cette Convention<sup>246</sup>. D'autre part, les pêcheries dans les hautes mers sont couvertes par le régime de la Convention sur les hautes mers<sup>247</sup>.

« *Cristallisation* » *jurisprudentielle et doctrinale du droit international coutumier de la mer* - Dans les différentes décisions rendues par la CIJ, on reconnaît l'existence de la cristallisation des règles du droit international coutumier. Par exemple dans l'affaire du plateau continental de la mer du Nord, la Cour a précisé que la participation d'un grand nombre d'États à la convention est suffisante pour qu'une règle soit acceptée. En effet la Cour a conclu que :

En ce qui concerne les autres éléments généralement tenus pour nécessaires afin qu'une règle conventionnelle soit considérée comme étant devenue une règle générale de droit international, il se peut que, sans même qu'une longue période se soit écoulée, une participation très large et représentative à la convention suffise, à condition toutefois qu'elle comprenne les États particulièrement intéressés<sup>248</sup>.

La Cour confirme aussi que cela peut constituer l'une des méthodes par lesquelles des nouvelles règles du droit international coutumier ont été formées<sup>249</sup>.

Ainsi, la CIJ a précisé que:

---

<sup>244</sup> Kathryn Surace-Smith, «United States Activity Outside of the Law of the Sea Convention: Deep Seabed Mining and Transit Passage» (1984) 84 Colum Law Rev, aux p1036 à 1038.

<sup>245</sup> *Supra* note 12, art 1(1).

<sup>246</sup> *Supra* note 12, art 134 (2).

<sup>247</sup> *Convention sur les hautes mer*, art 2 (2), 29 avril 1958, 13 U.S.T. 2312, T.I.A.S. No .5200, 450 U.N.T.S. 82.

<sup>248</sup> *Affaires du Plateau continental de la mer du Nord (RFA/Danemark, RFA/Pays-Bas)* Arrêt du 20 février 1969, C.I.J Recueil 1969, à la p 42 paragraphe 73.

<sup>249</sup> Louis B.Sohn, « Generally Accepted International Rules» (1986) 61 Wash. L. Rev, à la p1076.

De toute manière, les considérations ou conclusions que la Cour peut formuler au sujet de l'application des tendances concernent exclusivement les relations juridiques entre les Parties à la présente instance.

Au surplus, il aurait incombé à la Cour de tenir compte d'office des travaux de la conférence, même si les Parties n'en avaient rien dit dans le compromis; la Cour ne saurait en effet négliger une disposition du projet de convention si elle venait à conclure que sa substance lie tous les membres de la communauté internationale du fait qu'elle consacre ou cristallise une règle de droit coutumier préexistante ou en voie de formation<sup>250</sup>.

La Cour a conclu:

Bien que le fait qu'il ne se soit écoulé qu'un bref laps de temps ne constitue pas nécessairement en soi un empêchement à la formation d'une règle nouvelle de droit international coutumier à partir d'une règle purement conventionnelle à l'origine, il demeure indispensable que dans ce laps de temps, aussi bref qu'il ait été, la pratique des États, y compris ceux qui sont particulièrement intéressés, ait été fréquente et pratiquement uniforme dans le sens de la disposition invoquée et se soit manifestée de manière à établir une reconnaissance générale du fait qu'une règle de droit ou une obligation juridique est en jeu<sup>251</sup>.

En effet, la cristallisation du droit constitue une étape importante dans la formation du droit international coutumier, ainsi qu'une voie primordiale à sa création<sup>252</sup>. En ce qui concerne notre cas d'espèce sur le droit de navigation au passage du Nord-Ouest, force est d'admettre que la CNUDM a cristallisé différentes normes relatives au régime du passage en transit, rappelant que selon l'article 38(2) de cette Convention :

On entend par « passage en transit » l'exercice, conformément à la présente partie, de la liberté de navigation et de survol à seule fin d'un transit continu et rapide par le détroit entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive. Toutefois, l'exigence de la continuité et de la rapidité du transit n'interdit pas le passage par le détroit pour accéder au territoire d'un

<sup>250</sup> *Affaire du plateau continental (Tunisie/Jamahiriya Arabe Libyenne)*, Avis consultatifs et ordonnances du 24 février 1982. CIJ rec, 18. à la p 38 Paragraphe 24.

<sup>251</sup> *Supra* note 248 à la p 43, au paragraphe 74.

<sup>252</sup> *Ibid.*

État riverain, le quitter ou en repartir, sous réserve des conditions d'admission sur le territoire de cet État.

Contrairement au passage inoffensif, le passage en transit permet aux aéronefs de voler au dessus des détroits internationaux<sup>253</sup>. Ainsi le passage en transit s'effectue dans des conditions normales<sup>254</sup>, incluant un passage non suspendu des navires et aéronefs militaires<sup>255</sup>.

La genèse du droit de passage en transit est le produit de divers facteurs et éléments. Parmi ces éléments, on trouve la préservation du droit de navigation et de survol dans les détroits internationaux dans la limite de la mer territoriale qui est de 12 milles marins. Si ce droit a été soulevé durant la création du régime de passage en transit lors de la Troisième Conférence<sup>256</sup>, en réalité, le passage en transit est un principe émergent du droit coutumier qui est codifié par la CNUDM. D'autres normes ont connu le même sort, à savoir le droit de passage dans les eaux archipélagiques<sup>257</sup>, l'établissement de la ZEE<sup>258</sup>, la reconnaissance du statut du patrimoine commun de l'humanité des fonds des mers et des océans<sup>259</sup>, ainsi que le statut du plateau continental dans le droit de la mer. Cela dit, si les États arctiques n'arrivent pas à s'entendre par un règlement bilatéral des conflits relatifs à la souveraineté, la CNUDM n'a établi que des mécanismes limités de résolution des différends.

*Le développement progressif du droit international coutumier de la mer* - La décision de la CIJ relative à l'affaire du plateau continental de la mer du Nord, constitue un cas significatif de développement du droit international coutumier<sup>260</sup>.

<sup>253</sup> *Supra* note 12, art 38(1).

<sup>254</sup> *Supra* note 12, art 39 (1) (c).

<sup>255</sup> *Supra* note 12, art 44.

<sup>256</sup> Division des Nations Unies pour les affaires océanographiques et du droit de la mer, *La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer: Perspectives historiques*, Doc off NU, (1998).

<sup>257</sup> *Supra* note 12, art 53.

<sup>258</sup> *Supra* note 12, art 55 Partie V.

<sup>259</sup> Natalie Klein, *Dispute settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005 à la p 19.

<sup>260</sup> *Supra* note 248.

Dans cette affaire, l'une des parties, l'Allemagne, n'a pas ratifié la Convention de 1958 sur le plateau continental. Par conséquent, le principe de l'équidistance ne peut pas s'appliquer selon la position de ce pays qui ne reconnaît pas la méthode de tracé du plateau continental de la mer du Nord selon la version danoise et néerlandaise.

Dans ce sens la Cour avait conclu que :

La situation juridique est donc que les Parties ne sont tenues d'appliquer ni la Convention de 1958 qui n'est pas opposable à la République fédérale, ni la méthode de l'équidistance en tant que règle obligatoire de droit coutumier, ce qu'elle n'est pas. Mais entre États qui ont un problème de délimitation latérale de plateaux continentaux limitrophes il demeure des règles et principes de droit à appliquer et il ne s'agit, en l'espèce, ni d'une absence de règles, ni d'une appréciation entièrement libre de la situation par les Parties. Il ne s'agit pas non plus, si le principe de l'équidistance n'est pas la règle de droit, d'avoir à titre subsidiaire une autre règle unique équivalente<sup>261</sup>.

Dans ce cas, la Cour reconnaît le droit de l'Allemagne de ne pas être contrainte par les obligations conventionnelles en absence de sa ratification de la Convention de 1958. Pourtant la Cour a conclu dans cette affaire que l'absence des formalités de ratification ne désengage pas entièrement un État d'être soumis aux principes de l'Estoppel<sup>262</sup>, par lesquelles les conduites d'un État, ses déclarations et ses coutumes sont des éléments suffisants pour engager ses responsabilités envers d'autres États<sup>263</sup>. La Cour a rejeté le fait que l'Allemagne soit liée par l'article 6 en vertu de la doctrine de l'Estoppel, et même si ce pays ne reconnaît pas le régime conventionnel de délimitation, il peut néanmoins être lié par le droit international

<sup>261</sup> *Affaires du plateau continental de la mer du Nord, (République fédérale d'Allemagne/Danemark, République fédérale d'Allemagne/Pays-Bas)*, Arrêt du 20 février 1969, Recueil des arrêts, Avis consultatifs et ordonnances, Paragraphe 83 à la p 47.

<sup>262</sup> Martin Antoine, *L'Estoppel en droit international public*, Paris, A.Pedone, 1979, à la p 384. «Principe interdisant à un État de contredire une position qu'il a prise antérieurement et dans laquelle les tiers avaient placé leur légitime confiance». En ligne:

[http://data.bnf.fr/12209427/estoppel\\_\\_droit\\_international\\_/](http://data.bnf.fr/12209427/estoppel__droit_international_/) Consulté le 23-06-12.

<sup>263</sup> *Affaire de la Temple de Preah Vihear, (Cambodge c. Thailand)*. Arrêt du 15 Juin 1962, [1962] CIJ.rec. la CIJ a décidé : «Qu'en substance, une partie peut opposer une exception d'irrecevabilité à l'allégation d'une partie dès lors que contraire au droit, elle est contraire à une attitude antérieurement adoptée par la partie qui l'avance».

général ou le droit international coutumier. La question des réserves unilatérales sur certaines provisions par l'une des parties peut affaiblir l'argument selon lequel, chaque provision présente une norme préexistante ou bien une norme de droit international coutumier cristallisée. Dans ce sens la Cour a précisé :

Les considérations qui précèdent amènent nécessairement la Cour à conclure que l'article 6 de la Convention de Genève n'est pas applicable en tant que tel aux délimitations visées en l'espèce; il devient donc superflu de traiter de certaines questions d'interprétation ou d'application qui pourraient se poser s'il en allait autrement.

On voit clairement que devant la complexité de cette affaire, la Cour a été orientée vers la piste de l'interprétation des règles du droit international coutumier. La Cour souligne que si le contenu du droit est sujet à réserves sous les dispositions des conventions internationales, l'article 6 peut être introduit dans la branche du droit international coutumier par le biais du droit positif. Une tel développement peut se produire par le moyen d'une méthodologie reconnue de la formation de nouvelles règles de droit international coutumier, à savoir l'introduction des normes créant les caractéristiques de la règle elle même, l'engagement des États par des conventions, et l'existence des pratiques identiques des États, ce qui peut être qualifié de création du droit<sup>264</sup>. Dans certains cas, les dispositions ne peuvent être prises sans s'adapter aux dispositions du droit international coutumier. L'article 309 de la CNUDM prévoit par exemple que : « La Convention n'admet ni réserves ni exceptions autres que celles qu'elle autorise expressément dans d'autres articles ».

En effet, la CNUDM a été ratifiée par la majorité des membres de la Communauté internationale, mais le caractère coutumier de la Partie XI relative au régime des mines des fonds des mers et des océans, a fait l'objet d'incertitude en raison de la position des pays industriels et notamment les États-Unis. Ces pays ont manifesté un grand intérêt à l'exploitation de ces fonds pour leur seul profit, en raison

---

<sup>264</sup> *Ibid.*

de l'existence d'énormes réserves de mines et d'hydrocarbures dans cette Zone<sup>265</sup>. Cependant, ces pays estiment en même temps qu'ils perdent leurs intérêts en partageant le savoir-faire et en transférant la technologie via l'origine coutumière de la Partie XI de la CNUDM<sup>266</sup> qui fait le point sur le patrimoine commun de l'humanité<sup>267</sup>.

En revanche, la Partie XI de la CNUDM ne peut se transformer en un droit international coutumier par le biais de la cristallisation des normes coutumières émergentes. Pour les mêmes motifs, cette partie ne constitue pas une codification des normes coutumières préexistantes. De plus, l'élément de la pratique des États n'est pas établi. En effet, la partie XI de la CNUDM ne peut être considérée comme une coutume traditionnelle. Si des provisions de la Convention font l'objet de réserves établissant le processus de développement d'un nouveau droit coutumier, il n'y a pas une raison qu'il n'en soit pas de même pour la Partie XI, et si cette vision est acceptée, la signature de l'Accord de 1994<sup>268</sup> par les États-Unis et d'autres pays industrialisés sera sans doute vu comme une étape au sein de son parcours visant à devenir un droit international coutumier.

<sup>265</sup> *Supra* note 12 art 133 (a).

«On entend par «ressources» toutes les ressources minérales solides, liquides ou gazeuses in situ qui, dans la Zone, se trouvent sur les fonds marins ou dans leur sous-sol, y compris les nodules polymétalliques».

Par exemple selon nous, l'enjeu de l'exploitation des ressources du Caspienne en Asie centrale est une raison qui diverge entre les pays littorales pour déterminer le statut juridique du Caspienne, s'agit tel d'un lac ou d'une mer?

<sup>266</sup> Bernard H. Oxman, «The Law of the Sea Forum: the 1994 Agreement on Implementation of the Seabed Provisions of the Convention on the Law of the Sea» (1994) 88 Am. J.Int'l L aux p 687 et 688.

<sup>267</sup> *Supra* note 12, art 136.

<sup>268</sup> *Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982*, 17 août 1994, A/RES/48/263. [Résolution adoptée par l'Assemblée Générale-Quarante-huitième session].

### 3.2 LES ARGUMENTS DE LA POSITION AMÉRICAINE : ENTRE LA THÉORIE ET LA PRATIQUE

Bien que les tribunaux américains se réfèrent aux législations nationales en matière de conflits maritimes pour vérifier ou soutenir la validité d'une règle coutumière internationale<sup>269</sup>, la Cour suprême des États-Unis a conclu pour l'affaire *Scotic* de 1871 ce qui suit :

Bien des usages qui existent, et qui ont force de loi, doivent leur origine sans doute aux prescriptions d'un seul État et avaient au premier abord une application limitée; mais ils sont devenus des obligations universelles. Ceci n'a pas pour effet de donner une jurisprudence extraterritoriale<sup>270</sup>.

Par ailleurs, le droit maritime américain constitue une source fondamentale de règlement de différends relatifs à la souveraineté maritime. Dans ce cadre, le Congrès des États-Unis a élaboré une série de lois relatives aux questions arctiques, donnant un large pouvoir aux autorités maritimes compétentes à savoir *U.S Coast Guard* et *U.S Navy*<sup>271</sup>.

Sur le plan international, les États-Unis et le Canada ont signé en 1988 l'Accord d'Ottawa, qui prévoit que Washington prévienne à l'avance le Canada de toute traversé de brise-glaces de la Garde côtière américaine. Pourtant cette convention ne règle pas profondément le conflit, les deux pays ayant clairement

<sup>269</sup> *Affaire relative a certains inérêts allemands en Haute-Silésie polonaise*. (1925) Arrêt N°6, CPJI (sér A) n°6 à la p20.

<sup>270</sup> *Affaire Scotie V. USA, la cour suprême des États-Unis*, (1871). [notre traduction].

<sup>271</sup> U.S. Department of Homeland Security, United States Coast Guard, Office of Law Enforcement Policy (CG-MLE). En ligne sur: <http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg531/default.asp>. Consulté le 15-07-12. The Coast Guard, as the nation's leading maritime law enforcement agency, has broad, multifaceted jurisdictional authority. The statutory basis for all law enforcement missions is contained in 14 U.S.C. 2, which provides: «The Coast Guard shall enforce or assist in the enforcement of all applicable Federal laws on, under, and over the high seas and waters subject to the jurisdiction of the United States.» In addition, 14 U.S.C. 89 authorizes the Coast Guard to board any vessel, subject to the jurisdiction or operation of any law of the United States, in order to make inquiries, examinations, inspections, searches, seizures, and arrests for the enforcement of U.S. law». Voir aussi: NSPD-66/HSPD-25 explicitly states: «The United States exercises authority in accordance with lawful claims of United States sovereignty, sovereign rights, and jurisdiction in the Arctic region, including sovereignty within the territorial sea, sovereign rights and jurisdiction within the United States exclusive economic zone and on the continental shelf, and appropriate control in the United States contiguous zone».

précisé dans cet Accord que : «rien dans cet accord [...] n'affecte les positions respectives des gouvernements des États-Unis et du Canada sur le droit de la mer»<sup>272</sup>.

Depuis la signature de cet Accord, les deux pays ont gardé leurs positions respectives. En raison de la situation du passage du Nord-Ouest entre deux hautes mers, l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, les États-unis, soutenu par d'autres pays membres de l'Union européenne, maintiennent le statut de détroit international. Conformément au principe de la liberté des mers, la marine américaine ne devrait pas être restreinte dans sa liberté de navigation. L'arrêt de la CIJ sur le détroit de *Corfou* est interprété à titre de référence pour appuyer cette position. Les États-Unis confirment qu'au-delà de 12 milles marins, les eaux ne sont plus sous juridiction absolue de l'État côtier. En effet, aucune permission n'est requise pour les utiliser à des fins de navigation. De même, la jurisprudence internationale a admis à de nombreuses reprises, la possibilité d'existence d'une coutume internationale locale ou régionale<sup>273</sup>. Dans l'Affaire du droit de passage sur le territoire indien, la CIJ a conclu :

On voit difficilement pourquoi le nombre des États entre lesquels une coutume locale peut se constituer sur la base d'une pratique prolongée devrait nécessairement être supérieur à deux. La Cour ne voit pas de raison pour qu'une pratique prolongée et continue entre deux États, pratique acceptée par eux comme régissant leurs rapports, ne soit pas à la base de droits et d'obligations réciproques entre ces deux États<sup>274</sup>.

Cela dit, l'article 38 du statut de la CIJ confirme que toute coutume implique l'existence d'une pratique «*acceptée comme étant du droit*». Cependant, pour qu'une règle coutumière soit obligatoire, elle doit être d'ailleurs reconnue comme étant du droit et ne doit pas être seulement effective. Les États-Unis reconnaissent que les règles de la CNUDM relatives aux droits de navigation reflètent le droit international

<sup>272</sup> Christopher Kirkey, «Smoothing troubled waters: the 1988 Canada-United States Arctic cooperation agreements» (1995) *International Journal*, vol. L, n°2, à la p 417.

<sup>273</sup> *Affaire Haya de la Torre, (Colombie c. Pérou)* Arrêts du 20 Novembre 1950 et du 13 Juin 1951. C.I.J. Rec.1950, pp 276 et 1951, à la p 81.

<sup>274</sup> *Affaire du droit de passage sur le territoire indien, (Portugal c. Inde)* vol. I. Arrêt du 12 avril 1960, [1960] C.I.J. rec, à la p 39.

coutumier, et puisque les enjeux entourant le Passage du Nord concernent en premier lieu les droits de navigation des États de pavillon, ils souscrivent aux règles contenues dans la CNUDM de 1982 comme des règles de droit international coutumier.

*Interprétation américaine de l'arrêt de la CIJ sur le détroit de Corfou et son implication sur le cas du passage du Nord-Ouest* - Les États-Unis prétendent que les eaux du passage du Nord-Ouest se trouvent dans un détroit international dans lequel la navigation est un droit garanti par le droit de la mer. Cette voie constitue pour les États-unis une route maritime stratégique<sup>275</sup>. Lorsqu'on parle de la navigation maritime internationale par le passage du Nord-Ouest, il s'agit en premier lieu des navires américains car la réaction canadienne sur l'utilisation du passage du Nord-Ouest fait référence aux traversées des navires américains, à savoir : le pétrolier *S.S Manhattan* entre 1969 et 1970, et le brise-glace *USCGS Polar Sea* en 1985. Les voyages de ces deux navires de pavillon américain n'étaient pas effectués avec le consentement du Canada. Ceci fut alors entendu comme une intention d'internationaliser les eaux du passage du Nord-Ouest.

Les États-Unis ne reconnaissent pas la souveraineté canadienne sur les eaux du passage du Nord-Ouest. Faisant partie d'eaux internationales, ce passage est par conséquent qualifié d'international par cette puissance maritime. En effet, le statut juridique des passages maritimes internationaux est toujours caractérisé, d'une part, par le droit des États de pavillon à la liberté de navigation, et d'autre part, par le droit des États côtiers d'exercer une juridiction limitée<sup>276</sup>. En cas d'absence du statut international d'un détroit, le droit de passage en transit est reconnu par la CNUDM de 1982, mais sous certaines conditions, et ce pour ne pas mettre en péril les droits de l'État côtier<sup>277</sup>.

<sup>275</sup> John W. Rolph, «Freedom of Navigation and the Black Sea Bumping Incident: How Innocent Must Innocent Passage Be? » (1992) 135 *Mil.L.Rev.*, à la p 137.

<sup>276</sup> Ruth.Lapidoth, «Freedom of Navigations-Its Legal History and Its Normative Basis». [1974-1975] *J.Mar.I, &Com.*, à la p 295.

<sup>277</sup> *Supra* note 12, art 38 (2):«On entend par *Passage en Transit* l'exercice conformément à la présente partie, de la liberté de navigation et de survol à seule fin d'un transit continu et rapide par le détroit entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute

Sous l'ancien régime de la convention de Genève de 1958, il est reconnu un droit de passage inoffensif pour tous les navires étrangers dans les détroits utilisés fréquemment pour la navigation maritime internationale. Ce passage ne pourra pas être suspendu, et il s'étend aux navires de guerre et aux sous-marins, à condition qu'ils montent à la surface et exposent leur pavillon. Selon les États-Unis, ce droit est garanti par le droit international coutumier, qui est rappelé par la CIJ dans son arrêt relatif au détroit de *Corfou* de 1949. En effet, il ne devrait pas être empêché par l'État côtier, pourtant, il est de la responsabilité des navires étrangers que ce passage ne soit pas provocant.

En revanche, si un droit de passage en transit est autorisé au passage du Nord-Ouest, il inclura des pétroliers, des brise-glaces, des navires de guerres et des sous-marins. Dans son arrêt sur le détroit de *Corfou*, la CIJ s'est inspirée en grande partie du droit international coutumier pour garantir le droit de passage inoffensif : « C'est en accord avec un principe coutumier que les États, pendant une période de paix, ont le droit de transiter sans autorisation de l'État côtier, ce dernier n'a pas le droit d'interdire un passage inoffensif en période de paix<sup>278</sup> ». L'affaire du détroit de *Corfou*, opposant le Royaume-Uni à l'Albanie devant la CIJ, constitue une jurisprudence pertinente en matière de droit de passage dans les détroits maritimes.

La CIJ a confirmé dans cette affaire que le caractère international d'un détroit doit répondre à deux critères. Tout d'abord, il faut que le détroit soit un lien entre deux hautes mers et ensuite il faut qu'il soit utilisé par un nombre important de navires battants pavillon étranger<sup>279</sup>. Ainsi, si la Cour a rappelé le droit d'un passage inoffensif dans un détroit utilisé pour la navigation maritime internationale, elle n'a trouvé aucune difficulté, ni sur le plan historique, ni sur le plan géographique, pour qualifier le détroit de *Corfou* de passage maritime international. Situé entre deux

---

mer ou une zone économique exclusive. Toutefois, l'exigence de la continuité et de la rapidité du transit n'interdit pas le passage par le détroit pour accéder au territoire d'un État riverain, le quitter ou en repartir, sous réserve des conditions d'admission sur le territoire de cet État ».

<sup>278</sup> *Affaire du Déroit de Corfou*, *Supra* note 93.

<sup>279</sup> *Ibid.*

hautes mers : la mer Adriatique et la mer Égée, et utilisé par la marine britannique depuis quatre-vingt ans, la CIJ le considère donc comme une voie maritime internationale<sup>280</sup>.

En effet, la qualification internationale du détroit de *Corfou* faite par la CIJ, est basée sur le nombre des navires de pavillon qui ont traversé le détroit, ainsi que par la diversité de leurs nationalités<sup>281</sup>. Dans sa décision, la CIJ a établi un régime général des détroits internationaux. Ceci ne concerne pas tous les détroits, en utilisant cette classification, mais uniquement ceux qui servent pour la navigation maritime internationale en période de paix<sup>282</sup>. Il est d'un intérêt de souligner que les deux critères géographique et fonctionnel dans l'affaire du détroit de *Corfou*, ont été

---

<sup>280</sup> *Ibid*, CIJ, « A cet égard, l'agent du Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué à la Cour les renseignements suivants, concernant la période du 1er avril 1936 au 31 décembre 1937 : ((Le chiffre ci-après indique le nombre total des navires faisant escale dans le port de Corfou après avoir passé par le Détroit, ou juste avant d'y passer. Pendant la période d'un an et neuf mois, le nombre total des navires fut de 2.884. Ces navires battaient pavillon grec, italien, roumain, yougoslave, français, albanais et britannique. Il est clair que de très petits bâtiments sont inclus, car il y a beaucoup d'inscriptions pour des bâtiments albanais, et, bien entendu, un navire peut faire plusieurs voyages ; cependant, 2.884 navires pour une période d'un an et neuf mois, c'est un chiffre important. Ce chiffre se rapporte aux navires inspectés par la douane à Corfou et, par suite, ne comprend pas les nombreux navires qui ont traversé le Détroit sans aucune escale à Corfou. 1) En outre, il y a eu des traversées régulières du Détroit trois fois par semaine par des bâtiments grecs, une fois par quinzaine par un navire britannique, une fois par semaine par deux bâtiments yougoslaves et une fois par quinzaine par deux autres. La Cour est, d'autre part, informée que la marine de guerre britannique a utilisé régulièrement ce Détroit depuis 80 ans et plus et que les marines de guerre d'autres États en ont également fait usage. Un fait particulièrement important est que le Détroit Nord de Corfou constitue une frontière entre l'Albanie et la Grèce, qu'une partie de ce Détroit est entièrement comprise dans les eaux territoriales de ces États et que le Détroit présente pour la Grèce une importance particulière, à raison du trafic maritime en provenance et à destination du port de Corfou. Eu égard à ces diverses considérations, la Cour est arrivée à la conclusion que le Détroit Nord de Corfou doit être considéré comme entrant dans la catégorie des voies maritimes internationales, où le passage ne saurait être interdit en temps de paix par un État côtier» à la p 29.

<sup>281</sup> *Ibid*, CIJ, «On peut se demander si le critérium décisif est à recherché dans le volume du trafic qui passé par le Détroit ou dans l'importance plus ou moins grande de celui-ci pour la navigation international. Le critère décisif paraît plutôt devoir être tire de la situation géographique du Détroit, en tant que ce dernier met en communication deux parties de la haute mer, ainsi que du fait que le Détroit est utilise aux fins de la navigation international» à la p 28.

<sup>282</sup> *Ibid*, CIJ« [D]e l'avis de la Cour, il est généralement admis et conforme à la coutume internationale que les États, en temps de paix, possèdent le droit de faire passer les navires de guerre par les détroits qui servent, aux fins de la navigation internationale, à mettre en communication deux parties de haute mer, sans obtenir au préalable l'autorisation de l'État riverain, pourvu que le passage soit *innocent* [...] à la p 28.

codifié par la Convention de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë, et repris ensuite par la CNUDM de 1982.

*L'étendue de la liberté des mers pour la marine américaine* - Entre le XVI<sup>e</sup> et le XIX<sup>e</sup> siècles, la piraterie maritime a connue son apogée sur les côtes de l'Afrique du Nord, désignée dans la littérature anglophone par *The Barbary Corsairs*<sup>283</sup>. Les habitants originaires de cette partie du monde appelé les Amazighes (les hommes libres ou les Berbères<sup>284</sup> selon la connotation Romane et occidentale qui signifie les étrangers qui ne font pas partie de l'empire romain<sup>285</sup>) ont capturé et vendu durant cette période environ un million d'esclaves y compris des capitaines et des équipages américains<sup>286</sup>. Il faut attendre la décision de Thomas Jefferson et sa détermination de mettre fin à cette activité<sup>287</sup>. L'objectif de rappeler cette étape historique de navigation est de démontrer d'une part le dynamisme de la marine américaine qui a atteint la mer de la Méditerranée une mer traditionnellement dominée par les pays du bassin, et d'autre part de prouver jusqu'à quel point elle a réussi à relever les défis de navigation à travers le monde pour tenir devant ses rivaux traditionnels, la France et la Grande Bretagne. La piraterie des Berbères en Méditerranée occidentale avait un impact substantiel sur la sécurité de la marine marchande des Etats-Unis. Dans ce cadre le Lord Sheffield a écrit en 1784 :

<sup>283</sup> Philip Gosse, *The History of Piracy*, New York, Tudor Publishing Company, 1932, à la p 5. Voir aussi : Gregory Fremont-Barns, *The Wars of the Barbary Pirates; To the Shores of Tripoli : The Rise of the US Navy and Marines*, Oxford, Osprey Publishing, 2006, aux p 16 et 17. Aussi : James a.Field, *America and the Mediterranean World, 1776-1882*, Princeton NJ, Princeton University Press, 1969. à la p 29.

<sup>284</sup> Gabriel Camps, *Berbères aux marges de l'Histoire*, Toulouse, Éditions des Hespérides, 1980. à la p341. Pour le même auteur voir : Camps G., *Les civilisations préhistoriques de l'Afrique du Nord et du Sahara*, Paris, Doin 1974 à la p.374. Aussi, Camps G., *Les Berbères : mémoires et identité*, Paris, Errance, à la p 261.

<sup>285</sup> Camps G., *Les Berbères : mémoires et identité*, Paris, Errance, 1995. à la p 261.

<sup>286</sup> John Norton Moore, « Toward More Effective Counter Piracy Policy », 19<sup>th</sup> Annual Review of the Field of National Security Law, Prepared for the Maritime Piracy/Counter Piracy Workshop. Le 12 et 13 novembre 2009, Washington, DC. à la p 4. Sadly, the United States, Russia, and Spain paid brides (or«tributes») to Morocco, Algiers, Tunis, and Tripoli collectively the «Barbary Pirates») until Jefferson's decisive action in response.

<sup>287</sup> Frank Lambert, *The Barbary Wars: American Independence in the Atlantic World*, New York, Hill and Wang, 2005, aux p 132 et 133.[C]ongress authorized President Jefferson to use the Navy to protect American interests in the Mediterranean...]

It is not probable that the American States will have a very free trade in the Mediterranean; it will not be in the interest of any of the great maritime powers to protect them there from the Barbary States. . . . The Americans cannot protect themselves from the latter; they cannot pretend to a navy<sup>288</sup>.

Sur le plan financier, les sommes des rançons payés par les États-Unis pour libérer leurs nationaux été colossales, ce qui représente des chiffres de trillion de dollars en terme de valeur contemporaine. James Kraska écrit :

The U.S.Navy lost the frigate *Philadelphia*, along with her captain and crew, at a time when the entire American fleet had just six warships. When U.S. ransom payments and tribute topped \$1 million annually, it equalled 20 percent of the entire federal budget, or about three-fourths of trillion dollars in today's money<sup>289</sup>.

Plus particulièrement une partie des Rifains ou les habitants des côtes Nord du Maroc surnommés les Pirates de Rif<sup>290</sup>, se sont livrés à cette activité en mer Méditerranée et en océan Atlantique, leur aventures s'achevant jusqu'aux côtes d'Irlande, du Royaume-Uni et d'Islande. Des navires américains naviguant en océan atlantique ont été reconduits aux ports marocains par les pirates Berbères<sup>291</sup> et selon

<sup>288</sup> James A. Field, *America and the Mediterranean World, 1776-1882*, Princeton, NJ, Princeton University Press, 1969, à la p 32.

<sup>289</sup> James Kraska, *Contemporary Maritime Piracy, International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*, Santa Barbara, Library of Congress Cataloging-in-Publication Data, 2011, à la p 27.

<sup>290</sup> H. De T.D'Arlach, *Le Maroc et le Riff en 1856*, Paris, Chez LeDoyen, Librairie-Éditeur, 1856. [P]rovince de Riff dont les habitants sont fort redoutés; ils se livrent à la piraterie et sont dispersés dans plusieurs village, sous la conduite d'un Cheick ou chef... Leur seule industrie est la piraterie, qu'ils ont exercée dans ces dernières années avec un redoublement de sauvage énergie. Plusieurs bâtiments de commerce, sous pavillons anglais et français, sont tombés dernièrement entre leurs mains, et l'on s'étonne que de pareils faits se passent à deux pas de cette Europe civilisée... à la p 6. [D]epuis que nous avons écrit ces lignes, les pirates du Riff se sont livrés à un nouvel exploit sur la flotte prussienne commandée par le grand amiral prince Adalbert de Bruss, comme chacun s'en souvient, reçut une glorieuse blessure dans la lutte qu'il soutint, au mois d'août 1856, contre les Riffains. L'opinion publique s'est justement émue de ce nouvel et odieux attentat, et nous espérons qu'en cette circonstance, les nations civilisées se prêteront un mutuel concours pour obtenir une éclatante vengeance; mais qu'elles ne s'engageront dans cette affaire que quand elles se seront assurées qu'à l'aide des moyens dont elles disposent, leur victoire sera durable] à la p 9.

<sup>291</sup> James A. Wombwell, «The Long War Against Piracy: Historical Trends», Occasional Paper 32. Combat Studies Institute Press, US Army Combined Arms Center Fort Leavenworth, Kansas, Library of Congress Cataloging-in-Publication Data, First printing, May 2010. à la p 65. [T]he first Barbary nation to act was Morocco. Frustrated by the lack of progress during treaty negotiations with the United States, the Sultan of Morocco ordered his corsairs to attack. On 11 October 1784,

le Commandant de la marine américain James Kraska : «In 1631, more than 100 Protestant settlers were taken from Baltimore, Country Cork, Ireland. In the 1620s Moroccan pirates were hunting for slaves in the Thames estuary, only 30 miles from London»<sup>292</sup>.

Bien que les relations diplomatiques entre les États-Unis et le Maroc, pays d'embarquement des pirates Berbères, aient traversé des étapes difficiles allant jusqu'aux menaces de recours à la force, à cette époque c'est le Maroc qui a effrayé les États-Unis de déclencher une guerre<sup>293</sup>, pourtant, ces opérations de piraterie se sont terminées par des accords d'amitié et de coopération. Ainsi le Maroc fut la première nation au monde qui a reconnu l'indépendance des États-Unis<sup>294</sup>.

---

they captured the armed brig *Betsey*. Although the Sultan did not enslave the captives, he demanded a ransom and a treaty of friendship with the United States. As a show of faith, he released the captives, ship, and cargo without payment of a ransom on 9 July 1785. The next summer, an American commissioner arrived and, within days, negotiated a treaty that ensured that American vessels could pass safely through the Strait of Gibraltar. To Congress' pleasure, the treaty cost less than the \$20,000 the commissioner was authorized to spend]. Voir aussi Kraska *Supra* note: [S]oon after American independence, in October 1784, Moroccan raiders captured on the high sea an American merchant brig, taking the crew hostage. The 200-ton brig *Betsey* was sailing 100 miles off the shores of North Africa. The ship was interdicted by saber-carrying pirates dressed in turbans and pantaloons, taking the Americans to the slave markets of the independent monarchy of Morocco. Soon afterward, the U.S. flagged ships *Dauphin* and *Maria* also were captured by Moroccan corsairs]. Aussi: [I]n the fall of 1784, Jefferson served as U.S. ambassador to France. In that post he had proposed that the United States and European nations form a counterpiracy coalition, but the governments on the Continent were unsupportive of the idea and continued paying tribute to the Barbary kingdoms. Following the European state practice, the United States authorized a payment of 80,000 to Morocco for the release of 11 prisoners. The crew of the *Betsey* was released, but Tangiers continued to hold hostages from other captured U.S. ships].

<sup>292</sup> James Kraska, *Contemporary Maritime Piracy, International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*, Santa Barbara, Library of Congress Cataloging-in-Publication Data, 2011 à la p21 [D]uring the century from 1580 to 1680, it is estimated that 850,000 Christian slaves were taken from the shores of Europe and from European ships, and forcibly carried to North Africa by Barbary corsairs. In doing so, the Barbary pirates sent raiders far from home to find victims... à la p21.

<sup>293</sup> R. Ernest Dupuy and William H. Baumer, *The Little Wars of the United States*, New York, Hawthorn Books, 1968, à la p 64. [S]oon after he arrived in the Mediterranean, Preble showed his mettle by confronting the Sultan of Morocco, who was threatening war against the United States. Preble sailed into Tangier in early October 1803 with five ships and confronted the Sultan. Instead of war, the Sultan renewed his pledge of friendship without the payment of tribute].

<sup>294</sup> Lambert (2005) *Supra* note 287, à la p 51. [U]S relations with Morocco, which was the first nation to recognize the newly independent country, were fairly cordial].

En effet, à partir de la deuxième moitié du XXe siècle, la marine américaine a succédé à la marine britannique en termes de prestige. Pourtant l'engagement dans une guerre froide atroce a forcé les États-Unis à sacrifier quelques centaines de marins et quelques bâtiments, coulés dans l'océan Atlantique, en vue de contrer la menace soviétique. Ainsi la marine américaine a connue deux accidents tragiques depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Le première est le naufrage du sous-marin *USS Thresher* en 1963, et le deuxième est l'explosion du sous-marin *USS Scorpion* en 1969, tous les deux coulés dans les eaux de l'océan Atlantique. On ignore jusqu'à présent les véritables causes de ces accidents. La théorie de la marine américaine oscille entre la thèse des attaques par des torpilles de sous-marins soviétiques qui naviguaient au moment des faits en océan Atlantique, et la thèse d'accidents causés par des erreurs d'ordre technique et humain. Pour des raisons de fierté, cette dernière thèse se trouve souvent écartée par le Pentagone. Ces deux accidents constituent une étape noire de l'histoire de navigation maritime américaine. Ces événements sont vus par les analystes comme un échec des États-Unis dans leurs efforts de guerre froide sous-marine pour contrer les menaces soviétiques, alors que ces derniers nient toute implication dans ces naufrages. Mais ils sont aussi vus comme une incapacité à éviter un éventuel naufrage similaire de sous-marins nucléaires dans les eaux du passage du Nord-Ouest du côté canadien.

Le Canada et les États-Unis partagent de longues frontières, mais une grande partie de ces frontières maritimes fait l'objet de conflit pour diverses raisons, notamment la question de la marine marchande, l'exploitation pétrolière et halieutique. Si le statut juridique des frontières du golfe de Maine a été tranché par une décision d'une chambre de la CIJ, reste que la délimitation des frontières dans les océans Pacifique et Arctique connaît encore des divergences<sup>295</sup>, essentiellement pour la partie arctique de la mer de *Beaufort*.

---

<sup>295</sup> Le différend sur les frontières maritimes internationales du golfe de Juan De Fuca.

Le désaccord entre les États-Unis et le Canada sur le tracé de la ligne des frontières maritimes à la mer de *Beaufort* est considéré parmi les raisons du rejet de la reconnaissance de la souveraineté canadienne sur le passage du Nord-Ouest. Pour les États-Unis, la liberté de navigation est d'une importance capitale pour le mouvement de leur marine. Selon la thèse de ce pays, il est donc imaginable d'empêcher un navire battant pavillon américain de traverser ce passage. Au nom de la liberté des mers (*Freedom of the seas*) Washington se réfère à l'article 37 de la Convention de Montego Bay qui détermine la liaison entre deux hautes mers comme critère suffisant de qualification d'un détroit international.

Les États-Unis, suivis loin derrière par la Grande Bretagne, la France et la Russie, sont le seul pays au monde qui possède une présence navale massive sur les mers et les océans de la planète<sup>296</sup>. L'Arctique en général, et le passage du Nord-Ouest en particulier, est indispensable pour cette marine. Autrement dit, avec les moyens technologiques et financiers, les États-Unis accordent un grand intérêt à la recherche scientifique en océan Arctique. Dans ce cadre, les États-Unis possèdent l'un des meilleurs réseaux au monde de recherche océanographique basé en Arctique. Par exemple, une exploration baptisée «*L'opération navale dans un Arctique libre*» fut lancée en 2002 et est la source de plusieurs études entamées par les scientifiques du monde entier.

Par ailleurs, l'une des raisons évoquée par les États-Unis pour justifier leur refus de ratification de la CNUDM est la restriction à la liberté de navigation maritime internationale, notamment dans les détroits recouverts par les glaces comme le passage du Nord-Ouest. Sur le plan du droit maritime américain, les tribunaux des États-Unis interprètent le droit de la CNUDM en tant que source secondaire, et non pas en tant que source primaire de la résolution des conflits maritimes<sup>297</sup>.

---

<sup>296</sup> Frémont Antoine, «Les routes maritimes : nouvel enjeu des relations internationales?» 2008/1 N°69 *Revue internationale et stratégique*, aux p 17 à 30.

<sup>297</sup> John A. Duff, «The United States and the Law of Sea Convention: Sliding Back from Association and Ratification» (2005-2006) 11 *Ocean & Coastal L.J* à la p1-12.

En l'absence de reconnaissance de souveraineté canadienne sur le passage du Nord-Ouest, le Canada a recours à la Convention de 1958 et à la CNUDM de 1982 pour réclamer ses droits à la mer territoriale dans la limite de 12 milles marins. Avec l'existence d'un archipel arctique canadien au sein du passage du Nord-Ouest, il est évident que les navires étrangers se trouvent forcés de traverser une partie des eaux arctiques canadiennes. Malgré la complexité du conflit sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest, ni les États-Unis, ni le Canada n'ont un intérêt au déclenchement d'une procédure devant la CIJ, alors qu'une dizaine d'États ont trouvé dans la juridiction de la CIJ, la meilleure instance pour régler pacifiquement leurs conflits maritimes<sup>298</sup>.

En effet, les États-Unis trouvent que la question de la revendication de souveraineté en Arctique ne doit pas être traitée de la façon dont le sont les litiges relatifs aux territoires continentaux en raison du manque, ou de l'absence, des preuves de juridiction tels que prévus par le droit international.

*Approche américaine du litige sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest* - Le litige entre les États-Unis et le Canada sur le passage du Nord-Ouest s'est déclenché essentiellement pour des raisons économiques et environnementales. En effet, l'intérêt des États-Unis pour ce passage se manifeste dans un premier temps en raison de son importance pour l'exportation du pétrole d'Alaska, car l'accès offert par la route maritime du passage du Nord-Ouest permet le transport des hydrocarbures vers les ports de la côte Est des États-Unis facilement.

Sur le plan du droit international, la Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë et la Convention de 1982 exigent la liaison entre deux hautes mers ou deux zones économiques exclusives pour accorder le statut du détroit international. La Convention de Genève de 1958 est adoptée sur la base des travaux de la Commission du droit international, dont deux parties complètes ont été

---

<sup>298</sup> Gilbert Guillaume, «Progrès et limites de la justice internationale», Académie des sciences morales et politiques, Paris, Textes des communications présentées devant l'académie en 2006, séance du lundi 4 décembre 2006.

consacrées à la mer territoriale et la zone contiguë. Dix ans après l'affaire de détroit de *Corfou*, la question du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale est codifiée dans la convention de Genève de 1958<sup>299</sup>. Cette convention n'a pas résolu toutes les questions du droit de passage inoffensif et c'est la raison pour laquelle ce droit a été davantage développé par la CNUDM de 1982. En effet, la notion du droit de passage inoffensif est clairement identifiée par cette convention : «Le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier. Il doit s'effectuer en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international»<sup>300</sup>. Ainsi l'article 19(2) liste les activités qui pourront porter atteinte au droit de passage inoffensif. Pour les États-Unis, les navires battant pavillon américain qui traversent le passage du Nord-Ouest conformément aux dispositions de cet article, ne peuvent donc pas être considérés comme dangers pour la sécurité maritime canadienne. Tant qu'ils répondent aux exigences de la CNUDM en matière de navigation, un droit de passage inoffensif devra leur être accordé; conformément à l'article 3 de la CNUDM, le Canada a le droit d'établir la largeur de sa mer territoriale, mais elle ne doit en aucun cas dépasser la largeur des 12 milles marins à partir de lignes de base établies selon la convention<sup>301</sup>.

En raison de l'existence des îles sous souveraineté canadienne au passage du Nord-Ouest, ce dernier se trouve situé en pleine mer territoriale<sup>302</sup>. L'article 17 de la CNUDM stipule que : «Sous réserve de la Convention, les navires de tous les États, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale»<sup>303</sup>. En effet, il n'y a pas de raison de demander aux navires de pavillon

---

<sup>299</sup> *Supra* note 11, art 14.

<sup>300</sup> *Supra* note 12 art19 (1).

<sup>301</sup> *Supra* note 12 art 3.

<sup>302</sup> Andrea Charron, «The Northwest Passage in Context» (2006) 6 *Canadian Military Journal*. à la p 41.

<sup>303</sup> *Supra* note 12, art17.

étranger d'acquérir la permission de pénétrer dans les eaux territoriales canadiennes<sup>304</sup>, sous certaines conditions.

Par ailleurs, si le passage du Nord-Ouest faisait partie de la mer territoriale canadienne, le Canada disposerait donc de plus de pouvoir pour légiférer et établir des règlements maritimes. Ainsi à titre d'exemple, l'appareillage dans les eaux intérieures ne pourrait s'effectuer qu'en cas de nécessité ou d'incidents, les sous-marins seront obligés de remonter à la surface de l'eau en affichant leur pavillon<sup>305</sup>. En plus, si les navires étrangers ne se conformaient pas aux lois du pays côtier, ce dernier se réserverait le droit de refuser un passage qui n'est alors plus jugé inoffensif<sup>306</sup>. Durant leur navigation dans les eaux territoriales d'un pays côtier, les navires étrangers doivent se conformer aux dispositions du droit de la mer, ainsi qu'au droit maritime de l'État riverain. Cependant ce dernier n'a le droit d'exercer aucune autorité juridique en matière civile ni en matière pénale, à bord des navires transitant dans ses eaux territoriales, à moins que les conséquences d'une contravention ou d'un crime à bord portent atteinte à sa sécurité, dans ce cas, l'intervention de l'État riverain est requise<sup>307</sup>.

Les juristes américains soutiennent que le Canada ne peut pas encercler les eaux archipélagiques par des lignes de base droites<sup>308</sup>. Ainsi les mesures prises par le Canada pour qualifier les eaux du passage du Nord-Ouest d'eaux intérieures, à savoir l'élaboration de la *LPPEA* en 1970, et le tracé des lignes de base droites en 1986, sont des décisions unilatérales non reconnues par la communauté internationale<sup>309</sup>, et

<sup>304</sup> Ted L. McDorman, «In the Wake of the Polar Sea : Canadian jurisdiction and the Northwest Passage» (1986) 4 Marine Policy, à la p 248 [notre traduction].

<sup>305</sup> *Supra* note 12, art 20.

<sup>306</sup> *Supra* note 12, art 25.

<sup>307</sup> *Supra* note 12, art 27.

<sup>308</sup> Le commandant juriste de la marine américaine James Krashka est l'un des opposants les plus controversés de la thèse canadienne, ainsi la position d'Oran Young va dans le même sens.

<sup>309</sup> J.A. Beesley, « Rights and Responsibilities of Arctic Coastal States: The Canadian View » 3 J. Mar. L. & Com. 1 à la p 7. L'initiative canadienne a presque immédiatement suscité des commentaires critiques chez les professeurs de droit américains intéressés. Voir Richard Bilder, « The Canadian Arctic Waters Pollution Prevention Act: New Stresses on the Law of the Sea » (1970-1971) 69 Mich. L. Rev. 1 et Louis Henkin, « Arctic Anti-Pollution: Does Canada Make – or Break –

contredisent le droit international<sup>310</sup>. Jusqu'à date, aucun État n'a reconnu les revendications canadiennes sur les eaux arctiques et spécifiquement les eaux du passage du Nord-Ouest comme faisant partie des eaux intérieures canadiennes<sup>311</sup>. De son côté, le spécialiste canadien Donat Pharand confirme cette théorie: « [i]t appears that Canada would not succeed in establishing a historic claim that waters of the Arctic Archipelago are historically internal waters »<sup>312</sup>. Selon l'approche des États-Unis, le tracé des lignes de base droites par le Canada ne répond pas aux dispositions de l'article 7(3) de la convention de Montego Bay<sup>313</sup>.

En revanche, ce n'est pas la question du tracé des lignes de base droites qui préoccupe les États-Unis en premier lieu, mais plutôt celle d'une souveraineté canadienne absolue sur le passage arctique, le plus avantageux pour les navires américains. En effet ce droit permettrait au Canada de contrôler la circulation maritime dans les eaux arctiques, y compris les navires de pavillon américain. Pour le Canada, il s'agit d'une question de souveraineté sur un passage qui risque de devenir très convoité par les navires de pavillon international.

*Le passage du Nord-Ouest est un détroit international impliquant un droit de passage en transit* - Historiquement les États-Unis ont toujours maintenu leur position visant à qualifier le passage du Nord-Ouest comme un détroit international, et donc de l'existence d'un droit de passage en transit. Selon la position de ce pays, le passage du Nord-Ouest répond au critère géographique tel que prescrit par la CNUDM de 1982, et au critère fonctionnel tel que déterminé par la CIJ dans l'affaire de détroit de *Corfou*. Cette position américaine est clairement articulée en 1983 par le président de l'époque, Ronald Reagan, qui a déclaré que :

---

International Law » (1971) 65 Am. J. Int.l L à la p 131.

<sup>310</sup> Michael M'Gonigle, « Unilateralism and International Law: The Arctic Waters Pollution Prevention Act » (1976) 34 U. Toronto Fac. L. Rev. 180 à la p180.

<sup>311</sup> James Kraska, « A Way Out for Arctic Diplomacy » (2009) 5 Canadian Naval Review aux p 18 et 19.

<sup>312</sup> Ted L.McDorman, « In the Wake of the Polar Sea : Canadian jurisdiction and the Northwest Passage » (1986) 4 Marine Policy, à la p 248.

<sup>313</sup> *Supra* note 12, art (7) (3): « Le tracé des lignes de base droites ne doit pas s'écarter sensiblement de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures ».

The United States is prepared to accept and act in accordance with the balances of interests relating to traditional uses of the ocean—such as navigation and over flight... The United States will exercise and asserts its navigation and over flight rights on a worldwide basis in a manner that is consistent with the balance of interests reflected in the convention<sup>314</sup>.

En effet, l'article 37 de la CNUDM définit les détroits internationaux comme: «[...]détroits qui servent à la navigation internationale entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive». Rien n'indique dans la CNUDM qu'une exigence supplémentaire, autre que le critère géographique, puisse être requise pour établir le statut juridique international d'un détroit<sup>315</sup>. Depuis que le Passage du Nord-Ouest constitue une liaison entre les deux hautes mers au niveau des détroits de *Davis* et de *Bering*, et qu'il est une liaison entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, le passage du Nord-Ouest est sans ambiguïté qualifiable de détroit international<sup>316</sup>. Par ailleurs, l'absence de l'indication du critère fonctionnel dans la CNUDM pour établir le statut international d'un détroit ne fait pas l'unanimité auprès des juristes compétents en la matière, il faut donc que les deux critères géographique et fonctionnel soient remplis<sup>317</sup>. Le fondement de cette affirmation se trouve dans la décision de la CIJ sur le détroit de *Corfou* (la CIJ l'avait qualifié de détroit international en se basant sur ces deux critères).

En effet, la Cour n'a pas bien précisé cette clause «fact of it being used» et se contente de dire que le détroit de *Corfou* est une route utile pour la navigation internationale<sup>318</sup>. En appliquant cette jurisprudence sur notre cas d'espèce, le passage

<sup>314</sup> Le président Ronald Reagan, «Statement on the United States Oceans Policy» sortie de medias, 10 mars 1983.

<sup>315</sup> James Kraska, «The Law of the sea Convention and the Northwest Passage» (2007) 22 Int'J Mar Coast Law, à la p 275.

<sup>316</sup> Charron (2006), *Supra* note 302 à la p 41.

<sup>317</sup> Donat Pharnd, «The Arctic Waters and the Northwest Passage : A Final Revisit» (2007) 38 Ocean Devel & Int'l L 3, aux p 6 et 7.

<sup>318</sup> *Affaire du Déroit de Corfou*, *Supra* à la p 28.

du Nord-Ouest est effectivement une route utile pour la navigation internationale dans la mesure où elle représente une réduction importante de la distance navigable entre l'Asie et l'Europe, et qu'avec la fonte des glaces et l'élargissement des distances entre les îles, la navigation devient accessible. Le passage du Nord-Ouest deviendra plus utile qu'il ne l'est actuellement.

L'opinion de grands publicistes<sup>319</sup>, et la jurisprudence de la CPJI dans l'affaire du statut juridique du Groenland oriental<sup>320</sup>, suggèrent que le critère fonctionnel devra être décisif en fonction des conditions spéciales de la région arctique, et plus particulièrement en raison de la difficulté de navigation dans ces eaux. Pour sa part, Pharand reconnaît que dans le cas du passage du Nord-Ouest :« A brief history of transporting oil and gas by a few flag states» peut être suffisant pour répondre au critère fonctionnel<sup>321</sup>. Force est d'admettre que dans le cas de détroit de *Corfou*, la CIJ a en grande partie pris en considération l'historique de navigation de la marine britannique comme étant une évidence de la navigation internationale<sup>322</sup>. Ceci signifie que, non seulement le mouvement des navires de la marine marchande, mais aussi celui des navires militaires de pavillon, sont pris en examen concernant la question du critère fonctionnel.

Enfin, s'il y a certainement une exigence relative au critère fonctionnel d'utilisation pour déterminer le statut juridique du passage du Nord-Ouest, alors ce dernier peut être satisfait en vertu des événements suivants. Les deux navires de pavillon américain, le *S.S Manhattan* et le *USCGS Polar Sea* ont effectué successivement des voyages sans le consentement préalable d'aucune autorité canadienne<sup>323</sup>. En addition à ces voyages, il est certain que des sous-marins américains et russes circulent régulièrement au passage du Nord-Ouest sans acquérir

<sup>319</sup> Donald Rothwell, «The Canadian-U.S. Northwest Passage Dispute: A Reassessment» (1993) 26 *Cornell Int LJ*, à la p 356.

<sup>320</sup> *Affaire de Groenland Oriental, (Danemark c. Norvège)* 5 septembre 1933, CPJI (Series A/B) N° 53 aux p 45 et 46.

<sup>321</sup> Rothwell (1993) *Supra* note 319 à la p 356.

<sup>322</sup> *Affaire du Déroit de Corfou*, *Supra* note 93 à la p 29.

<sup>323</sup> Charron (2006) *Supra* note 302 à la p 43.

une permission du gouvernement canadien<sup>324</sup>, ce qui signifie que le monde entier<sup>325</sup> continue de qualifier le passage du Nord-Ouest de détroit international. En effet, le passage du Nord-Ouest est un détroit international : il répond à la définition de l'article 37 de la CNUDM, et si la CIJ exige de répondre à la fois aux critères géographique et fonctionnel, l'historique de navigation du passage du Nord-Ouest nous indique qu'un minimum d'usage est bien satisfait malgré les conditions polaires extrêmes. Jusqu'à date, un nombre déterminé de bâtiments de pavillon a réussi à effectuer des voyages sans permission émanant du Canada.

De toute évidence, il est stipulé dans l'article 38(1) de la CNUDM : «Dans les détroits visés à l'article 37, tous les navires et aéronefs jouissent du droit de passage en transit sans entrave...»<sup>326</sup>, alors qu'en vertu de l'article 42(1) : «...les États riverains d'un détroit peuvent adopter des lois et règlements relatifs au passage par le détroit». Cependant, les effets de ces lois et règlements sont limités, à savoir le règlement des questions relatives à la sécurité de navigation, le trafic maritime, la prévention antipollution, la pêche, les affaires douanières fiscales sanitaires et d'immigration. Ces textes juridiques ne doivent pas entraîner une discrimination de droit où de fait entre les navires de pavillon, ni même limiter le mouvement de ces navires et leur droit au passage en transit<sup>327</sup>, mais en contrepartie les navires de pavillon doivent se conformer à ces lois et règlements<sup>328</sup>. Dans ce sens, il est prescrit dans l'article 44 de la CNUDM :

«Les États riverains de détroits ne doivent pas entraver le passage en transit et doivent signaler par une publicité adéquate tout danger pour la navigation dans le détroit ou le survol du détroit dont ils ont connaissance. L'exercice du droit de passage en transit ne peut être suspendu».

<sup>324</sup> Michael Byers, «Arctic Sovereignty : Another Treat Runs Silent and Deep», *The Globe and Mail*, le 5 mars 2009.

<sup>325</sup> Il s'agit notamment de l'Union Européenne, des États-Unis et du Japon.

<sup>326</sup> *Supra* note 12 art 38(1).

<sup>327</sup> *Supra* note 12 art 42(2).

<sup>328</sup> *Supra* note 12 art 42(4).

Par ailleurs, les lois et règlements canadiens sont applicables aux navires de pavillon tant qu'ils ne portent pas atteinte au droit de passage en transit à travers le passage du Nord-Ouest<sup>329</sup>. Le fait de demander l'acquisition d'une permission dans un détroit international est une procédure injustifiable selon les États-Unis, ce qui pourrait être interprété comme une atteinte au droit de passage en transit et puisque le passage du Nord-Ouest est qualifié de détroit international impliquant un droit de passage en transit, le gouvernement canadien n'avait pas le droit de demander aux navires de pavillon d'obtenir son consentement avant de le parcourir. Aussi longtemps que les navires battant pavillon américain respectent à la fois les obligations prévues par l'article 39 de la CNUDM, et la législation maritime canadienne à la lumière de l'article 42 du droit de la mer, le passage en transit de ces navires ne peut pas être entravé.

Nous venons de faire un exposé des différents arguments des États-Unis sur la question, nous allons maintenant présenter ceux du Canada afin de saisir les positions contradictoires de chaque partie.

---

<sup>329</sup> James Kraska, « A Way Out for Artic Diplomacy » (2009) 5 Canadian Naval Review, à la p 19.

#### CHAPITRE IV

### ÉVOLUTION DE LA POSITION JURIDIQUE CANADIENNE À L'AUNE DU DROIT INTERNATIONAL ET DE LA PRATIQUE CANADIENNE

De toute évidence, la position du Canada sur le sujet du statut juridique du passage du Nord-Ouest, est parfois saisi par les États-Unis et les États de pavillon par le fait que son silence et son inaction aux voyages effectués à travers ce passage est interprété comme un élément constitutif d'une coutume. Autrement dit, si le Canada ne réagit pas et ne dénonce pas la traversée des navires étrangers par le passage du Nord-Ouest, cela pourra être admis comme un consentement. Parfois la réaction du Canada a donné naissance à une effectivité contraire à celle qu'il voulait confronter. En effet, la réplique du Canada par l'élaboration en 1970 de la *LPEEA* souffre d'un manque de reconnaissance internationale de sa légitimité. Cependant le Canada a obtenu, en vertu de l'article 234 de la CNUDM, des droits élargis relatif à la protection des eaux couvertes de glaces. Cet article d'inspiration canadienne, constitue un élément de soutien pour sa position. Par ailleurs, le Canada prouve sa souveraineté sur le passage du Nord-Ouest par la situation de l'archipel arctique à l'intérieur de ses eaux, et par le tracé des lignes de base droites et ses droits historiques. Par conséquent il estime que les navires étrangers ne bénéficient pas d'un droit de passage sans autorisation<sup>330</sup>. Se fondant ainsi sur la CNUDM, le Canada a mis en place un « arsenal juridique » théoriquement efficace pour assurer la protection de l'environnement arctique et la sécurité de navigation<sup>331</sup>.

---

<sup>330</sup> François Côté et Robert Dufresne, «L'Arctique: Les revendications juridiques du Canada», Publication PRB 08-05F (2008) Ontario, Parlement, par service d'information et de recherche parlementaires.

<sup>331</sup> *Règlement sur la pollution, à titre expérimental, des eaux arctiques* (Dome Petroleum), DORS/82-832, (Prévention de la pollution des eaux arctiques) Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) 1; -*Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, C.R.C., c. 354, Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010 ; -*Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation*, C.R.C., c. 356, (Prévention de la pollution des eaux arctiques) Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010 ;

Bien que le Canada souhaite une souveraineté sur son archipel arctique et les eaux qui l'entourent, il n'est pas contre l'ouverture du passage du Nord-Ouest pour la navigation internationale, mais préfère plutôt qu'elle soit réglementée et qu'elle réponde aux exigences de la législation maritime canadienne en matière de protection de l'environnement et de la marine marchande. Force est de constater toutefois que les règlements maritimes canadiens sont plus restreints que les dispositions du droit de la mer. En revanche, si les États-Unis, et le Canada, ne parviennent pas à régler pacifiquement leurs conflits en Arctique, par des moyens juridictionnels et non-juridictionnels sur un plan bilatéral, élaborant ce que le spécialiste finnois du droit arctique Timo Koivurova appelle une «*Zone juridique à part*»<sup>332</sup>, une solution multilatérale sur le modèle du statut juridique de l'Antarctique reste une alternative soutenue par la doctrine<sup>333</sup>.

En effet, nous allons voir d'abord quels sont les arguments historico-juridiques de la position canadienne (**section 4.1**). Ceci nous ramène à comprendre la vision qu'entretient le Canada d'un régime international de navigation dans les détroits arctiques (**section 4.2**).

---

*Règlement sur la pollution, à titre expérimental, des eaux arctiques* (1978), DORS/78-417, (Prévention de la pollution des eaux arctiques) Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010; -*Loi de mise en œuvre du Protocole de Kyoto*, L.C. 2007, c. 30 Lois codifiées du Canada, Canada (fédéral) Version courante : en vigueur depuis le 22 juin 2007 ; -*Règlement sur la sécurité de la navigation*, DORS/2005-134, (Prévention de la pollution des eaux arctiques, Marine marchande du Canada) Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010 ; -*Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, L.C. 1994, c. 22 Lois codifiées du Canada — Canada (fédéral) cité par 11 décisions Version courante : en vigueur depuis le 1 juil. 2007 ; *Loi sur les océans*, L.C. 1996, c. 31 Lois codifiées du Canada-Canada (fédéral) cité par 13 décisions Version courante : en vigueur depuis le 5 oct. 2005.

<sup>332</sup> Koivurova, T., & VanderZwaag, D. I. «The Arctic Council at 10 years : retrospect and prospects» 40 (2007) *University of British Columbia Law Review*, aux p121 à 194.

<sup>333</sup> Donald Rothwell, «The Canadian-U.S Northwest Passage Dispute: a Reassessment» (1993) 26 *Cor.Int'l L.J.*, à la p 67.

#### 4.1 LES PRINCIPAUX ARGUMENTS HISTORICO-JURIDIQUES DE LA POSITION CANADIENNE

Dans sa réaction à la thèse américaine réclamant un statut international pour le passage du Nord-Ouest, le Canada réaffirme sa qualification comme relevant des eaux intérieures<sup>334</sup>, tout en se référant en grande partie à la doctrine des eaux historiques de la CNUDM et de la jurisprudence de la CIJ. Par ailleurs, le Canada dispose d'un certain nombre d'instruments pour soutenir sa souveraineté sur le passage du Nord-Ouest. Parmi ceux-ci on retrouve les règlements du droit maritime canadien, et l'article 234 de la CNUDM, qui attribue plus de compétences à un État côtier pour adopter des réglementations non discriminatoires en vue de prévenir la pollution marine provenant des navires, et ce jusqu'aux limites de la zone économique exclusive<sup>335</sup>. Cette réglementation internationale constitue la référence la plus pertinente relative à la sécurité écologique en Arctique, tandis que la législation maritime canadienne, et notamment la *LPPEA* de 1970, punis sévèrement les agissements.

La réaction du Canada au voyage aller-retour du pétrolier *S.S Manhattan* par les eaux du passage du Nord-Ouest entre 1969 et 1970 n'a pas empêché le brise-glace *USCGS Polar Sea* de réaliser un deuxième voyage en 1985. Durant le premier voyage, le gouvernement canadien a décidé d'élargir sa juridiction sur la mer territoriale de trois milles à 12 milles marins. Le Canada avait exprimé son inquiétude sur les effets du transport maritime des hydrocarbures par des navires moins adaptés aux conditions climatiques extrêmes de l'Arctique sur l'environnement. Les législateurs canadiens avaient alors adopté la *LPPEA* de 1970 en vue de renforcer la sécurité et de lutter contre la pollution maritime, en fixant des standards canadiens

---

<sup>334</sup> *Loi sur les Océans*, définition d'«eaux intérieures» aux articles 6 et 7 :  
Article 6 : «Les eaux intérieures du Canada sont les eaux situées en deçà de la ligne de base de la mer territoriale».

Article 8 : «Il est entendu que les eaux intérieures et la mer territoriale du Canada font partie du territoire de celui-ci (Territoire canadien).

<sup>335</sup> *Supra* note 12, art 234.

pour la construction des navires à double coque capables de naviguer dans les eaux arctiques, et la délimitation d'une zone de protection de 100 milles marins au travers l'archipel arctique canadien. En effet, l'adoption de cette législation n'a pas échappé aux contestations des États de pavillon, en premier lieu les États-Unis, qui qualifiaient cette loi de contraire au droit international dans la mesure où elle restreint à la liberté des mers. Cette loi relative aux conditions de navigation dans les eaux arctiques du passage du Nord-Ouest, constitue un précédent dans l'histoire juridique de la navigation internationale.

Sur le plan judiciaire, le Canada avait émis une réserve à l'acceptation de la compétence de la CIJ en la matière. D'autres mesures ont été prises par le gouvernement canadien, à savoir comme souligné précédemment, l'élargissement de la zone de la mer territoriale canadienne de trois milles marins à 12 milles marins. En effet, avec cet élargissement, il est devenu impossible pour les navires étrangers de traverser le passage du Nord-Ouest sans pénétrer dans les eaux territoriales canadiennes, notamment au détroit de *McClure* et au détroit de prince de *Galles* où les navires sont obligés d'effectuer un passage en transit<sup>336</sup>. Pour leur part, les États-Unis ne reconnaissaient la souveraineté canadienne que dans une limite de 12 milles marins selon la CNUDM.

Ainsi, en se référant aux deux décisions de la CIJ sur l'affaire de détroit de *Corfou* et l'affaire en matière des pêcheries Anglo-norvégiennes, le Canada maintient quant à lui que la définition fonctionnelle d'un détroit international par la Cour, c'est-à-dire un itinéraire utile pour l'usage international, est un élément indispensable. Pourtant les États-Unis insistent sur le fait que l'utilisation potentielle soit plutôt un élément applicable à la définition d'un détroit international.

*Droits historiques du Canada en Arctique* - Historiquement, les anciennes puissances européennes qui ont été présentes au Canada à savoir, la France et la Grande Bretagne, ont effectué des actes de souveraineté en Arctique. En l'espèce, la

---

<sup>336</sup> *Supra* note 12, art 38.

souveraineté canadienne sur la zone arctique est fondée sur d'autres éléments<sup>337</sup>. Ce qui n'a pas été découvert comme étant un nouveau territoire a été acheté ou acquis par un traité. Par ailleurs, des territoires ont été cédés à la Grande Bretagne et ensuite au Canada, par exemple avec le traité de Paris de 1763 qui a cédé l'ensemble des territoires de la nouvelle France à la Grande Bretagne et ensuite au Canada, à l'exception des îles de Saint Pierre et Miquelon<sup>338</sup>. Ainsi, le traité de 1825 entre la Russie et la Grande Bretagne, établit les frontières actuelles entre l'Alaska et le Yukon. Ce traité, appelé à l'époque «traité de l'océan gelé»<sup>339</sup>, continue d'avoir des implications sur le statut juridique des eaux de la mer de Beaufort et du Passage du Nord-Ouest, dans la mesure où c'est un conflit qui complique les relations arctiques américano-canadiennes.

En 1880, la Grande Bretagne a transféré au Canada toutes les possessions du dominion britannique. Ce transfert inclus alors toutes les îles arctiques, à l'exception de la Terre-neuve et du Labrador. Pour achever sa souveraineté sur le territoire et les eaux actuelles de l'Arctique canadien, le Canada a acheté à la Compagnie britannique *Hudson-Bay* la région de *Ruperts's Land*, appelée actuellement le territoire du Nord-Ouest<sup>340</sup>.

De leur côté les États-Unis refusent de reconnaître la souveraineté canadienne sur la totalité des eaux arctiques. Les États-Unis précisent que depuis le XIXème siècle, des pêcheurs de baleines américains utilisent des eaux et des îles arctiques sans aucune opposition d'une puissance étrangère y compris le Canada. Concernant la réaction canadienne, la théorie des secteurs reste l'argument le plus ancien, mais cette théorie n'est pas reconnue en droit international.

---

<sup>337</sup> Ivan Head, «Canadian Claims to Territorial Sovereignty in the Arctic Regions» (1963-64) 9 McGill Law Journal aux p 200 à 211.

<sup>338</sup> Le traité de Paris signé le 10 février 1763 à la fin de la guerre de Sept Ans. Le traité pose la réconciliation, après trois ans de négociations ardues entre la France, l'Espagne et la Grande-Bretagne.

<sup>339</sup> *Convention de 1824 entre la Russie et la Grande Bretagne relative au tracé des frontières terrestres au Nord-Ouest du continent américain et de la navigation.*

<sup>340</sup> The Canadian Historical Review Index, 19: Volumes LII-XC, University of Toronto Press, 1990.

La théorie des secteurs est utilisée pour la première fois au début du XXe siècle par des politiciens canadiens en vue de réclamer la souveraineté du Canada sur la totalité du territoire du Nord, incluant les eaux et les îles de l'Arctique canadien, ayant pour point final le pôle du nord. C'est le sénateur *Pascal Poirier* qui a évoqué en premier la théorie des secteurs en 1907 devant le Sénat, et qui a recommandé la proclamation et la possession du territoire du Nord et des îles entre les côtes et le pôle du Nord par le Canada<sup>341</sup>. Cette théorie est soutenue par des explorateurs Canadiens qui ont effectués des expéditions en Arctique, comme le capitaine *J.E. Bernier* en 1909<sup>342</sup>. Pour les juristes internationaux, la théorie des secteurs n'est pas un fondement solide pour réclamer la souveraineté territoriale ou maritime d'un État en droit international. Le professeur Pharand a résumé son point de vue sur cette théorie : «La doctrine du secteur n'a pas une validité juridique »<sup>343</sup>. Il ajoute aussi: «The Sector Theory has not developed as a principal of customary international law, neither general nor regional, and cannot serve as a root of title for acquisition of sovereignty»<sup>344</sup>.

Ce n'est pas un argument sur lequel se base le Canada pour le moment, mais pourtant, le pays a multiplié les efforts depuis le début du XXe siècle pour exercer sa souveraineté sur les eaux arctiques et a donc recouru à divers instruments. Ainsi des éléments de la gendarmerie royale du Canada ont exercé des actes de contrôle et de juridiction dans la région<sup>345</sup>, mais cela n'a pas empêché le contentieux de navigation au passage du Nord-Ouest pour autant.

<sup>341</sup> Canada, Sénat, Débats, 271 (20 février 1907).

<sup>342</sup> Donald Rothwell, «The Canadian-U.S. Northwest Passage Dispute: A Reassessment» (1993) 26 *Cornell Int'l L.J.* à la p 336.

<sup>343</sup> Donat Pharand, *Canada's Arctic Waters in International Law*, Cambridge, Cambridge University Press 1988; Donat Pharand a conclu: «My own personal conclusion is that the sector theory has no validity as a legal root of title, whether it is in respect of land or water, and Canada would be well-advised to abandon any hope of gaining legal support from that theory in the event of any dispute with respect to jurisdictional claims in the Arctic».

<sup>344</sup> *Ibid* à la p88.

<sup>345</sup> William R. Morrison, « Canadian Sovereignty and the Inuit of Central and Eastern Arctic» (1986) 10 (1/2) *Études Inuit Studies*.

Peu d'analyses ont été consacrées à la théorie des secteurs, puisque sur le plan juridique, elle constitue un argument faible et dépassé. Cela dit, elle reste une théorie qui a marqué l'histoire du conflit arctique canadien. À l'heure actuelle, on se base plutôt sur d'autres arguments pour justifier la souveraineté canadienne sur les îles et les eaux de l'archipel au passage du Nord-Ouest, tels que la doctrine des eaux historiques.

*La doctrine des eaux historiques internes* - Depuis le voyage controversé du *S.S Manhattan* entre 1969 et 1970, le Canada qualifie les eaux du passage du Nord-Ouest et les eaux de l'archipel arctique comme étant des eaux intérieures historiques<sup>346</sup>. Cette décision canadienne est unilatérale : elle ne fait partie d'aucun traité international, et c'est la raison pour laquelle les États-Unis ne reconnaissent pas cette qualification. Des décisions semblables ont été prises par d'autres États qui ont élargi la mer territoriale au-delà de 12 milles marins.

En 1973, le Secrétaire d'État pour les Affaires étrangères du Canada a déclaré officiellement le titre historique des eaux arctiques canadiennes<sup>347</sup>. Cette décision est qualifiée comme une réaction aux États étrangers qui réclament le statut international des eaux du passage du Nord-Ouest. La doctrine des eaux historiques incluant les eaux intérieures ainsi que les baies, est évoquée à l'occasion du déclenchement de l'affaire des pêcheries Anglo-norvégiennes devant la CIJ qui a reconnue dans sa décision le critère historique comme fondement de souveraineté. Aussi, on se réfère à la doctrine des eaux historiques pour effectuer le tracé des lignes de base droites. Par ailleurs, l'interprétation actuelle nécessitent trois éléments pour valider sa portée juridique, à savoir : l'exercice exclusif de l'autorité de l'État sur la zone des eaux historiques, une longue exploitation de cette zone, et une reconnaissance des pays

---

<sup>346</sup> Gordon W. Smith, « Sovereignty in the North: The Canadian Aspect of an International Problem », dans *The Arctic Frontier*, R. St. J. MacDonald (dir.), University of Toronto Press, Toronto, 1966, aux p 227-228. Voir aussi: *L'Arctique : Les revendications juridiques du Canada*, Bibliothèque du Parlement, Infosérie, Service d'information et de recherche parlementaires, Publication PRB 08-05F, 24 octobre 2008 à la p 2.

<sup>347</sup> Mitchell Sharp Secrétaire d'État aux affaires étrangères (1968-1974) sous le gouvernement Trudeau.

étrangers. Concernant le cas du passage du Nord-Ouest, dont le Canada a requalifié ses eaux arctiques d'eaux intérieures depuis 1973, la question de réclamer la souveraineté est contraire par rapport à la nécessité de l'exercer, en permettant ou en refusant le voyage des navires étrangers. Cette situation se traduit sur le terrain par la difficulté de repérer l'utilisation du passage du Nord-Ouest par des sous-marins étrangers, particulièrement américains et russes. Concernant la question de l'utilisation du passage par l'État côtier lui-même, la présence de la population *Inuit*, les activités des navires de pêche, les expéditions scientifiques, ainsi que le déploiement de la Garde côtière et des rangers canadiens, constituent des actes d'effectivité et d'exercice de la juridiction canadienne sur cette région. La position canadienne sur ce sujet peut s'appuyer sur la décision de la sentence arbitrale rendue dans l'affaire De Palmas, ainsi que l'arbitre Max Hubert conclu :

Les États-Unis basent leur réclamation sur les titres de la découverte, de la reconnaissance par traité et de la contiguïté. C'est-à-dire sur des titres relatifs à des actes ou à des circonstances qui entraînent l'acquisition de la souveraineté; ils n'ont cependant pas établi le fait qu'une souveraineté ainsi acquise s'était exercée à une époque quelconque. Les Pays-Bas au contraire fondent essentiellement leur prétention à la souveraineté sur le titre d'un exercice pacifique et continu de l'autorité étatique sur l'île<sup>348</sup>. Il est tout à fait naturel que l'établissement de la souveraineté soit l'aboutissement d'une lente évolution, d'un développement progressif du contrôle étatique<sup>349</sup>. Un titre imparfait ne peut cependant prévaloir sur un titre définitif, fondé sur un exercice continu et pacifique de la souveraineté<sup>350</sup>.

Si le Canada veut prouver que les eaux de l'archipel arctique et du passage du Nord-Ouest sont des eaux historiquement intérieures, il doit les administrer à titre d'eaux nationales semblablement aux eaux de la baie d'Hudson<sup>351</sup>. Ainsi le Canada justifie sa souveraineté historique sur le Nord, par l'occupation de la glace et de la

<sup>348</sup> *Affaire de l'île De Palmas, (Les États-Unis c. Les Pays-Bas)* Cour permanente d'arbitrage, Sentence arbitrale, La Haye, Le 4 avril 1928, à la p 38.

<sup>349</sup> *Ibid* à la p 39.

<sup>350</sup> *Ibid* à la p 40.

<sup>351</sup> *Supra* note 12 art 8.

terre par des *Inuits* canadiens, qui dépendent dans leur mode de vie des activités quotidiennes telles que la pêche et la chasse depuis un temps préhistorique. C'est l'un des arguments solides de la position canadienne, le concept des eaux historiques étant dérivé du droit international coutumier qui reconnaît que dans certains cas, des eaux peuvent être sous souveraineté étatique pour des raisons historiques. Par rapport à la reconnaissance internationale, c'est un élément qui fait régulièrement l'objet de divergence entre le Canada d'une part, et les États-Unis et les pays de l'Union Européenne d'autre part qui, contestent la souveraineté canadienne et confirment le caractère international des eaux du passage du Nord-Ouest<sup>352</sup>.

*La LPPEA de 1970 et l'article 234 de la CNUDM : deux fondements juridiques pour la position canadienne* - Lorsque le pétrolier américain *S.S Manhattan* a traversé le passage du Nord-Ouest sans demander la permission du Canada en 1969, les autorités Américaines affirmaient que le navire avait parcouru les eaux de la haute mer et non pas celles de la mer territoriale, limitée à l'époque aux trois milles marins de distance. Ce commentaire a rapidement été suivi d'une réaction législative canadienne, ainsi le parlement Canadien a adopté la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* en 1970<sup>353</sup>, depuis lors cette Loi a fait l'objet de plusieurs modifications, la plus récente date du 2 janvier 2010. En vertu de cette Loi la juridiction canadienne sur le contrôle de la pollution est applicable dans une zone de 100 milles marins. Ainsi le Canada a présenté également une Loi modifiant la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*<sup>354</sup>, cette Loi élargit de trois à 12 milles marins les eaux territoriales et autorise la création par Décret, des zones de pêche exclusive dans la mer entourant le Canada<sup>355</sup>. La *LPPEA* a rajouté d'autres

---

<sup>352</sup> Rob Huebert, « Climate Change and Canadian Sovereignty in the Northwest Passage » (2001) 2 Canadian Journal of Policy Research, aux p 86 à 94.

<sup>353</sup> *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* L.C. 1970, ch. 47 ; maintenant L.R.C. 1985, ch. A-12). Dernière modification le 2 janvier 2010. À jour au 27 juin 2012.

<sup>354</sup> *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*, (L.R.C.1970, ch.45)

<sup>355</sup> *Débats de la Chambre des communes*, 28<sup>e</sup> parl, 2e sess, N° (8 avril 1970) à la p 5626.

restrictions relatives à la sécurité maritime en Arctique, en ce qui concerne la navigation dans les eaux arctiques canadiennes, cette législation prévoit l'imposition des normes de contrôle et de sécurité de navigation, ainsi que la mise en application des règlements aux navires qui circulent dans cette zone, faute de quoi ces derniers seront sanctionnés et confisqués<sup>356</sup>.

La zone de prévention canadienne contre la pollution déterminée dans la *LPPEA* concerne toutes les eaux arctiques canadiennes à partir des frontières maritimes avec le *Groenland* jusqu'aux frontières internationales de la mer de *Beaufort*, ainsi que les eaux entre les îles incluant celles du passage du Nord-Ouest. La juridiction canadienne sur les eaux arctiques est renforcée par cette Loi qui impose des mesures préventives et antipollution. Pour cet effet, une zone de navigation sous contrôle est déterminée par l'article 11. Les normes de navigation concernant les navires qui traversent cette zone, sont mentionnées à l'article 12 de la *LPPEA*, des critères tels que les conditions de trafic dans les eaux glaciales, l'équipage, la qualification, la quantité et la nature du cargo, sont déterminés par cette article<sup>357</sup>.

La *LPPEA*, dans son article 14, mentionne la désignation d'un fonctionnaire compétent chargé de la prévention de la pollution. Le fonctionnaire est chargé aussi de monter à bord des navires suspects pour vérifier que les mesures antipollution sont prises<sup>358</sup>. En terme de l'article 15, ce fonctionnaire compétent peut procéder à la visite de toute zone ou tout autre lieu faisant partie des eaux arctiques, ou sur le continent ou les îles de l'Arctique canadien pour examiner tout déchet en vrac ou ouvrir tout contenant s'il a des motifs raisonnables de croire qu'il contient des déchets et en prélever des échantillons<sup>359</sup>.

De toute évidence, cette Loi qui date de 1970 constitue un développement significatif du droit maritime canadien en matière de prévention contre la pollution en

---

<sup>356</sup> *LPPEA*, L.R. (1985), ch. A-12, art. 23; 1999, ch. 28, art. 145.

<sup>357</sup> *LPPEA*, S.R., ch. 2(1er suppl.), art. 12.

<sup>358</sup> *LPPEA*, S.R., ch. 2(1er suppl.), art. 15(4)(a).

<sup>359</sup> *LPPEA*, S.R., ch. 2(1er suppl.), art. 15.

Arctique<sup>360</sup>. Ainsi le Canada réglemente non seulement la navigation et empêche les navires qui ne répondent pas aux normes de sécurité de naviguer dans les eaux arctiques, mais il exerce aussi une juridiction renforcée sur les eaux du passage du Nord-Ouest. Pourtant, l'un des défis que présente cette Loi, concerne la catégorie des navires de guerre qui ne sont pas désignés par l'article 234 de la CNUDM. Cette règle est confirmée par l'article 236 de la même convention, ce qui exclut les navires de guerre des exigences de cette Loi. Conformément à celle-ci, une zone de 100 milles marins autour des îles arctiques est couverte par des mesures antipollution, le droit de passage inoffensif n'a pas été interdit, mais il a été redéfini par les autorités canadiennes en prenant en considération l'élément environnemental et le danger potentiel que peut provoquer la pollution marine. Bien que l'élaboration de la *LPPEA* soit basée sur des préoccupations environnementales, cette législation n'a pas satisfait les États-Unis, qui ont argué qu'aucun État ne détient le droit d'étendre sa juridiction maritime au-delà des eaux de la mer territoriale<sup>361</sup>. Pour cette raison, les États-Unis ont rejeté cette Loi qualifiée d'un précédent législatif opposé à la licéité internationale. De son côté, le Canada a reconnu la nature controversée de cette législation. Son adoption est interprétée par les Américains comme une décision politique qui prend en considération les intérêts canadiens en négligeant ceux des États-Unis.

En effet, même si la *LPPEA* de 1970 n'a pas été bien accueillie par la communauté internationale, il se trouve que l'adoption de l'article 234 de la CNUDM constitue une reconnaissance explicite des droits des pays arctiques puisqu'il leur donne plus de pouvoirs pour protéger leur côtes maritimes en Arctique, et pour prévenir la pollution maritime et les marées noires provoquées par les accidents<sup>362</sup>. En

---

<sup>360</sup> Pharand (1989) *Supra* note 24.

<sup>361</sup> Ronald Purver, «Aspects of Sovereignty and Security in the Arctic», in Donald McRae and Golden Munro, eds., *Canadian Oceans Policy*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1989 à la p 168.

<sup>362</sup> *Supra* note 12, art 234 : «Les États 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 recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de la zone

effet, 12 ans plus tard, la juridiction des pays arctiques sur leurs côtes se trouve indirectement appuyée par la CNUDM et son article 234 qui prévoit la prise de mesures antipollution dans les régions recouvertes de glaces, c'est-à-dire les eaux arctiques jusqu'aux limites de la zone économique exclusive, qui s'étend à 200 milles marins, et concerne subséquemment des pays arctiques comme le Canada. En effet, le droit du Canada de protéger son environnement marin dans la zone économique exclusive, est aussi confirmé par l'article 56(b) alinéa 3 de la CNUDM de 1982.

Au demeurant de la difficulté de qualifier actuellement le passage du Nord-Ouest comme détroit international, l'article 234 de la CNUDM prévoit un statut juridique spécifique pour les eaux intérieures arctiques, (et non les détroits arctiques) qualifiées alors de « *Zones recouvertes par les glaces* ». Cet article 234 codifie ainsi les modalités permettant aux pays arctiques (Canada, États-Unis, Russie, Danemark et Norvège) de réglementer la navigation en Arctique. Par ailleurs, la convention de Montego Bay réglemente le droit de passage en transit dans un détroit qui se trouve à l'intérieur de la mer territoriale, la traversée devra s'effectuer d'une manière continue dans un détroit connectant la haute mer et la zone économique exclusive à l'autre partie de la haute mer et de la zone économique exclusive<sup>363</sup>.

Si l'article 234 de la CNUDM soutient l'argument de la question de l'environnement fragile contre un excès d'exploitation, pourtant, il ne touche pas nécessairement la question de souveraineté. Il a eu autant à faire avec les questions de souveraineté et des détroits internationaux qu'avec la question de l'environnement. En effet, l'élaboration de cet article est vue à partir de trois angles, c'est-à-dire un équilibre entre les soucis canadiens de protection de l'environnement marin, et sa juridiction fonctionnelle, les sensibilités américaines relatives à la liberté des mers, et les inquiétudes soviétiques que la question arctique ne dominera pas les discussions

---

économique exclusive, 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 de le perturber de façon irréversible».

<sup>363</sup> *Supra* note 12, art 38 (2) et art 45.

en général. Quelque soit les commentaires, le contentieux sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest, demeure une problématique non résolue.

*Le tracé des lignes de base droites* - Parmi les décisions les plus controversées de la thèse de souveraineté canadienne sur le passage du Nord-Ouest, on trouve le tracé des lignes de base droites arctiques. Adopté par le Canada en 1986, cette décision met les eaux, ainsi que l'archipel du nord, sous souveraineté canadienne. Le tracé des lignes de base droites est utilisé par les États côtiers pour déterminer l'extension de la mer territoriale. Ainsi les eaux qui se trouvent à l'intérieur des lignes de base droites sont qualifiées d'eaux intérieures sous souveraineté absolue de l'État côtier.

Le tracé des lignes de base droites a pour effet la séparation entre les eaux intérieures de l'État côtier (où les États étrangers n'ont aucun droit d'exploitation), et les eaux territoriales (où les États étrangers bénéficient de certains droits). La question du tracé des lignes de base droites en droit international coutumier est mentionnée pour la première fois devant la CIJ à l'occasion de l'affaire des pêcheries Anglo-norvégiennes en 1951, et codifié par la convention de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë<sup>364</sup>. Dans cette affaire opposant la Norvège au Royaume-Uni sur les droits de la pêche dans les eaux de la mer du Nord, la délimitation des frontières maritimes fut une source de conflit entre les deux pays.

À partir du XIX<sup>e</sup> siècle, la Norvège a commencé de tracer les lignes de base droites à partir des *Skjaergaards*, ce qui rend les limites de la mer territoriale norvégienne plus étendue en comparaison de ce qu'elle possédait sans *Skjaergaards*. Cette zone très poissonneuse qui se trouve sous juridiction norvégienne, a créé un conflit avec la flotte de pêche britannique. Devant cette situation, la Norvège s'est dépêchée d'adopter un décret royal établissant ainsi les lignes de base droites sur les côtes norvégiennes. En 1869 la Norvège avait appliqué les dispositions du décret royal pour rendre illégitime la présence des navires de pêche étrangers dans cette

---

<sup>364</sup> *Supra* note 11, art 4.

zone, et suite à cette action, le Royaume-Uni a déclenché une procédure contre la décision norvégienne devant la CIJ<sup>365</sup>. Alors cette dernière a conclu que : « Le tracé des lignes de base droites pour marquer la limite entre les eaux intérieures et les eaux territoriales, est une pratique acceptable<sup>366</sup>».

Selon la CIJ il s'agit d'une application générale du droit international dans un cas spécifique, ce qui signifie que la validité du tracé des lignes de base droites par la Norvège dépend de la situation géographique de chaque pays, le cas des côtes norvégiennes étant caractérisé par l'existence de plusieurs *Fjords*. La Cour a reconnu dans cette affaire les éléments de bases dans la détermination des lignes de base droites par la Norvège, à savoir les pratiques locales et les intérêts économiques de la population<sup>367</sup>. En effet, la CIJ a décidé que :

La Cour est ainsi amenée à conclure que la méthode des lignes droites, consacrée par le système norvégien, a été imposée par la géographie particulière de la côte norvégienne ; que, dès avant la naissance du différend, cette méthode avait été consolidée par une pratique constante et suffisamment longue en face de laquelle l'attitude des gouvernements atteste que ceux-ci ne l'ont pas considérée comme étant contraire au droit international<sup>368</sup>.

Dans ce sens Frede, Castberg explique qu' :

Un État peut être autorisé, en se fondant sur des raisons historiques, économiques et sociales, à fixer de longues lignes de base entre les îles et les rochers, surtout lorsqu'il est question de la limite territoriale du droit acquis exclusif de la population aux pêches côtiers, il peut estimer équitable ou utile d'étendre le droit de passage des navires d'autres États, en temps de paix aussi, des eaux qui se trouvent en deçà des lignes de base<sup>369</sup>.

<sup>365</sup> *Affaires des pêcheries Anglo-norvégiennes (Norvège c. Royaume-Uni)* Arrêt du 9 décembre 1951 [1951] C.I.J.rec.

<sup>366</sup> *Ibid.*

<sup>367</sup> *Ibid.*

<sup>368</sup> *Affaires des pêcheries Anglo-norvégiennes (Royaume-Un c. Norvège)* Arrêt du 18 décembre 1951 [1951] C.I.J.rec, à la p139.

<sup>369</sup> Frede Castberg, «La distinction entre le régime de la mer territoriale et celui des eaux intérieures» (1954) Institut de droit international, session d'Aix Provence.

En ajoutant aussi qu' :

En tous cas, il est naturel que les États étrangers intéressés s'opposent à ce que toutes les portions d'eaux qui se trouvent à l'intérieur des lignes de base soient déclarées être des eaux intérieures dans toute l'acception de ce terme. Les limites des eaux intérieures de l'État riverain peuvent être tracées de manière différente dans les buts différents, par des dispositions législatives édictées par cet État, à condition toutefois qu'il ne soit pas porté atteinte par cette mesure aux droits des autres États, surtout leur droit de libre passage inoffensif dans la mer territoriale<sup>370</sup>.

En effet, à la différence des côtes norvégiennes caractérisées par les *Fjords* et des petites îles, les côtes canadiennes du grand Nord sont plus larges. La ligne de base norvégienne la plus longue ne dépasse pas les 44 milles marins alors que la ligne de base canadienne la plus longue atteint les 99 milles marins dans le détroit de *McClure*<sup>371</sup>. Les îles arctiques canadiennes prennent la forme de l'extension du territoire, qui ne ressemble pas géographiquement aux côtes norvégiennes. En revanche, la CIJ avait accepté la décision de la Norvège de tracer les lignes de base droites, et d'enfermer ainsi les îles au long de ses côtes pour des raisons historico-géographiques culturelles et économiques. Depuis lors, plusieurs pays ont suivi le modèle norvégien du tracé des lignes de base droites en adoptant la méthode de «la laisse de basse mer». Cette méthode a permis de renfermer une vaste superficie de la surface des eaux, alors que d'autre part la décision de la CIJ en la matière ne garantit aucun droit de navigation pour les navires étrangers<sup>372</sup>.

Une fois la décision rendue en matière des pêcheries Anglo-norvégiennes, le Canada n'a pas décidé de tracer les lignes de base droites dans son archipel arctique, mais cette position a changée en 1985, après le voyage effectué par le brise-glace américain *USCGS Polar Sea*. Le Canada a tracé les lignes de base droites dans

<sup>370</sup> *Ibid.*

<sup>371</sup> Vanderzwaag et Pharand, «Inuit and Ice: Implications for Canadian Arctic Waters» (1983) 21 *Can. Y.B. Int'l.L.*

<sup>372</sup> M.S. McDougal et W.T. Burke, *The Public Order of the Oceans*, New Haven, Yale University press, 1962, aux p 120 et 122.

l'archipel arctique, incluant à l'intérieur de ses frontières les eaux du passage du Nord-Ouest. En vertu de ce tracé, ces eaux ont acquis le statut d'eaux intérieures, ce qui permet en principe au Canada d'y exercer sa pleine juridiction. Cette décision a pris effet à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1986<sup>373</sup>. La décision du Canada qui limite ainsi la liberté de navigation pour les navires étrangers, a fait l'objet de lectures différentes par la doctrine juridique internationale<sup>374</sup>. Cependant, et en vertu des dispositions de la CNUDM, et de l'arrêt rendu dans l'affaire des pêcheries Anglo-norvégiennes, il apparaît que la décision canadienne se trouve justifiée parce qu'elle correspond précisément aux dispositions de cette jurisprudence, Ainsi le Canada pourrait s'appuyer sur les deux textes législatifs de 1970 et 1971 prouvant qu'il exerce depuis longtemps sa juridiction sur ces eaux<sup>375</sup>, à savoir la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche* qui porte la limite des eaux territoriales à 12 milles marins<sup>376</sup>, et la *LPPEA* qui a mis une zone de protection de 100 milles marins incluant donc les eaux du passage du Nord-Ouest<sup>377</sup>. Par ailleurs, ni l'affaire des pêcheries Anglo-norvégiennes, ni les conventions internationales, ne fixent les limites pour les lignes de base droites. L'argument le plus cohérent pour la position canadienne dans la délimitation des lignes de base droites, consiste dans le caractère glacé des eaux pendant presque toute l'année, ce qui les assimile davantage à la terre qu'à la mer.

Dans l'affaire des pêcheries Anglo-norvégiennes, la CIJ a pris en considération le caractère géographique des côtes norvégiennes, ainsi que l'importance de l'activité de la pêche dans la vie économique de la population locale. Par analogie, dans l'archipel arctique canadien et les îles qui entourent le passage du Nord-Ouest, vit une communauté *Inuit*. Des études socioéconomiques ont démontré

<sup>373</sup> *Décret sur les coordonnées géographiques pour la mer territoriale (région 7)*, DORS/85-872 (10 septembre 1985).

<sup>374</sup> Donat Pharand, «Canada's Sovereignty over the Newly Enclosed Water's» (1987) 25 *CYIL*, aux p 325 à 335.

<sup>375</sup> Donat Pharand, «The Arctic Waters and the Northwest Passage : A final Revisit» (2007) 38 *Ocean Development and International Law*, à la p 7.

<sup>376</sup> *Loi modifiant la Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*, (L.R.C. 1985, ch. A-12) entrée en vigueur le 10 mars 1971.

<sup>377</sup> *Supra* note 353.

que la vie quotidienne de cette population dépend en grande partie des eaux arctiques et qu'elle y exerce des activités habituelles telles que la chasse et la pêche pour survivre. C'est un argument solide pour le Canada afin de tracer les lignes de bases droites et pouvoir réclamer sa souveraineté sur le passage du Nord-Ouest<sup>378</sup>. Le droit du Canada pour tracer les lignes de base droites en Arctique selon les circonstances géographiques, est confirmé par l'article 14 de la CNUDM<sup>379</sup>.

En vertu de la Convention de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë qui inclut l'activité de la pêche et le tracé des lignes de base droites, et selon les décisions de certains pays, les zones considérées comme faisant autrefois partie de la mer territoriale sont devenues des eaux intérieures après le tracé des lignes de base droites. Le droit de navigation se trouve donc restreint par la législation maritime nationale. Selon le professeur Donat Pharand : «L'établissement des lignes de base droites autour des eaux arctiques le 1<sup>er</sup> janvier 1986, est pour compter sur le cas de la pêche, dans ce cas le Canada a enfermé à nouveau les eaux arctiques qui deviennent des eaux internes, le droit de passage inoffensif se trouve limité»<sup>380</sup>.

Selon la position canadienne, les eaux situées entre le littoral canadien et le tracé des lignes de base droites autour de l'archipel arctique sont qualifiées d'eaux intérieures<sup>381</sup>. En effet, on peut récapituler la position canadienne sur la question avec un discours du ministre des Affaires étrangères *Joe Clark* à la chambre des communes le 10 septembre 1985, devant lequel il a défendu la souveraineté canadienne sur le passage du Nord-Ouest :

« [L]a souveraineté du Canada dans l'arctique est indivisible. Elle porte sur le sol, la mer et la glace. Elle s'applique sans interruption jusqu'aux côtes vers le large des îles de l'Arctique. Ces îles sont réunies et non pas divisées par les eaux qui les entourent. La majeure partie de l'année, elles sont reliées entre

<sup>378</sup> Donat Pharand, *The Law of the Sea of the Arctic with Special Reference to Canada*, Ottawa, University of Ottawa Press, 1973.

<sup>379</sup> *Supra* note 12 art 14. *Combinaison de méthode pour établir les lignes de base*: «L'État côtier peut, en fonction des différentes situations, établir les lignes de base selon une ou plusieurs des méthodes prévues dans les articles précédents».

<sup>380</sup> Pharand (2007) *Supra* note 375 à la p 69 [Notre traduction].

<sup>381</sup> *Ibid* aux p 17 à 28.

elles par la glace. De tout temps, les Inuits du Canada ont utilisé et occupé la glace de la même façon qu'ils ont utilisé et occupé la terre ferme»<sup>382</sup>.

---

<sup>382</sup> Canada, Chambres des communes, *Joe Clark* le 10 septembre 1985.

#### 4.2 LE STATUT JURIDIQUE DU PASSAGE DU NORD-OUEST : REGARD SUR LA POSITION CANADIENNE À L'AUNE DU DROIT INTERNATIONAL DE LA MER ET DU DROIT MARITIME CANADIEN

La Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë, et la Convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer, se réfèrent toutes deux dans leurs dispositions à la jurisprudence de la CIJ. Par exemple, les deux instruments juridiques ont mentionné que dans les eaux enfermées par les lignes de base droites qualifiées d'eaux intérieures, le passage inoffensif est un droit qui s'applique<sup>383</sup>. Cependant, le droit des États côtiers de tracer les lignes de base droites mentionné par les deux instruments fait partie du droit coutumier<sup>384</sup>.

Le régime du passage inoffensif est un régime d'équilibre entre le droit de souveraineté de l'État côtier et les droits de navigation des États utilisateurs des détroits. Les navires étrangers peuvent traverser ces eaux intérieures sans solliciter une permission, mais à condition de respecter la législation maritime de l'État côtier. Pourtant, ce dernier peut suspendre temporairement le droit de passage inoffensif pour des raisons de sécurité et de mesures antipollution.

En raison de la longueur de ses côtes arctiques, il est de plus en plus difficile pour le Canada de surveiller le volume du trafic maritime, et notamment faire face aux problèmes de pollution marine provenant des navires étrangers. De plus, si le passage du Nord-Ouest obtient un statut international, la juridiction du Canada sera limitée. La Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë, dans son article 16(4), interdit la suspension du passage inoffensif, alors que la

---

<sup>383</sup> *Supra* note 11, article 5(2) :

«Lorsque l'établissement d'une ligne de base droite conforme à l'article 4 a pour effet d'englober comme eaux intérieures des zones qui étaient précédemment considérées comme faisant partie de la mer territoriale ou de la haute mer, le droit de passage inoffensif prévu aux articles 14 à 23 s'applique à ces eaux », et l'article 8(2) de la CNUDM stipule que :

«Lorsque le tracé d'une ligne de base droite établie conformément à la méthode décrite à l'article 7 inclut dans les eaux intérieures des eaux qui n'étaient pas précédemment considérées comme telles, le droit de passage inoffensif prévu dans la Convention s'étend à ces eaux ».

<sup>384</sup> L.M.Alexander, «Baseline Delimitations and Maritime Boundaries» (1983) 23 *Virginia Journal of International Law*, aux p 503 à 519.

Convention de Montego Bay de 1982 protège les droits des États empruntant les détroits, par la création d'un régime de passage en transit<sup>385</sup> qui est moins rigoureux, en termes de critères, que le passage inoffensif<sup>386</sup>.

Pour les États-Unis, qui n'ont pas ratifié la Convention de Montego Bay de 1982, le régime des détroits fait partie du droit international coutumier et s'applique donc à tous les États<sup>387</sup>. Une partie de la doctrine avance que, même si le passage du Nord-Ouest a un statut juridique international, les navires qui sont de passage en transit, devront se conformer à la *LPPEA* canadienne<sup>388</sup>. Bien que le Canada revendique sa souveraineté sur l'archipel arctique, celui-ci ne plaide pas pour sa fermeture définitive au trafic maritime. En fait, le Canada prétend plutôt que la navigation doit être réglementée par le droit canadien relatif à la protection de l'environnement marin en Arctique. Cependant, les règles du droit maritime canadien de navigation sont plus strictes que celles du droit international de la mer. En vertu du droit canadien, toute traversée illégale d'un navire étranger fera l'objet de poursuite par les autorités canadiennes, de l'inspection de refus de passage voire de l'arraisonnement du bâtiment qui viole le droit maritime canadien. En effet, la position canadienne se dirige de plus en plus vers un équilibre entre le maintien de la souveraineté nationale et un droit de navigation au passage, qui se conforme à la fois au droit international et au droit national dans le cadre du *NORDREG*<sup>389</sup>.

<sup>385</sup> *Supra* note 12 art 38(2): « On entend par « passage en transit » l'exercice, conformément à la présente partie, de la liberté de navigation et de survol à seule fin d'un transit continu et rapide par le détroit entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive. Toutefois, l'exigence de la continuité et de la rapidité du transit n'interdit pas le passage par le détroit pour accéder au territoire d'un État riverain, le quitter ou en repartir, sous réserve des conditions d'admission sur le territoire de cet État ».

<sup>386</sup> *Supra* note 12 art 17 : « Sous réserve de la Convention, les navires de tous les États, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale ».

Art 19 (1) : « Le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier. Il doit s'effectuer en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international ».

<sup>387</sup> J. Van Dyke, « Consensus and Confrontation : The United States and the Law of the Sea Convention », Honolulu. Law of the Sea Institute, 1985, aux p 292 à 303.

<sup>388</sup> *Supra* note 353.

<sup>389</sup> Pharand (2007) *Supra* note 375 à la p 48.

(*NORDREG* : Système d'information et de guidage pour la navigation).

*Les prérogatives de la CNUDM sur le droit de passage dans les détroits-*

La CNUDM reconnaît le droit des États côtiers d'exercer leur juridiction sur la mer territoriale dans la limite de 12 milles marins, mais au-delà de cette ligne, l'autorité de l'État côtier se trouve rétrécie, notamment dans les eaux d'un détroit concerné par le passage inoffensif. Cependant, les navires qui effectuent un passage non inoffensif peuvent être poursuivis en vertu de la législation de l'État côtier (la position canadienne sur ce sujet se trouve appuyée par les articles 27 et 28 de la CNUDM). En effet, les autorités canadiennes ne peuvent intervenir à bord d'un navire sous pavillon étranger que dans le cas où les conséquences d'un crime à bord affecte sa souveraineté ou porte atteinte à la sécurité nationale, et dans le cas où l'assistance devient une nécessité sollicitée par le capitaine de ce navire. Ces autorités ne peuvent intervenir à bord de ce navire pour réprimer un crime commis antérieurement, soit avant son entrée dans les eaux territoriales. Conformément à l'article 28 de la CNUDM, les autorités de l'État côtier n'ont pas le droit de manipuler le parcours d'un navire en passage inoffensif, mais l'État côtier peut exercer un contrôle nécessaire pour prévenir les infractions commises dans la zone contiguë à sa mer territoriale selon l'article 33 de la CNUDM. Concernant le passage inoffensif des navires de guerre étrangers, ces derniers bénéficient d'une immunité en vertu de l'article 32 de la CNUDM, mais l'article 30 stipule plutôt que : « Si un navire de guerre ne respecte pas les lois et règlements de l'État côtier relatifs au passage dans la mer territoriale et passe outre à la demande qui lui est faite de s'y conformer, l'État côtier peut exiger que ce navire quitte immédiatement la mer territoriale<sup>390</sup> ».

Au-delà de la mer territoriale et de la zone contiguë, le Canada continue à exercer sa souveraineté dans la zone économique exclusive telle que déterminée par l'article 56 de la CNUDM, et cette souveraineté inclut, l'exploitation des ressources naturelles du plateau continental, l'installation des plates formes, la recherche

---

<sup>390</sup> *Supra* note 12, art 30.

scientifique et la protection de l'environnement<sup>391</sup>. En effet, les droits des pays étrangers dans la zone économique exclusive consistent, selon l'article 58 de la CNUDM, en la liberté de navigation et d'installation des câbles et pipelines, comme c'est le cas prévu à l'article 87 relatif à la haute mer. L'article 73 de la CNUDM renforce les pouvoirs de l'État côtier par la prise de mesures d'ordre pénal dans la zone économique exclusive contre la violation de sa législation maritime<sup>392</sup>. En effet, si le droit de passage inoffensif se trouve défendu par les États-Unis, et confirmé par l'article 8(2) de la CNUDM, le Canada dispose de prérogatives de contrôle sur les navires qui veulent traverser les eaux arctiques en vertu du droit maritime, à savoir la LPPEA, et du droit de la mer tels que stipulé par l'article 234 de la CNUDM.

En revanche, si la Communauté internationale ne reconnaît pas le statut d'eaux intérieures du passage du Nord-Ouest, le Canada exerce sa souveraineté dans les eaux arctiques reconnue par la CNUDM, à savoir la mer territoriale et la zone contiguë. Sous le régime de l'article 234 de la CNUDM, le Canada renforce ses mesures de préventions antipollution mentionnées dans la loi de 1970. La CNUDM attribue le droit à l'État côtier de définir la zone économique exclusive jusqu'à une limite de 200 milles marins. L'État concerné a le droit d'exploiter les ressources naturelles de cette zone<sup>393</sup>, mais il doit aussi tenir dûment compte des droits et des obligations des autres États<sup>394</sup>.

Le droit de la mer limite la mer territoriale dans une largeur qui ne dépasse pas les 12 milles marins mesurés à partir de lignes de base établies conformément à la CNUDM<sup>395</sup>. D'une part, l'État côtier exerce sa juridiction, maintient l'ordre et applique sa législation maritime comme c'est le cas de LPPEA pour le passage du Nord-Ouest. D'autre part, les navires de pavillon étranger ont le droit au passage

---

<sup>391</sup> *Supra* note 12, art 56.

<sup>392</sup> *Supra* note 12, art 73 (1).

<sup>393</sup> *Supra* note 12, art 56 (1).

<sup>394</sup> *Supra* note 12, art 56 (2).

<sup>395</sup> *Supra* note 12, art 3.

inoffensif dans les eaux de cette zone<sup>396</sup>, ce qui signifie que ces navires doivent traverser pacifiquement les eaux territoriales sans exercer aucune activité pouvant porter atteinte à la souveraineté de l'État côtier, à savoir exploiter les ressources halieutiques, polluer les eaux, ou effectuer des manœuvres militaires menaçant ainsi la sécurité de l'État côtier<sup>397</sup>. Concernant le droit de passage dans les eaux archipélagiques, la CNUDM stipule dans l'article 53(2) que tous les navires et aéronefs jouissent du droit de passage archipélagique par ces voies de circulation et ces routes aériennes<sup>398</sup>. Les mêmes principes du droit de passage inoffensif s'appliquent pour le droit de passage archipélagique, à savoir l'exercice sans entrave par les navires et aéronefs, selon leur mode normal de navigation et conformément à la Convention, des droits de navigation et de survol, à seule fin d'un transit continu et rapide entre un point de la haute mer ou d'une zone économique exclusive et un autre point de la haute mer ou d'une zone économique exclusive<sup>399</sup>.

*Le régime juridique des détroits* - En vertu du droit de la mer, les États côtiers exercent une souveraineté intégrale sur les eaux intérieures, mais à partir de cette zone, cette juridiction devient limitée jusqu'à sa disparition en haute mer<sup>400</sup> et dans la Zone<sup>401</sup>. La classification des eaux a des conséquences significatives sur la nature du passage que les navires étrangers devront effectuer. Dans notre cas d'espèce, les eaux du passage du Nord-Ouest sont d'une spécificité particulière puisqu'elles se situent entre un archipel arctique, ainsi la catégorisation de ces eaux peut affecter l'habileté pour la marine marchande internationale de traverser des eaux canadiennes.

Rejetant la qualification de « détroit international », le Canada considère que le passage du Nord-Ouest est plutôt situé dans ses eaux intérieures, sous souveraineté canadienne. Par conséquent l'article 37 de la CNUDM<sup>402</sup>, relatif au régime des

<sup>396</sup> *Supra* note 12, art 17.

<sup>397</sup> *Supra* note 12, art 19 (2).

<sup>398</sup> *Supra* note 12, art 53 (2).

<sup>399</sup> *Supra* note 12, art 53 (3).

<sup>400</sup> *Supra* note 12, art 87.

<sup>401</sup> *Supra* note 12, art 136.

<sup>402</sup> Johnston (1970), *supra* note 42.

détroits internationaux, ne s'appliquerait pas pour définir le statut du passage du Nord-Ouest. Le Canada affirme sa souveraineté sur les îles et les eaux arctiques, et maintient que l'espace entre l'ensemble de ces îles, forme des eaux archipélagiques glacées selon le régime de la CNUDM de 1982<sup>403</sup>. Du point de vue de la doctrine, et de la position défendue par Donat Pharand et David Vanderswag, le Canada a le droit d'exercer sa juridiction sur les eaux du passage du Nord-Ouest, et de faire ainsi appliquer sa législation maritime nationale pouvant inclure l'imposition des frais de passage pour les navires de pavillon étranger<sup>404</sup>. De leur côté les États-Unis critiquent la décision du Canada d'exercer une souveraineté exclusive sur les eaux du passage du Nord-Ouest. Selon la position de ce pays, les eaux entre les îles de l'extrême nord du Canada peuvent constituer des eaux archipélagiques, mais le passage du Nord-Ouest reste un détroit international ouvert à la liberté de navigation selon les dispositions du droit de la mer, un droit qui ne peut être restreint par les autorités canadiennes. À cette position Donat Pharand réplique:

La question de la séparation de l'archipel entre deux zones nord et sud est fautive à cause de l'existence des petites îles au détroit de Baffin, créant ainsi une unité de l'archipel. Le Canada revendique donc l'espace nordique qui inclut les îles ainsi que les eaux glaciales entre les îles<sup>405</sup>.

Par ailleurs, si les eaux du passage du Nord-Ouest étaient qualifiées d'eaux internationales, la souveraineté canadienne serait limitée, et en effet, les navires de pavillon étranger traverseraient librement ce passage sans restrictions canadiennes. Selon les termes du droit de la mer, rappelons que les détroits internationaux sont définis comme étant des autoroutes maritimes reliant la haute mer et les zones économiques exclusives, ouvertes à la marine marchande et navale<sup>406</sup>. Cette définition constitue une référence pertinente pour la position américaine qui se base

<sup>403</sup> Donald Rothwell, «The Canadian-US. Northwest Passage Dispute: A Reassessment» (1993) 26 *Cornell.Int'l L.J.*, aux p 331 et 332.

<sup>404</sup> Pharand (2007) *Supra* note 375 aux p 51 et 52.

<sup>405</sup> Donat Pharand, «Notes and Comments, Canada's Sovereignty over the newly Enclosed Arctic Waters» (1987) 25 *Can. T.B.Int'l.*

<sup>406</sup> *Supra* note 12, art 37.

en grande partie sur le critère géographique de qualification du passage du Nord-Ouest, qui établit une connexion entre l'océan Pacifique et l'océan Atlantique. Selon la position canadienne, ce critère est insuffisant du point de vue de la jurisprudence de la CIJ pour qualifier le passage du Nord-Ouest de détroit international, et en raison de la faiblesse du trafic international, ces eaux restent donc limitées à la navigation locale. À la lecture de l'histoire de navigation du passage du Nord-Ouest, on découvre que le nombre de voyages effectués reste faible par rapport aux autres détroits qualifiés d'internationaux. En effet, sur un siècle le nombre de voyages ne dépasse pas une centaine de navires. Le pavillon étranger est moins présent par rapport au pavillon canadien, et tous ces navires sont majoritairement des navires commerciaux et des yachts privés<sup>407</sup>.

Concernant l'opinion des juristes sur la classification du passage du Nord-Ouest, Donat Pharand souligne qu'un détroit est dit international si le nombre des navires de pavillon international est très élevé. Toutefois, le passage du Nord-Ouest ne répond pas à cette exigence. Depuis la première expédition du capitaine norvégien *Roald Amundsen* en 1903, il n'y a eu qu'une dizaine de navires de nationalités différentes. Dans ce sens, Pharand a conclu que : «Le passage du Nord-Ouest n'est pas un détroit international»<sup>408</sup>. Dans une étude plus contemporaine, le spécialiste canadien a réexaminé le dossier du statut juridique du passage du Nord-Ouest à nouveau<sup>409</sup>, et en vérifiant le critère fonctionnel, il souligne que trois bâtiments de pavillon américain ont traversés le passage (dont deux sont des sous-marins) et ont effectués leur opération dans le cadre des manoeuvres de défense bilatérale<sup>410</sup>. Dans ce cadre, le brise-glace *USCGS Polar Sea* est le seul navire qui a réussi à traversé le passage du Nord-Ouest sans permission préalable du gouvernement canadien. Donat Pharand conclut ainsi que :

De toute évidence, le passage du Nord-Ouest n'a pas de tradition

<sup>407</sup> Pharand (2007) *Supra* note 375 à la p 30.

<sup>408</sup> Donat Pharand, «The Northwest passage in international Law» (1979) 17 Can.Y.B. Int'l.L.

<sup>409</sup> Pharand (2007) *Supra* note 375 à la p 30.

<sup>410</sup> Pharand (2007) *Supra* note 375 à la p 37.

comme voie utile de navigation maritime internationale. Le voyage effectué par le brise-glacé *USCGS Polar Sea* semble être le seul cas d'exception, où aucune permission préalable n'a été sollicitée, expressément ou implicitement. Il faut toutefois rappeler que cela s'est produit en 1985, avant le tracé de lignes de base droites qui a eu pour conséquence d'encarter le passage du Nord-Ouest dans les eaux intérieures du Canada. Ce voyage, qui a provoqué de fortes contestations de la part du Canada, n'est sûrement pas important pour faire du passage du Nord-Ouest un détroit international, statut qui entraînerait le droit de passage en transit<sup>411</sup>

D'autres juristes partagent le même point de vue, à savoir Ted McDorman qui a conclu que : «Le passage du Nord-Ouest ne constitue pas une route maritime internationale puisqu'il ne répond pas aux deux critères»<sup>412</sup> et la même position est exprimée par Donald McRae<sup>413</sup>. Concernant l'opinion de Donald Rothwell, il parle plutôt de l'application d'un régime polaire spécial pour le passage du Nord-Ouest, qui n'est pas comparable à celui de détroit de *Corfou*, en raison de la limite du nombre de voyages effectués<sup>414</sup>.

Force est d'admettre que l'histoire de la navigation maritime à travers le passage du Nord-Ouest a connue un faible taux d'activité par rapport à d'autres routes maritimes internationales. Pharand l'a clairement souligné : «Il est évident que le passage du Nord-Ouest n'a pas connu un niveau suffisant de navigation internationale pour le qualifier de détroit international»<sup>415</sup>.

En prévoyant la possibilité d'une augmentation de trafic avec la fonte des glaces, le Canada continue de renforcer ses mesures et de développer sa législation maritime, mais cela n'empêche pas les États-Unis de critiquer cette position et de

<sup>411</sup> Pharand (2007) *Supra* note 375 à la p 42. [Notre traduction].

<sup>412</sup> Ted L. McDorman, « In the wake of the polar sea: Canadian jurisdiction and the Northwest Passage » (1986) 4 *Marine Policy* 243.

<sup>413</sup> D.M. McRae et D.J. Goundrey, «Environmental Jurisdiction in Arctic Waters: The Extent of Article 234» (1982) 16 (2) *University of British Columbia Law Review*, à la p 197.

<sup>414</sup> Donald Rothwell, Stuart Kaye, Afshin Akhtarkhavari & Ruth Davis, *International Law: Cases and Materials with Australian Perspectives*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010.

<sup>415</sup> Donat Pharand, *Canada's Arctic waters in international law*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.

s'opposer à la revendication d'une souveraineté canadienne exclusive sur les eaux du passage du Nord-Ouest, soumettant ainsi le passage du Nord-Ouest sous une juridiction nationale absolue.

*Développement de la législation maritime canadienne de 1970 à nos jours* - Du fait de sa proximité avec la Sibérie et l'Alaska, l'Arctique canadien a représenté une zone stratégique pour la défense de l'Amérique du Nord contre l'URSS pendant la guerre froide. Cet avantage géographique a motivé le Canada et les États-Unis à s'engager dans une alliance militaire qui se traduit par une présence accrue de l'armée américaine en Arctique canadien et c'est dans ce cadre qu'a été fondé le NORAD. De toute évidence, la majorité des projets de défense de l'Amérique du Nord ont été en grande partie financés par les États-Unis, ce qui a inquiété le Canada sur sa souveraineté en Arctique<sup>416</sup>. Par ailleurs, depuis la fin de la guerre froide, d'autres questions commencent à préoccuper le Canada à savoir la délimitation des frontières maritimes et du plateau continental, la protection de l'environnement, les effets des changements climatiques, l'expansion de la navigation maritime puisque ce sont des défis qui peuvent mettre en cause la souveraineté canadienne<sup>417</sup>.

En effet, et en absence d'une volonté régionale et internationale d'établir un régime juridique pour l'Arctique sur le modèle de l'Antarctique, le Canada s'est engagé depuis 1970 dans un processus de développement de sa législation maritime nationale, dans le but de contrer toute menace à sa souveraineté dans l'archipel arctique en général, et dans le passage du Nord-Ouest en particulier. Mis à part le litige de l'île de *Hans*, opposant le Danemark et le Canada, les îles de l'archipel arctique canadien ne font l'objet d'aucune revendication étrangère<sup>418</sup>.

<sup>416</sup>Elliot-Meisel, Elizabeth B. *Arctic Diplomacy: Canada and the United States in the Northwest Passage*, New York, Peter Lang, 1998, aux p 42 à 55.

<sup>417</sup>Défense nationale, *Arctic Capabilities Study 2000*, 1948-3-CC4C (DGSP), juin 2000 aux p 2 à 11.

<sup>418</sup>Kenneth Johnson. «Canada's Title to the Arctic Islands» (1933) 14 *Canadian Historical Review* à la p 24. Voir aussi: Robert Reid, «The Canadian Claim to Sovereignty over the Waters of the Arctic» (1974) 12 *Can. Y.B.Int'l L.*, aux pp.111-114. Ainsi, dans la décision arbitrale relative à l'affaire de l'île de *Plamas*, on a conclu que : «Les exigences d'une occupation effective dépendent des circonstances propres aux territoires et que l'établissement ou l'administration locale n'étaient pas

Ainsi, dans le cadre de l'évolution de sa législation maritime, le Canada a adopté en 1978 le *Décret relatif aux zones de contrôle et de sécurité de navigation en Arctique*. En vertu des articles 562.15 et 562.16 de la *Loi sur la marine marchande*<sup>419</sup>, les navires devront enregistrer les informations exigées pour avoir une autorisation de mouvement et de trafic dans les zones de surveillance et de navigation, et cela conformément aux dispositions de la *LPEEA*. L'institution qui s'occupe de la mise en application de ces directives maritimes s'appelle le *NORDREG*<sup>420</sup>.

En vertu de la *Loi sur les océans*<sup>421</sup>, du *Décret sur les coordonnées géographiques de la mer territoriale* (région 7), et de la *Loi d'interprétation*, les eaux situées à l'intérieur des lignes de base droites autour de l'archipel arctique canadien sont qualifiées d'eaux intérieures et sont donc soumises à la juridiction des lois canadiennes. En application de la *LPEEA*, et du *Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de navigation*, de la *Loi sur la marine marchande du Canada*<sup>422</sup> et du *NORDREG*, la législation antipollution peut être appliquée dans les zones de contrôle de sécurité de navigation de l'Arctique jusqu'à une limite de 100 milles marins des lignes de base droites en cas de déclaration volontaire des navires naviguant dans ces zones.

---

nécessairement requis dans le cas de territoires inhabités» (1928) 22 Am. J. Int'l L., à la p 867, [notre traduction].

<sup>419</sup> *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada et la Loi sur les océans* (L.C. 2005, ch. 29). Sanctionnée le 23-06-2005.

<sup>420</sup> Les Services de trafic maritime du Nord canadien (*NORDREG*) sont un système de comptes rendus de navire qui a été établi dans l'Arctique canadien dans le but de promouvoir la navigation sûre et efficace et la protection de l'environnement dans cette région. Le système *NORDREG* répond à ce besoin par les moyens suivants : vérifier que les navires désirant naviguer dans la zone *NORDREG* ont une construction apte à résister aux conditions glacielles qui seront très probablement présentes sur leur route; surveiller le déplacement continu des navires pour réagir efficacement à une situation d'urgence; fournir des services de soutien, par exemple, fournir des renseignements à jour sur les conditions glacielles, des avis relatifs aux itinéraires à suivre dans les glaces, des aides à la navigation et une escorte de brise-glace quand elle est disponible et jugée nécessaire, et organiser des convois s'il y a lieu en tenant compte des conditions de navigation courantes. En ligne : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/desn-arctique-navigation-nordreg-357.htm>, consulté:03-07-12.

<sup>421</sup> *Loi sur les océans*, L.C. 1996, ch.31. Sanctionnée le 18-12-1996.

<sup>422</sup> *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, L.C. 2001, ch.26. Sanctionnée le 01-11-2001. La *LMMC 2001* est entrée en vigueur en juillet 2007.

En effet, la *LPEEA* constitue l'instrument juridique maritime le plus controversé sur le niveau international dans la mesure où il s'agit d'une législation nationale qui s'adresse en premier lieu à des parties internationales. Dans ce cadre, les États-Unis sont les premiers contestataires de cette législation maritime canadienne<sup>423</sup>. Le développement de cet instrument avec le temps, s'explique en grande partie par les préoccupations canadiennes relatives aux nouveaux défis produits par les changements climatiques, le progrès technologique, et les nouvelles données géopolitiques<sup>424</sup>.

Le développement d'une marine marchande dans les eaux arctiques, et la course à l'exploitation des ressources naturelles bien présentes dans la région, ainsi que les attraits de développement du trafic maritime *via* le passage du Nord-Ouest à partir et vers l'océan Arctique, nous poussent à nous interroger sur l'adaptation de la réglementation actuelle à ces nouveaux développements. En raison de la montée des ambitions étrangères pour l'utilisation du passage du Nord-Ouest comme détroit international, et suite au voyage effectué par le *USCGS Polar Sea*, le Canada a réagi par l'adoption d'un décret établissant les lignes de base droites aux alentours de l'archipel arctique. Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1986, il désigne les eaux du passage du Nord-Ouest comme étant des eaux intérieures en vertu d'un titre historique<sup>425</sup>. Son entrée en vigueur a permis l'application des Lois civiles et pénales canadiennes à l'intérieur de ces lignes. Nous nous devons de rappeler que l'adoption de ce texte est une décision unilatérale du Canada. En effet, la juridiction canadienne se limite aux

---

<sup>423</sup> Department of State, «Statement on Government of Canada's Bills on Limits of the Territorial Sea, Fisheries and Pollution» U.S. Department of State Press Release n° 121, (15 avril 1970).

<sup>424</sup> Réaction du gouvernement canadien dans une lettre adressée par le ministère des Affaires extérieures daté du 27 février 1973: [L]a législation en matière de pollution des eaux arctiques ne constitue pas et n'exige pas une déclaration de souveraineté. Elle s'intéresse uniquement au contrôle de la pollution dans les eaux arctiques. Elle représente une extension licite d'une forme limitée de compétence qui était nécessaire pour assurer la préservation de l'environnement arctique, compte tenu de la nature unique et de la vulnérabilité particulière de cet environnement, des conséquences désastreuses susceptibles de résulter de sa pollution ou de sa dégradation, et des risques particulièrement graves que présente la navigation dans les eaux arctiques[...]

<sup>425</sup> *Décret sur les coordonnées géographiques pour la mer territoriale (région 7)* (C.P. 1985-2739 (10 septembre 1985)).

questions de la pêche maritime et de la protection de l'environnement au-delà de la mer territoriale. Ces deux sujets constituent dès lors les fondements de la cohérence de cette législation maritime.

En conséquence, une incidence de la position juridique du Canada avec le droit de la mer est fort évocable. Dans ce sens, la CNUDM a instauré une cohabitation entre la souveraineté des États côtiers préoccupés par la question de la souveraineté territoriale<sup>426</sup>, et la revendication des autres États concernant la liberté des mers, en établissant ainsi les droits et les obligations des pays côtiers sur les eaux adjacentes et en garantissant en même temps le droit de passage inoffensif et le droit de passage en transit pour les navires de pavillon. Depuis sa ratification de la CNUDM, le Canada a multiplié ses efforts pour aligner sa législation nationale sur les dispositions du droit de la mer, par exemple, avec la *Loi sur l'application extra-côtière des Lois canadiennes*<sup>427</sup> relatives à la définition des eaux intérieures et de la mer territoriale apparue dans les années 1980, (entrée en vigueur le 4 février 1991), et en 1999 avec la *Loi sur les océans*<sup>428</sup> qui a remplacé la *Loi sur l'application extra-côtière, la Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*<sup>429</sup>. L'objectif du législateur canadien rentre dans le cadre de l'adéquation de cet arsenal juridique maritime avec le développement de l'actualité de navigation dans les eaux arctiques.

Dans le cadre du même processus de développement, et en août 2007, le premier ministre canadien S. Harper a déclaré l'introduction de nouvelles législations relatives à la prolongation de la zone de prévention de la pollution à 200 milles marins au lieu de 100 milles marins, et la mise en application du NORDREG à 200 milles marins, ainsi que l'obligation de présenter le rapport sur l'état des navires aux autorités canadiennes compétentes<sup>430</sup>.

<sup>426</sup> Elliot L. Richardson, «Power, Mobility, and the Law of the Sea» (1979-1980) 58 Foreign Affairs, aux pp 902 à 905.

<sup>427</sup> *La loi sur l'application extra côtière des lois canadiennes*, (Entré en vigueur le 4 février 1991).

<sup>428</sup> *Loi sur les océans*, (L.C. 1996, ch.31). Sanctionnée le 18-12-1996.

<sup>429</sup> *La Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*, (L.R.C. 1985, ch. A-12).

<sup>430</sup> Selon une modification de la réglementation annoncée le 27 août 2008, la zone d'application du NORDREG passerait à 200 milles marins au large des côtes. La zone recouperait donc celle visée

*Bilan et perspectives juridiques* - Dans l'état actuel, il convient de se demander si la fonte des glaces, et l'élargissement subséquent des chenaux, ne risque pas de transformer le passage en détroit international, de façon naturelle? La question de se fonder à la fois sur les deux critères déterminés dans l'affaire de *Corfou* continue à diviser l'interprétation des États de pavillon et des États côtiers, notamment dans une région des eaux gelées comme l'océan arctique. En 1982, le Professeur O'Connell écrivait ce qui suit: « L'Affaire du détroit de *Corfou* établit que : tous les détroits reliant entre ils deux hautes mers ne sont pas qualifiés de détroits internationaux, mais seulement ceux qui servent pour la navigation internationale»<sup>431</sup>.

De toute évidence, le passage du Nord-Ouest répond au critère géographique, dans la mesure où il constitue un lien entre deux hautes mers, à savoir la mer du Labrador au détroit de *Davis*, et la mer de Beaufort au détroit de *Béring*, mais d'autre part, il ne répond pas suffisamment au critère fonctionnel qui est d'une grande importance, puisque les critères déterminés par la CIJ, (tels que : le volume du trafic, le nombre des navires, la diversité des pavillons, et l'historique de navigation du passage qui est faible) ne sont pas rencontrés. Par exemple, sur une durée de cents ans le nombre de voyages effectués à travers le passage du Nord-Ouest ne dépasse pas le chiffre de 104 navires, majoritairement des navires sous pavillon canadien, les navires étrangers ayant traversé le passage étant surtout des yachts de plaisance privés, ils ne présentent pas nécessairement d'intérêts commerciaux. Les seuls voyages qui avaient pour intention d'ouvrir intentionnellement le passage du Nord-Ouest à la navigation internationale sont ceux des États-Unis avec le *S.S Manhattan* entre 1969-1970, et le *USCGS Polar Sea* en 1985. Ces voyages ont été couverts par les médias et ont créé une atmosphère controversée entre la souveraineté nationale et la liberté des mers.

---

par la LPPEA une fois mise en œuvre la modification proposée dans le projet de loi C-3. Par ailleurs, il deviendrait obligatoire pour les navires entrants de signaler leur présence au NORDREG. Cette disposition serait conforme à la recommandation récente d'un comité sénatorial selon laquelle le NORDREG devrait être obligatoire

<sup>431</sup> Daniel-Patrick O'Connell, *The International Law of the Sea*, Oxford, Clarendon Press, Volume I et II, 1982-1984. [Notre traduction].

Depuis lors, le rythme des voyages est faible et moins médiatisé, à l'exception de la navigation pour des raisons de surveillance de quelques sous-marins de la marine américaine depuis 2005.

Avec les conséquences du réchauffement planétaire et la fonte accélérée des glaces, la distinction entre l'utilisation actuelle et l'utilisation potentielle devient de plus en plus embrouillée, ce qui complique davantage la qualification du passage du Nord-Ouest comme détroit international. En envisageant cette perspective d'internationalisation du passage du Nord-Ouest, la question dépendra du volume du trafic maritime enregistré dans ses eaux. Or, pour le moment cet élément est hors considération après l'établissement des lignes de base droites en archipel arctique par le Canada, incluant ainsi les eaux des détroits. Avec ce tracé, on a limité les droits des navires étrangers, et on a élargi la juridiction du Canada sur les eaux du passage du Nord-Ouest. Ainsi la juridiction canadienne peut traduire son effectivité par une présence continue des autorités, et par la fourniture de services par les différents ministères canadiens dans les eaux arctiques. Des services tels que briser les glaces, guider les navires et effectuer les opérations de sauvetage, sont des actes qui justifient l'autorité effective de l'État côtier en facturant les navires étrangers qui ont recours à ces services en vertu de l'article 26(2)<sup>432</sup>, c'est le cas notamment du côté de la route du Nord-Est, où la Russie fournit les services lucratifs de brise-glaces et de guidage pour les navires étrangers.

Par ailleurs, certaines voix de la doctrine sont favorables à la conclusion d'un accord bilatéral établissant les droits de navigation en échange de la reconnaissance de la souveraineté canadienne sur le passage du Nord-Ouest<sup>433</sup>. La piste d'un droit de passage en transit est la plus convenable dans ce cas, puisque c'est une solution qui répond à la fois aux exigences de l'État côtier et garantit en même temps les droits de

---

<sup>432</sup> *Supra* note 12, art 26(2): «Il ne peut être perçu de droits sur un navire étranger passant dans la mer territoriale sinon en rémunération de services particuliers rendus à ce navire. Ces droits sont perçus de façon non discriminatoire».

<sup>433</sup> Douglas Johnston, «Arctic Ocean Issues in the 1980's, proceedings of workshop» 10-12 June 1981 (Honolulu: Law of the Sea Institute, University of Hawaii 1982).

passage des navires étrangers dans les eaux du passage. Ce droit a été défini par la CNUDM de 1982 comme un droit de navigation et de survol continu pour les navires et les aéronefs de nationalité étrangère, entre une partie de la haute mer et de la zone économique exclusive, et une autre partie de la haute mer et de la zone économique exclusive<sup>434</sup>.

Pour les navires de guerre de l'État de pavillon, ils sont tenus en vertu de l'article 30, de respecter les lois et règlements de l'État côtier relatifs au passage dans la mer territoriale, car un navire qui ne respecte pas ces lois doit quitter immédiatement la mer territoriale<sup>435</sup>. Concernant les sous-marins et autres véhicules submersibles traversant une mer territoriale, ils sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon<sup>436</sup>. Dans ce sens, le professeur O'Connell explique que: «Since submarines are by definition underwater vehicles, submerged passage is a normal mode of operation for such craft»<sup>437</sup>.

Le caractère coutumier du droit de passage inoffensif dans la limite de la mer territoriale des 12 milles marins, a mis les États-Unis dans une position avantageuse avant l'élaboration de la CNUDM, mais après l'entrée en vigueur de la CNUDM le régime de passage inoffensif a changé. En effet, la question du droit de passage inoffensif est toujours un sujet de controverse entre les États côtiers et les autres États qui utilisent les passages et les détroits. Dans ce sens O'Connell précise :

The history of the Law of the Sea has been dominated by central and persistent theme—the competition between the exercise of governmental authority over the sea and the idea of the freedom of the seas. The tension between these has waxed and waned through the centuries, and has reflected the political, strategic and economic circumstances of each particular age. When one or two great commercial powers have been dominant or have achieved parity of power, the emphasis has lain upon the liberty of navigation and the immunity of shipping from local control....When, on the other hand, great powers have been in decline or have been unable to impose their wills upon smaller states, or when

<sup>434</sup> *Supra* note 12, art 38 (2).

<sup>435</sup> *Supra* note 12, art 30.

<sup>436</sup> *Supra* note 12, art 20.

<sup>437</sup> O'Connell (1982-1984) *Supra* note 431 à la p333.

an equilibrium of power has been attained between a multiplicity of States, the emphasis has lain upon the protection and reservation of maritime resources, and consequently upon the assertion of local authority over the sea<sup>438</sup>.

Par conséquent, les États-Unis trouvent que la navigation de la marine ainsi que le survol des aéronefs, sont indispensables pour leur prospérité économique et leurs intérêts stratégiques. Dans ce sens, le président des États-Unis à l'époque de l'élaboration de la CNUDM, Ronald Reagan, a prononcé dans un discours que :«The United States will not acquiesce in unilateral acts of other States designed to restrict the rights and freedoms of the international community in navigation and overflight and other related High seas uses»<sup>439</sup>.

Selon la position des États-Unis, si le passage du Nord-Ouest ne répond pas au critère fonctionnel, cela ne signifie pas que le Canada interdira définitivement le droit de passage inoffensif car ce droit n'est passible que d'une suspension en cas d'une menace contre la sécurité environnementale, et c'est dans ce cas que la *LPPEA* sera mise en application. Par ailleurs, depuis le tracé des lignes de base droites par le Canada, il est devenu de plus en plus compliqué pour les navires battant pavillon étranger de traverser le passage du Nord-Ouest sans prendre en considération les dispositions de la législation maritime canadienne en matière de navigation dans les eaux glacées. Selon la CNUDM, le Canada peut exercer son contrôle sur les eaux territoriales glacées, adopter des règlements pour protéger l'environnement et maintenir la sécurité.

Au final, si force est d'admettre que le passage du Nord-Ouest répond dans une large mesure au critère géographique mentionné dans l'affaire du *Détroit de Corfou*, il ne répond pas suffisamment, selon nous et selon le Canada, au critère fonctionnel.

---

<sup>438</sup> *Ibid* à la p1.

<sup>439</sup> M.N.Leich, «Contemporary practice of the United States relating to international law» (1983) 77 *Am. J Int'l L*, à la p 620.





## CONCLUSION

Depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, le type de conflits opposant le Canada aux autres États porte en premier lieu sur des questions relatives à la souveraineté maritime, ou encore sur des conflits commerciaux. Ces pays appartiennent dans leur majorité à l'hémisphère Nord et sont liés avec le Canada par des traités internationaux dans le cadre de l'OTAN, du Conseil arctique et de l'ALÉNA.

Sur le plan maritime, le Canada et le Danemark se disputent depuis 1973 la souveraineté sur l'île de *Hans*. Malgré la petite taille de cet îlot, il est pour le Canada d'une importance capitale en raison de sa situation stratégique en Arctique. La position canadienne sur ce sujet symbolise le maintien de la souveraineté sur la totalité de l'archipel arctique canadien y compris les eaux du passage du Nord-Ouest<sup>440</sup>. En 1998 un conflit sur les droits de pêche maritime en Atlantique Nord, s'est déclenché entre le Canada et l'Espagne<sup>441</sup>, à l'époque l'Union Européenne avait ouvertement soutenu la position espagnole.

Dans ces circonstances, et en l'absence d'un traité international sur l'océan Arctique en général, et le passage du Nord-Ouest en particulier, les États-Unis et le Canada sont conscients de la nécessité, à terme, de coopérer ensemble afin de faire face aux défis de la région arctique. Le règlement pacifique des différends tels que la délimitation des frontières maritimes du plateau continental, l'exploitation des ressources naturelles et la navigation en Arctique, nécessitent plus d'engagement. Bien que l'Accord de coopération signé entre les deux pays en 1988 ait réglé certaines difficultés, celui-ci reste un instrument qui ne répond pas suffisamment aux nouveaux défis énoncés ci-dessus.

---

<sup>440</sup> Canada, Affaires étrangères (MAECI), *Canada and Denmark Issue Statement on Hans Island*, Communiqué du 19 septembre 2005. Voir aussi : *Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume du Danemark délimitant le plateau continental entre le Groenland et le Canada*, Recueil des traités du Canada 1974/9.

<sup>441</sup> *Ordonnances, Compétences en matière de pêcheries (Espagne c. Canada)*, Ordonnance du 8 mai 1996, [1996] C.I.J. rec. 58.

L'Accord de 1988 entre le Canada et les États-Unis a vu le jour après l'incident du voyage du brise-glace *USCGS Polar Sea* à travers le passage du Nord-Ouest en 1985<sup>442</sup>. Cet Accord a pour objectif le maintien de la sécurité environnementale marine, ainsi que la demande au préalable d'une permission de navigation. Pour toute navigation programmée dans le cadre de cet Accord, les deux pays s'engagent à échanger des informations scientifiques relatives aux changements écologiques dans les eaux arctiques. Pourtant la question de la souveraineté canadienne reste intacte, les deux parties avaient convenu que l'interprétation du droit de la mer ne serait pas évoquée par cet Accord en cas de conflit. Cet instrument impose des restrictions à la navigation et prévoit des mesures contre les dégâts à l'environnement dans des zones inhabitées. Il crée ainsi un régime spécial de trafic maritime pour les brise-glaces dans les eaux arctiques. La mise en application de cet Accord se traduit par la réalisation des opérations d'intervention communes entre les brise-glaces américains et canadiens. Cela dit, sur le plan juridique et politique, les divergences sont bien présentes. C'est d'ailleurs les responsables américains du *Department of State* qui confirment que la coopération entre le navire américain *USCGS Polar sea* et les brise-glaces canadiens, ne constitue pas une reconnaissance tacite de la souveraineté canadienne sur le passage du Nord-Ouest, mais qu'il s'agit plutôt d'une opération de collaboration entre les deux parties<sup>443</sup>.

Cependant, cet Accord reste une volonté bilatérale en faveur du règlement partiel d'un conflit qui risque de s'internationaliser, ainsi qu'un modèle pour régler les autres conflits de la région arctique en général<sup>444</sup>. La convention fut conclue avec l'objectif principal de régler efficacement les problèmes de navigation dans les eaux arctiques, tels que l'utilisation des eaux du passage du Nord-Ouest. L'article 2 aborde la question des navires de pavillons américain et canadien, mais ne fait aucune référence aux navires des autres pays. La question du maintien des réserves sur les

---

<sup>442</sup> *Supra* note 63, article 3.

<sup>443</sup> Les États-Unis, Department of State, Oct 10<sup>th</sup> 1988.

<sup>444</sup> J.Honderich, «Canada-US Agreement on the Northwest Passage: Compromise or Cop-out» (1988) 14 (4) *Information North* (Newsletter of the Arctic Institute of North America).

dispositions du droit de la mer, se justifie par le fait que l'Accord ne concerne que la catégorie des brise-glaces. Bien que les États-Unis aient signé cet Accord, ils ne reconnaissent pas explicitement la souveraineté canadienne sur les eaux du passage du Nord-Ouest. Pour sa part, le Canada maintient sa position et persévère à qualifier le passage du Nord-Ouest d'eaux intérieures et non internationales.

À l'exception du différend sur l'île *Hans* avec le Danemark, et du statut du passage du Nord-Ouest avec les États-Unis, la souveraineté territoriale canadienne sur la totalité de l'archipel arctique est incontestable. Cependant, la thèse du déclenchement d'un nouveau conflit sur la question de l'extension du plateau continental arctique n'est pas écartée. Ainsi, depuis des décennies la question de démarcation maritime entre l'Alaska et le Yukon dans la mer de Beaufort reste conflictuelle. Ce conflit est dû en partie à l'existence d'importantes réserves de gaz et de pétrole dans la région. À ce jour ce litige n'est pas encore résolu, il est toujours d'actualité<sup>445</sup>.

Un engagement bilatéral permet de relever les défis et de coordonner les efforts de résolution des conflits arctiques. Les deux pays ont d'ores et déjà fondé une coalition militaire pour la défense continentale. Tout d'abord, les moyens de contrôle dont dispose le Canada ne lui permettent pas la mise en application des règlements maritimes sur tout le territoire arctique canadien d'une superficie avoisinante 1 424 500 km<sup>446</sup>, pourtant les États-Unis possèdent une importante flotte de brise-glaces qui s'ajoute à une présence quasi-permanente des sous-marins et d'un centre de recherche très avancé sur les études arctiques en Alaska. En effet, et vu leur poids militaire et économique, les États-Unis peuvent jouer un rôle déterminant pour la stabilité de la région Arctique et ils demeurent un partenaire stratégique pour le Canada dans la région.

---

<sup>445</sup> *Le Monde*, (27 mai 2006), à la page 24.

<sup>446</sup> Gabriel Racle, «Quand l'Arctique tient la vedette» *Le Devoir* (01 septembre 2007). En ligne [http:// www.ledevoir.com](http://www.ledevoir.com). Consulté le 15 février 2011.

Alors que l'on assiste à une intensification et une multiplication des conflits, l'océan Arctique se trouve privé d'un traité multilatéral capable de fournir un cadre spécifique de règlement pour cette région. Seule la volonté des États peut contribuer à régler les contentieux. À titre de rappel, l'une des conventions multilatérales signées par les pays de la région date de 1920, le traité sur l'archipel de *Spitsberg*, qui reconnaît la souveraineté de la Norvège sur cet archipel, en échange d'un droit d'exploitation des ressources aux États signataires. Cela dit, il n'existe pas un régime juridique multilatéral et spécifique pour l'Arctique. Des voix environnementalistes demandent l'élaboration d'un instrument juridique multilatéral sur le modèle du traité de l'Antarctique afin de protéger l'Arctique contre la surexploitation et l'augmentation du trafic maritime<sup>447</sup>. Le seul régime existant, qui découle de la CNUDM, ne s'adapte plus avec la nouvelle réalité de la région, à savoir les conséquences juridiques de la fonte des glaces sur la souveraineté maritime des États puisqu'il s'agit d'un phénomène amorcé mais dont la pérennité demeure potentielle. Pour ce fait, on demande l'élaboration d'un traité propre à la région Arctique qui répond aux nouveaux problèmes.

Cela dit, la doctrine envisage d'autres alternatives de résolution des conflits arctiques internationaux, à savoir, le développement d'un régime multilatéral incluant plusieurs parties. Cet instrument sera l'approfondissement du travail du Conseil Arctique et de la CNUDM, qui prendra en considération différents aspects, notamment la question de navigation par le passage du Nord-Ouest. Concernant les deux pays qui sont directement impliqués dans le conflit, les États-Unis et le Canada, ils peuvent investir davantage pour la sécurité en Arctique. Le programme de défense aérospatiale de l'Amérique du Nord est un exemple concret. Des mesures sont envisagées par des spécialistes de la navigation arctique, et peuvent être prises pour protéger l'Arctique, à savoir : le repérage des endroits de refuge pour les navires en état de détresse, l'acquisition d'engins puissants, l'équipement spécial pour les

---

<sup>447</sup> Julian Borger «Closed-door Arctic deal denounced as carve-up», *The Guardian*, 29 mai 2008.

conditions climatiques arctiques, l'accession à des technologies permettant de prévenir les accidents et les chocs des navires contre les icebergs, et l'échappement aux détroits les plus dangereux pour le trafic maritime. Une autre puissance, la Russie, qui possède une longue expérience de navigation arctique, peut s'impliquer d'avantage dans la gestion du trafic maritime en Arctique, et partager son savoir faire. Cette coopération permettra un mouvement sauf des navires. D'autres pays comme le Japon, qui dépend dans son ravitaillement énergétique du détroit de Malacca, pourrait y gagner en s'impliquant dans la région pour éviter les détroits asiatiques les moins sécurisés.

En effet, l'absence d'une jurisprudence sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest ne met pas en péril les intérêts canadiens en Arctique, car le Canada dispose désormais d'un arsenal juridique couvrant ses eaux<sup>448</sup>. Du fait de la fragilité et de la particularité de son écosystème, le passage du Nord-Ouest se démarque par rapport aux autres passages internationaux. Les autres pays devront prendre en considération cette spécificité. En effet, la souveraineté canadienne sur les eaux arctiques du passage du Nord-Ouest, trouve davantage de justification en droit positif que dans un titre historique. La souveraineté canadienne est doublement consolidée, de par les dispositions du droit maritime, et par le droit de la mer. En effet, conformément aux critères mentionnés dans l'arrêt de la CIJ sur le détroit de *Corfou*, le passage du Nord-Ouest ne peut pas être qualifié de détroit international. Pour cette raison, le Canada rejette les revendications américaines d'utiliser ce passage pour la navigation maritime internationale. Le Canada ayant ratifié la CNUDM en 2003, il jouit d'une crédibilité dans sa position par rapport aux États-Unis qui ne l'ont pas ratifié.

Aujourd'hui, d'un côté l'environnement arctique connaît une dégradation à cause du réchauffement planétaire, et de l'autre, les sociétés multinationales ne cessent de faire pression sur les gouvernements des pays arctiques pour ouvrir l'océan

---

<sup>448</sup> Douglas Brubaker, «Straits in the Russian Arctic» (2001) 32 *Ocean Dev. & Int'l L* aux p 263 à 266.

Arctique à la navigation maritime internationale le plus tôt possible, car elles sont motivées par les bénéfices pouvant être générés par l'exploitation des ressources naturelles de l'Arctique, et les avantages pour la marine marchande. Malgré leur divergence, le Canada et les États-Unis sont conscients de la sensibilité de la question de sécurité internationale en Arctique. La dernière évolution conventionnelle en matière de sécurité maritime entre les deux pays, concerne l'annexion d'une clause à l'Accord *Norad*<sup>449</sup> renouvelé en 2006. Cette clause contient une reconnaissance bilatérale des activités conduites aux abords des zones maritimes et des voies navigables intérieures aux États-Unis et au Canada<sup>450</sup>.

Sur le plan législatif, le Canada a maintenu sa souveraineté par le tracé des lignes de base droites dans son archipel arctique en élargissant ainsi la zone de la mer territoriale de trois milles à 12 milles marins. En outre, l'adoption de la *LPPEA* permet d'englober une zone de protection de 100 milles marins. Sur le plan pratique, la souveraineté canadienne se manifeste aujourd'hui par l'implication des rangers et des éléments de la gendarmerie et des forces armées canadiennes dans cette région. Dans cette optique, un projet *RADARSAT-2*, est déployé pour suivre les activités marines. Un autre projet gouvernemental actuel porte sur la construction d'un port en eaux profondes à *Iqaluit*, ainsi que sur l'acquisition de huit navires de patrouille qui seront prêts à naviguer d'ici 2013<sup>451</sup>. Par ailleurs, devant la multiplication et la complexité des enjeux en Arctique, les États s'intéressent de plus en plus aux questions liées à la géographie politique, à savoir la délimitation du plateau continental, et l'économie telle que l'exploitation commerciale de la région, et enfin

---

<sup>449</sup> *Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique sur le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord.*

L'Accord sur le NORAD, signé par le gouvernement du Canada et celui des États-Unis le 12 mai 1958, a été renouvelé neuf fois depuis pour des périodes variables. Le texte original de l'Accord a été modifié sensiblement à quatre reprises seulement, soit en 1975, en 1981, en 1996 et en 2006.

<sup>450</sup> *Ibid*, voir aussi en ligne : <http://www.norad.mil/French/index.html>. Consulté le 04 décembre 2011

<sup>451</sup> Sylvain Pasquier, «La bataille de l'Arctique a commencé» *L'Express* (3 Août 2007) en ligne l'Express. <http://www.lexpress.fr>. Consulté le 08 novembre 2011.

militaire avec le maintien de la souveraineté. Cependant, ils sont conscients que le règlement de ces contentieux passe par des instruments conventionnels multilatéraux.

Jadis, la glace était un obstacle naturel freinant les activités humaines en Arctique, mais ce facteur ne peut plus être un élément aussi déterminant aujourd'hui. Or, la fonte des glaces et la découverte d'importants gisements de ressources naturelles, ont accéléré la course à l'exploitation de la région, par les États arctiques en premier lieu. Cette région, d'un environnement fragile, fera l'objet dans les prochaines années d'une exploitation massive des ressources naturelles. Hélas, les pays de la région s'intéressent bien plus aux intérêts stratégiques et commerciaux qu'à l'élaboration d'une convention de protection de l'environnement. Ils ne sont pas ouverts pour le moment à une perspective juridique incluant les États non Arctiques, en vue de participer au développement d'un régime semblable à celui de l'Antarctique. Il revient aux pays limitrophes de l'océan Arctique de déterminer au premier chef un régime juridique en matière de navigation pour la région. La question de la mise en place d'une année polaire internationale est une opportunité de voir se renforcer la coopération scientifique et environnementale internationale, car un travail commun nous rappelle que le même objectif a abouti il y a 50 ans en Antarctique. Depuis cette région est réservée à des fins purement scientifiques et pacifiques.

En effet, le texte qui traite de la question de la navigation en Arctique, à savoir l'article 234 relatif aux zones recouvertes de glaces, suscite des questions concernant les perspectives ouvertes par l'accélération du réchauffement planétaire et la disparition progressive des glaces. Le sort du statut juridique de l'océan Arctique glacé sera semblable à celui des îles qui disparaîtront dans les prochaines années du fait de l'augmentation du niveau de la mer. Cette question se manifeste par l'apparition d'une nouvelle réalité géographique : les eaux deviennent navigables et les ressources seront exploitables. Cette question va sans doute accroître la demande des revendications territoriales en océan Arctique.

Présentement, certains points de vue de la doctrine sont favorables à la conclusion d'un accord bilatéral entre les États-Unis et le Canada, les premiers

n'envisageant la reconnaissance de la souveraineté canadienne sur le passage du Nord-Ouest seulement en échange d'un droit d'utilisation de ces eaux par la marine marchande américaine. Concernant la marine navale, une clause exceptionnelle en matière de défense devrait être incluse dans cet accord car cela faciliterait le contrôle de la partie du grand nord du continent américain par les deux pays. Aussi, le renforcement de la coopération multilatérale du Canada avec les autres pays dans le cadre du Conseil de l'Arctique, permettra de mieux maîtriser le trafic maritime dans les eaux arctiques, et de protéger le milieu marin contre les contraventions, sachant que la *LPEEA* de 1970 s'aligne sur les lignes directrices du statut du Conseil arctique.

Le développement de la marine marchande au cours de ces dernières décennies a rendu l'économie mondiale dépendante de la sécurité du trafic maritime. En effet, le concept de passage inoffensif est un droit garanti par le droit international, mais sa nature complexe rend de plus en plus difficile l'établissement d'un système permanent en raison de son régime juridique qui fait l'objet de diverses interprétations, à la fois par les États utilisant les détroits, et les États côtiers. Cela dit, un certain nombre de ces pays préfèrent la suprématie de la législation nationale sur le droit international en négligeant en grande partie les principes de *Pacta sunt servanda*<sup>452</sup>. Cette rivalité d'intérêts maritimes entre les États nous rappelle l'antagonisme *Mare Liberum* et *Mare Clausum*. Aujourd'hui cette situation précepte le développement du droit de la mer.

En revanche, la liberté des mers est devenue indispensable pour le maintien de la paix et de la sécurité internationale ainsi que de l'harmonie des relations internationales. Pour ce faire, les États côtiers devront assouplir leur législation pour qu'elle s'adapte avec le droit de la mer, et les autres États devront respecter la souveraineté des pays côtiers. En effet, à la lumière de l'escalade des conflits arctiques, la question de la ratification par les États-Unis de la CNUDM pourra

---

<sup>452</sup> *Convention de Vienne sur le droit des traités*, 23 mai 1969. 1155 UNTS.331, art 27 prévoit :  
«Une partie ne doit pas invoquer les provisions de droit interne comme justification de négligence des obligations d'un traité international ».

changer la situation dans cette région. Elle apporterait une crédibilité sur le plan juridique, remettrait ce pays dans une situation pesante sur ce sujet, et faciliterait certainement le règlement pacifique de la dispute sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest entre les deux parties. En effet, s'il y a une raison pour convaincre les États-Unis de ratifier la CNUDM, c'est que cet instrument multilatéral a retenu les fondements des deux théories *Mare Liberum*, et *Mare Clausum* et a développé la notion d'établissement des institutions pour gérer la haute mer dans l'intérêt de l'humanité, ce qu'on peut qualifier de succès historique du droit international dans l'arrangement des intérêts étatiques. De toute évidence, le droit de la mer reflète le développement technologique en élargissant la mer territoriale de trois à 12 milles marins. Grâce au progrès scientifique, on peut aujourd'hui surveiller la mer à une grande distance des côtes.

En revanche, la CNUDM avait identifié systématiquement les méthodes de développement du droit international coutumier, à savoir la codification, la cristallisation et l'initiation progressive du développement des normes coutumières internationales. La Convention a aussi développé une autre piste en créant d'autres principes coutumiers internationaux, avec l'adoption du *Package Deal Theory* par exemple, et la codification de la pratique des États. En effet, en supposant que le passage du Nord-Ouest n'est pas qualifié de route maritime internationale, et dans la thèse où l'on désigne certaines de ses eaux comme faisant partie de la mer territoriale, un droit de passage inoffensif s'appliquera forcément. Cela dit, ce droit peut être suspendu par le Canada en cas de menace contre la sécurité et l'atteinte à l'environnement marin. Cependant, dans le cas où un statut de détroit international est décidé pour le passage du Nord-Ouest en raison d'une utilisation fréquente, un droit de passage en transit sera obligatoire, droit qui inclut les navires de guerre et les sous-marins de pavillon international pour une navigation submergée au passage. Par conséquent le Canada ne pourra pas suspendre ou interdire ce droit.

## ANNEXE : CARTES ET FIGURES

Figure 1 : Situation géographique du passage du Nord-Ouest

Figure 2 : Extension de l'océan Arctique et du passage du Nord-Ouest

Figure 3 : Carte illustrant le trajet effectué par le *S.S Manhattan*

Figure 4 : Les détroits au passage du Nord-Ouest

Figure 5 : Les routes maritimes de l'océan Arctique

Figure 6 : La mer de Beaufort et la zone de conflit entre le Canada et les États-Unis

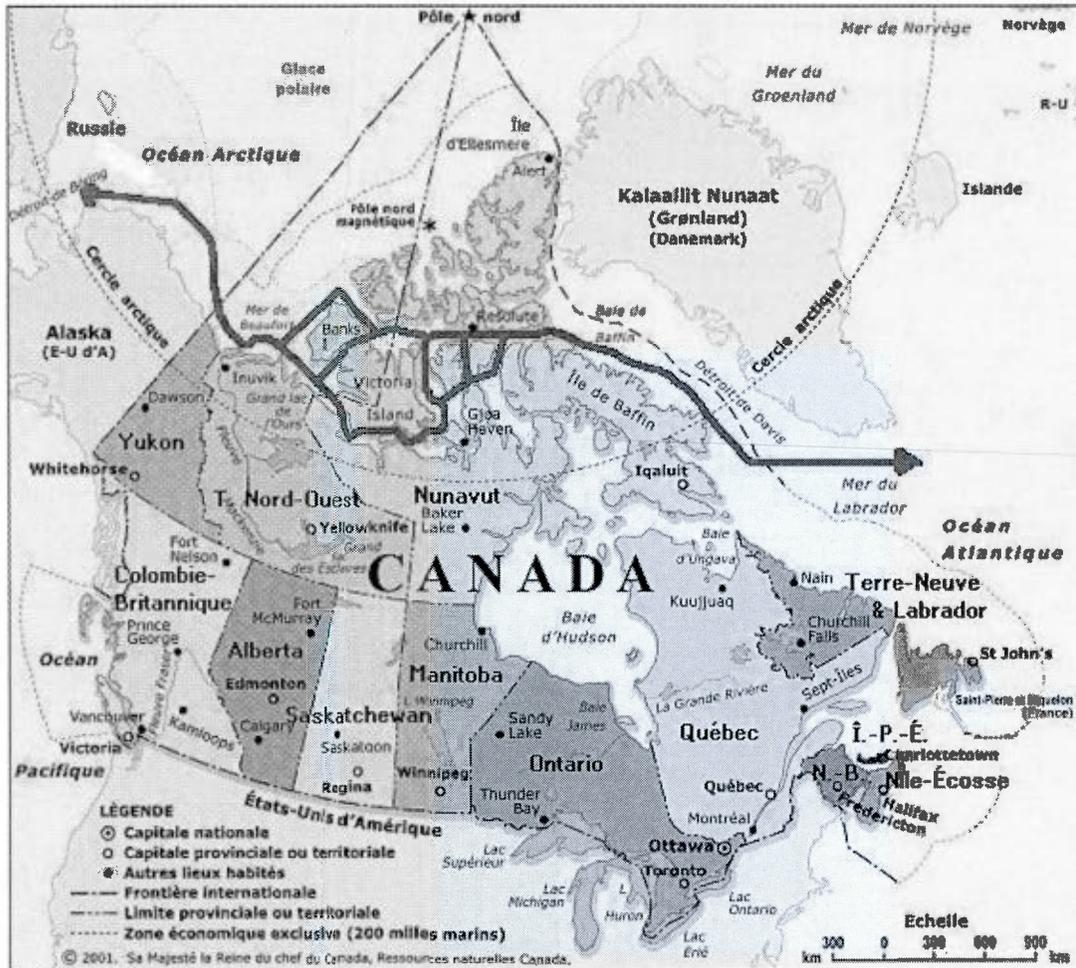
Figure 7 : Graphique relatif à l'extension et l'évolution de l'océan Arctique

Figure 8 : Taux de navigation dans le passage du Nord-Ouest depuis 1900

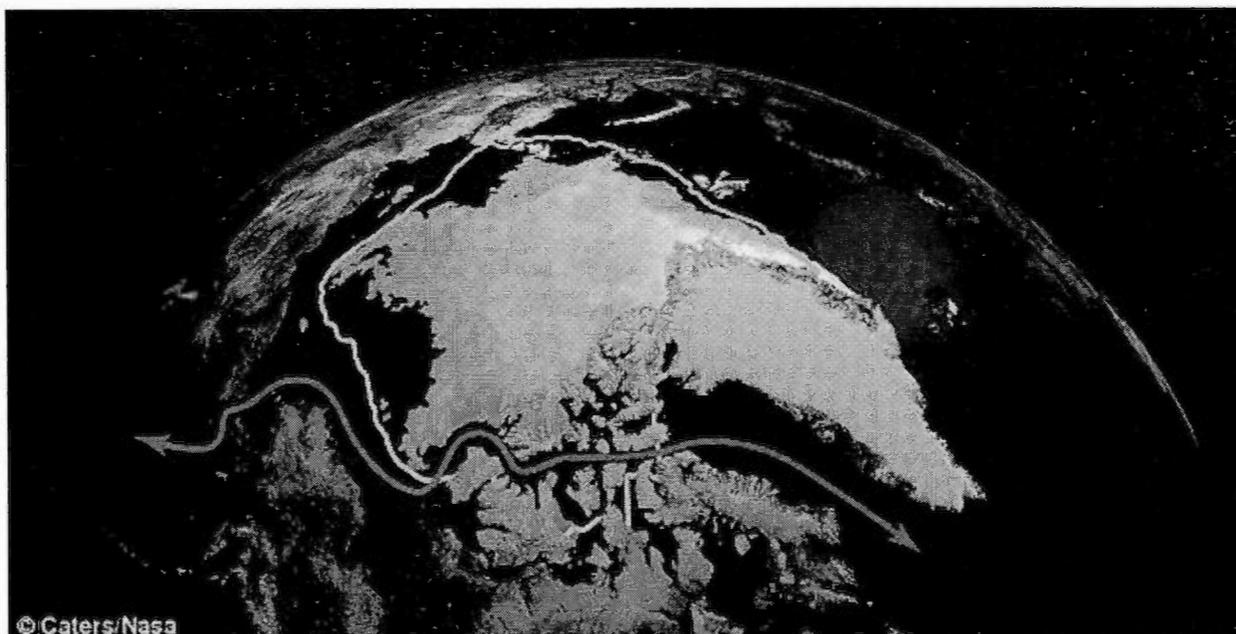
Figure 9 : Zones de juridiction maritime

Figure 10 : Délimitation des espaces maritimes par la CNUDM

Figure 1 : Situation géographique du passage du Nord-Ouest



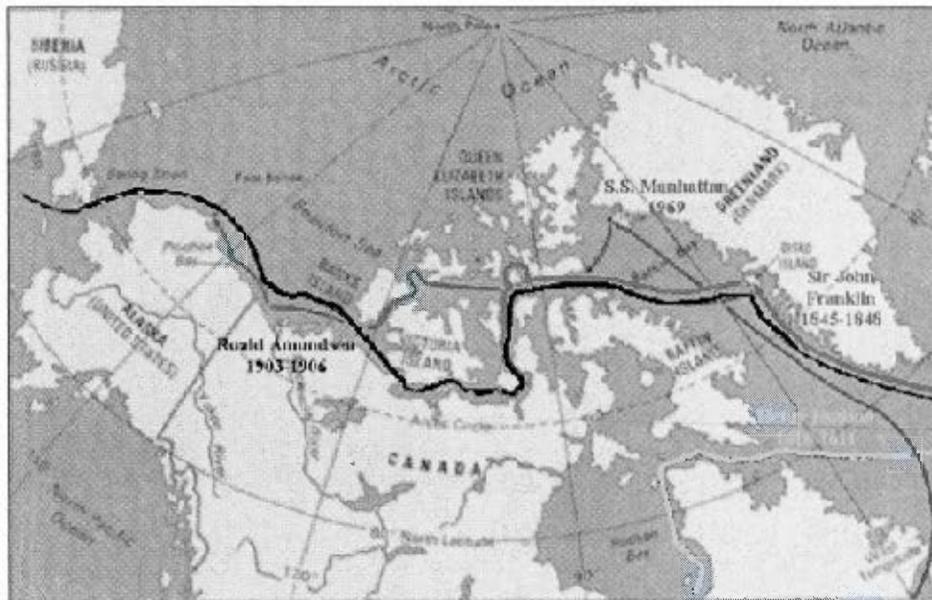
**Figure 2 : Extension de l'océan Arctique et du passage du Nord-Ouest**



Source : (NASA) *Aqua Satellite*, 9 septembre 2011.

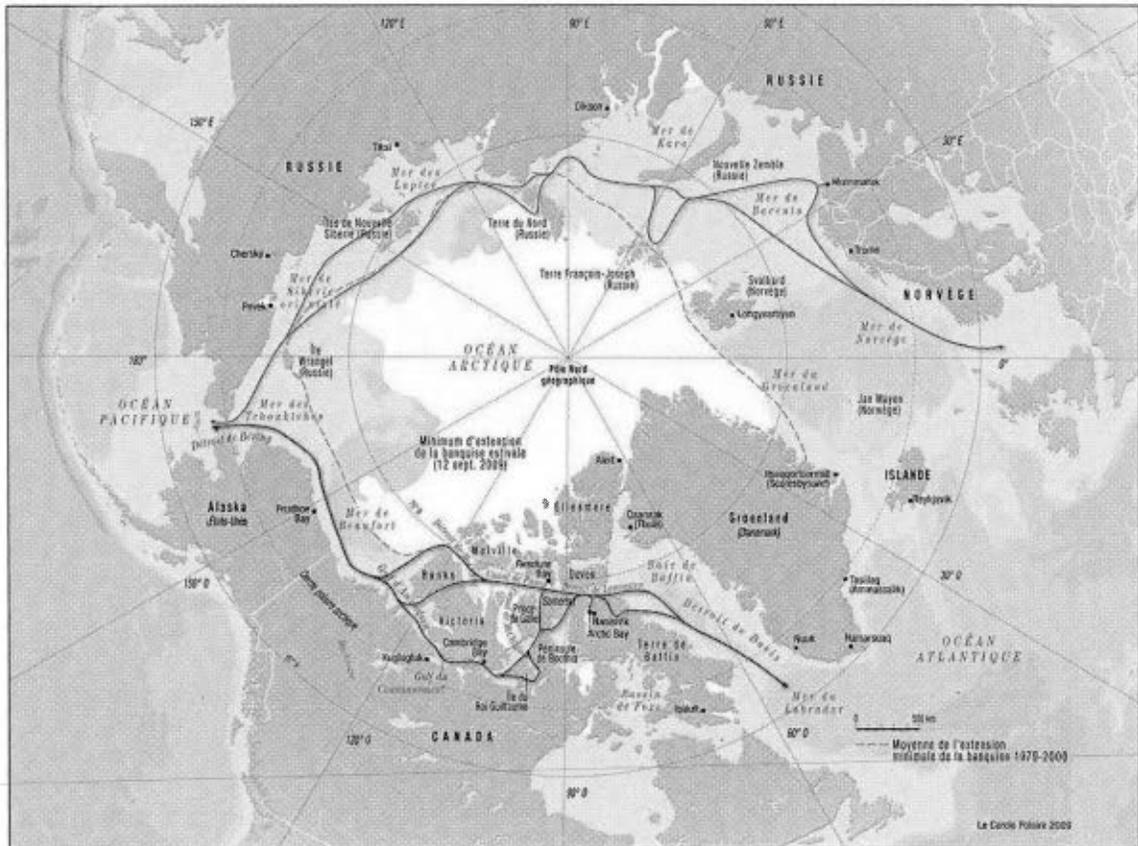
[http://www.nasa.gov/mission\\_pages/icebridge/multimedia/spr10/DSC04335.html](http://www.nasa.gov/mission_pages/icebridge/multimedia/spr10/DSC04335.html)

**Figure 3 : Carte illustrant le trajet effectué par le *S.S Manhattan***



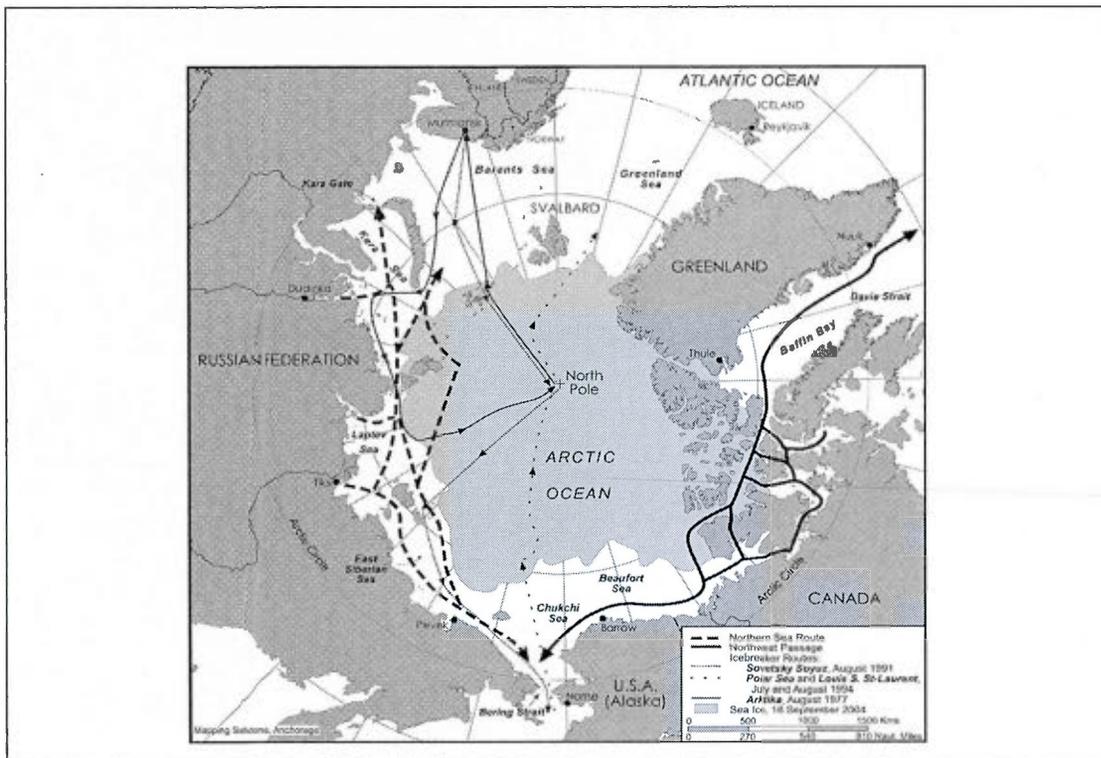
Source : <http://laststandonzombieisland.files.wordpress.com/2012/01/nwpassage2.gif>.

**Figure 4: Les détroits au passage du Nord-Ouest**



Source : [http://www.lecerclepolaire.com/Cartes\\_archives/routes\\_nord.html](http://www.lecerclepolaire.com/Cartes_archives/routes_nord.html)

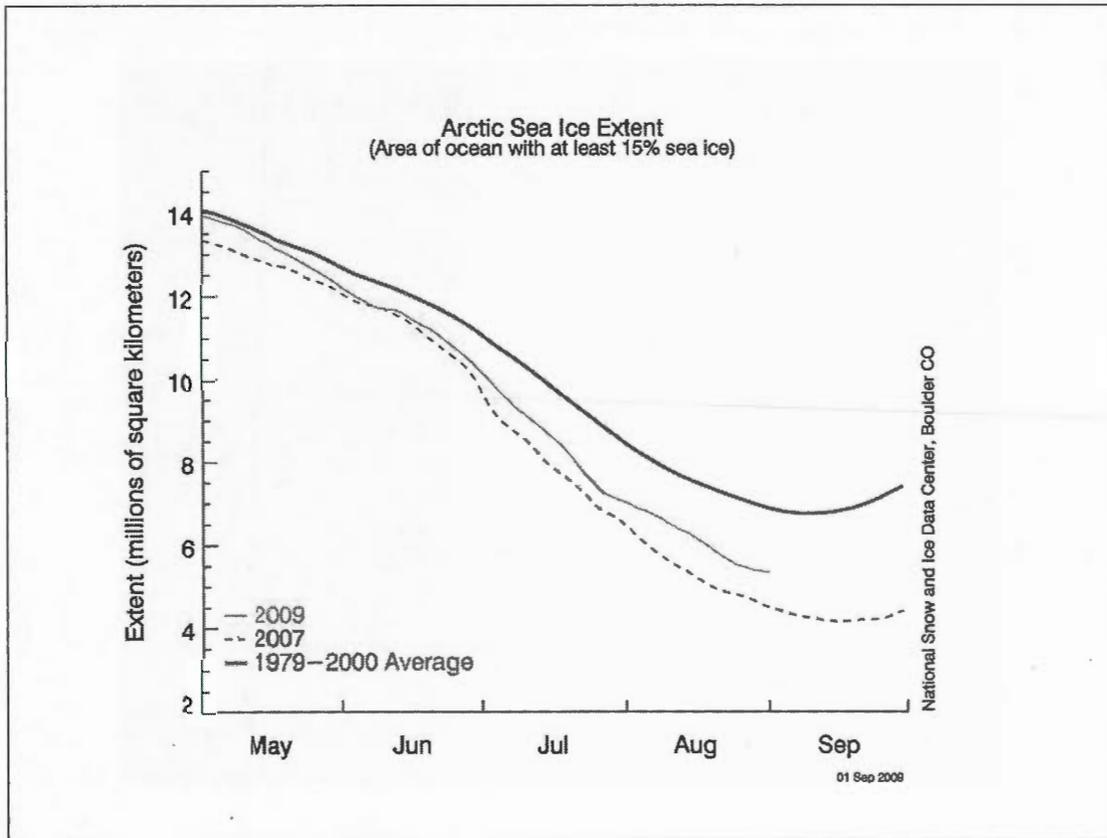
**Figure 5 : Les routes maritimes de l'océan Arctique**



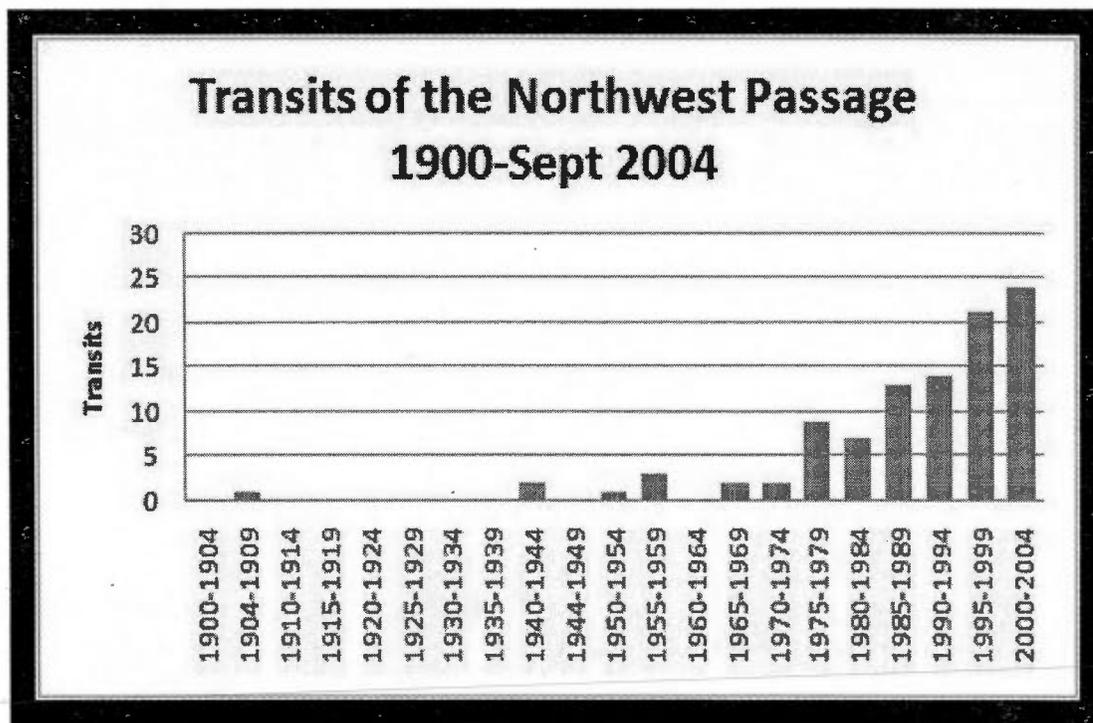
Source: Institute of the North, U. S. Arctic Research Commission, International Arctic Science Committee, Arctic Marine Transport Workshop, 28-30 September 2004.



Figure 7: Graphique relatif à l'extension et l'évolution de l'océan Arctique

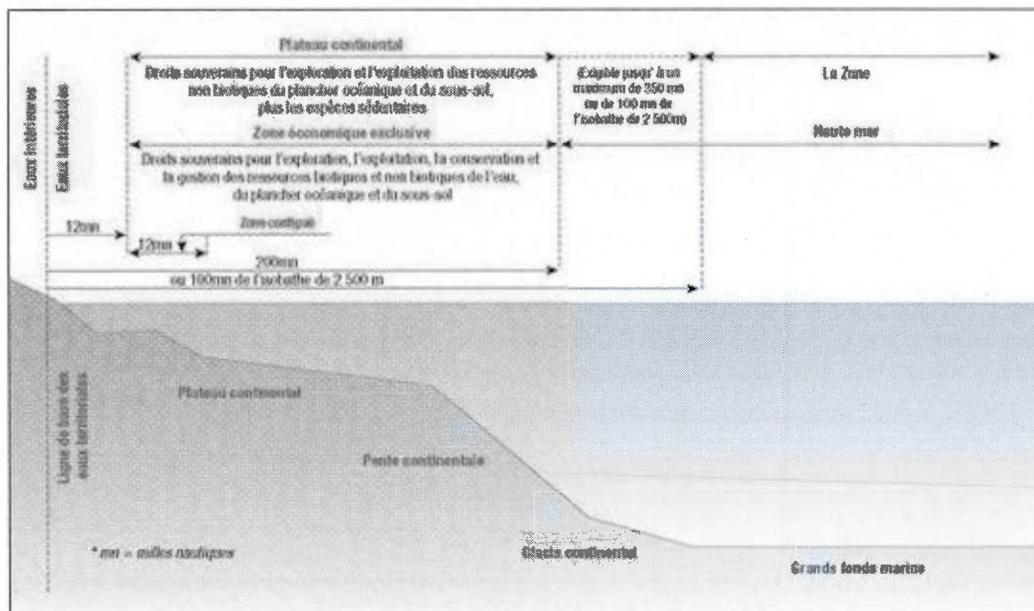


Source: National Snow and Ice Data Center, Boulder CO. 01 Sep 2009.

**Figure 8: Taux de navigation au Passage du Nord-Ouest depuis 1900**

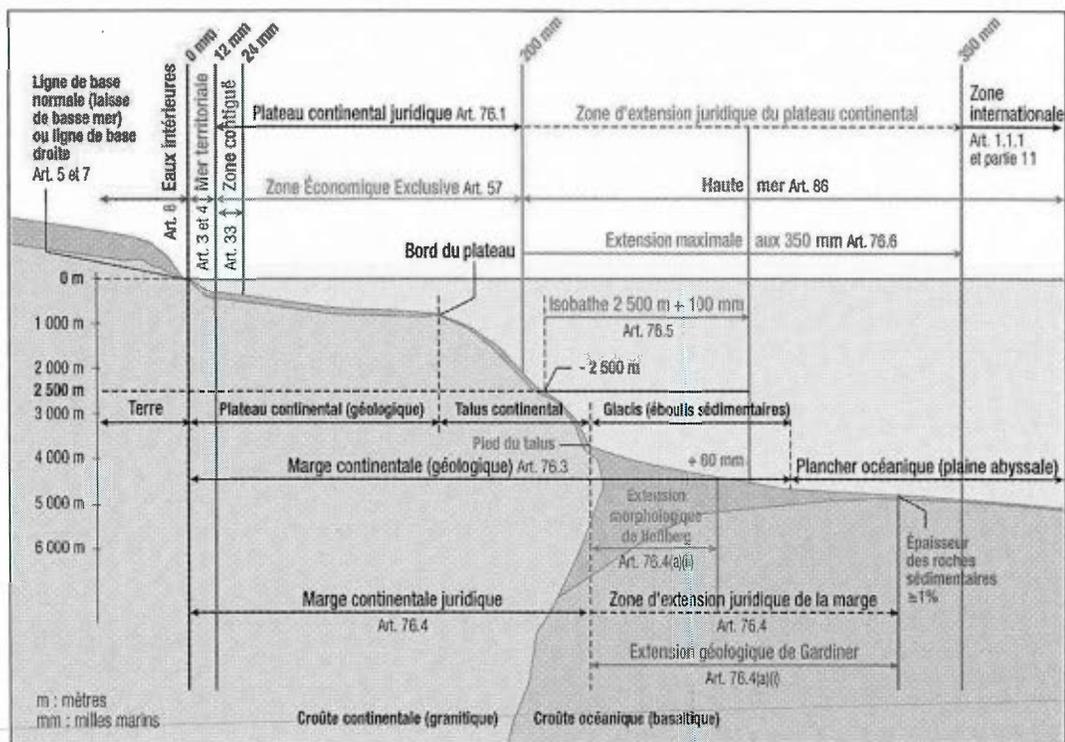
Source : Commission de recherche Arctique des États-Unis, Comité International des Sciences Arctiques, Institut du Nord 2004.

**Figure 9 : Zones de juridiction maritime**



Source : POC. Pêches et Océans Canada

**Figure 10: Délimitation des espaces maritimes par la CNUDM**



Source : [http://www.lecerclepolaire.com/Cartes\\_archives/UNCLOS.html](http://www.lecerclepolaire.com/Cartes_archives/UNCLOS.html)

## BIBLIOGRAPHIES

## CONVENTIONS ET TRAITÉS INTERNATIONAUX

*Accord de 1995 relatif à la conservation et à la gestion des stocks de poisson.* Conclu à New York le 4 août 1995 ci-après nommé «Accord de 1995».

*Accord du 28 juillet 1994* relatif à l'application de la partie XI de ladite Convention

*Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique sur la coopération en Arctique*, 11 Janvier 1988, R.T.N.U (Entrée en vigueur le 11 Janvier 1988).

*Charte des Nations Unies*, 26 juin 1945, RT Can 1945 n°7.

*Convention de 1824 entre la Russie et la Grande Bretagne relative au tracé des frontières terrestres au Nord-Ouest du continent américain et la navigation dans les eaux de l'océan Pacifique.*

*Convention de Bâle sur les déchets dangereux*, 22 mars 1989.

*Convention de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets*, 29 décembre 1972.

*Convention de Londres sur la prévention de la pollution par les navires*, (MARPOL), 2 novembre 1973.

*Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités*, 23 Mai 1969, 1155 UNTS.331.

*Convention de Washington sur le commerce international d'espèces de faune et flore menacées d'extinction*, 3 mars 1973 (CITES).

*Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, 10 décembre 1982, R.T.N.U.9, entrée en vigueur : 16 novembre 1994.

*Convention sur la haute mer*, adoptée à Genève, 29/04/1958 [par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer].

*Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë*, 29 avril 1958, 516 R.T.N.U.205, entrée en vigueur le 10 septembre 1964.

*Convention sur les hautes mers*, 29 Avril 1958, 13 U.S.T. 2312, T.I.A.S. No. 5200, 450 U.N.T.S. 82

*Déclaration de Rio sur la diversité biologique*, 5 juin 1992.

*International Maritime Arbitration*, Materials prepared for a seminar held in Vancouver, British Columbia, Canada on May 26&27, 1988. The Continuing Legal Education, Society of British Columbia.

*Maritime Law-Third International Conference*, Materials prepared for a seminar held in Vancouver, British Columbia, Canada on June 5&6, 1986. The Continuing Legal Education, Society of British Columbia.

*Protocole de Madrid de 1991 sur l'Antarctique*, signé le 4 octobre 1991, entré en vigueur le 14 janvier 1998.

*Protocole de Montréal*, conclu en 1987, pour l'élimination progressive de la production et d'utilisation de substances nocives pour l'Ozone.

*Résolution de l'Assemblée général des Nations Unies approuvant la création du réseau*, 12 décembre «UN-OCEANS».

*Traité de Washington sur l'Antarctique*, 1er décembre 1958.

## LÉGISLATION

*Décret sur les coordonnées géographiques pour la mer territoriale (région 7)*, DORS/85-872, (Océans) Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) cité par une décision diffusée entre le 28 novembre 2008 et le 13 janvier 2010.

*Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation*, C.R.C., c. 356, (Prévention de la pollution des eaux arctiques) Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010.

*Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, L.C. 1994, c. 22 Lois codifiées du Canada — Canada (fédéral) cité par 11 décisions Version courante : en vigueur depuis le 1 juil. 2007.

*Loi de mise en œuvre du Protocole de Kyoto*, L.C. 2007, c. 30 Lois codifiées du Canada, Canada (fédéral) Version courante : en vigueur depuis le 22 juin 2007.

*Loi sur les océans*, L.C. 1996, c. 31 Lois codifiées du Canada-Canada (fédéral) cité par 13 décisions Version courante : en vigueur depuis le 5 oct. 2005.

*Règlement de 1982 sur la pollution, à titre expérimental, des eaux arctiques*,

DORS/82-276, (Prévention de la pollution des eaux arctiques) Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010.

*Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, DORS/2000-260, (Prévention de la pollution des eaux arctiques, Marine marchande du Canada) Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010.

*Règlement sur la pollution, à titre expérimental, des eaux arctiques (Dome Petroleum)*, DORS/82-832, (Prévention de la pollution des eaux arctiques) Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010.

*Règlement sur la pollution, à titre expérimental, des eaux arctiques (1978)*, DORS/78-417, (Prévention de la pollution des eaux arctiques) Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010.

*Règlement sur la pollution, à titre expérimental, des eaux arctiques (1979)*, DORS/80-9, (Prévention de la pollution des eaux arctiques) Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010.

*Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires*, C.R.C., c. 353, (Prévention de la pollution des eaux arctiques) Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010.

*Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires*, C.R.C., c. 353, (Prévention de la pollution des eaux arctiques) Règlements codifiés du Canada- Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010.

*Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, C.R.C., c. 354, Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010.

*Règlement sur la protection de l'environnement en Antarctique*, DORS/2003-363, (Protection de l'environnement en Antarctique) Règlements codifiés du Canada-Août Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010.

*Règlement sur la sécurité de la navigation*, DORS/2005-134, (Prévention de la pollution des eaux arctiques, Marine marchande du Canada) Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010.

*Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*, DORS/2006-129, (Marine marchande du Canada) Règlements codifiés du Canada-Canada (fédéral) Version courante : telle que diffusée entre le 28 nov. 2008 et le 13 janv. 2010.

#### JURISPRUDENCE

*Affaire Barcelona Traction case, Light Power Co. (Belgique c. Espagne)* Arrêt du 5 Fév 1970 CIJ.3, 32.

*Affaire de l'île De Palmas*, (Les États-Unis c. Les Pays-Bas) Cour permanente d'arbitrage, Sentence arbitrale, La Haye, Le 4 avril 1928.

*Affaire de la Temple de Preah Vihear*, (Cambodge C. Thailand) Arrêt du 15 Juin 1962, [1962] C.I.J.rec. la CIJ.

*Affaire du Détroit de Corfou (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord c. Albanie)* Arrêt du 9 avril 1949, [1949] C.I.J.rec.

*Affaire du droit de passage sur le territoire indien*, (Portugal c. Inde) vol. I. Arrêts du 26 Novembre 1957 et du 12 avril 1960, [1960] C.I.J. rec.

*Affaire du droit de passage sur le territoire indien*, (Portugal c. Inde) Arrêt du 12 avril 1960 : C.I.J. Recueil 1960.p.6

*Affaire du Plateau continental (Jamahiriya arabe libyenne/ Malte), Requête à fin d'intervention*, Arrêt, C. I.J. Recueil 1984, p 3.

*Affaire du Plateau continental de la mer du Nord (RFA c. Danemark, RFA c.Pays-Bas)* Arrêt du 20 février 1969, C.I.J Recueil 1969, p.3.

*Affaire du Plateau continental de la mer Égée*, Arrêt, C. 1. J. Recueil 1978 p.3

*Affaire Haya de la Torre*, (Colombie c. Pérou) Arrêts du 20 Novembre 1950 et du 13 Juin 1951. C.I.J. Rec.1950, p.276 et 1951, p.81.

*Affaire relative aux pêcheries Anglo-norvégiennes (Royaume-Uni c. Norvège)* Arrêt du 18 décembre 1951 : C. 1. J Recueil 1951, p. 116.

*Affaire S.S Lotus (France.c.Turkey)*, P.C.I.J, 1927 (ser.A,) N°10,at 18(Sep. 7).

*Affaire Scotic. c. USA, la cour suprême des États-Unis, (1871).*

*Compétence en matière de pêcheries (Espagne c. Canada), Compétence de la Cour, arrêt, C.I.J. Recueil 1998, p. 432*

*Compétence en matière de pêcheries (Royaume-Uni c. Islande), compétence de la Cour, Arrêt, C.I.J. Recueil 1973, p. 3.*

*CPIJ, arrêt du 25 mai 1926, concernant certains intérêts allemands en Haute-Silésie polonaise.*

*Délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine, Arrêt, C.I.J. Recueil 1984, p. 246.*

*Délimitation maritime dans la région située entre le Groenland et Jan Mayen, Arrêt, C.I.J. Recueil 1993, p.38.*

*Délimitation maritime et questions territoriales entre Qatar et Bahreïn, compétence et recevabilité, Arrêt. CIJ, Recueil 1994, p 112.*

*Demande en interprétation de l'arrêt du 11 juin 1998 en l'affaire de la Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigeria (Cameroun C. Nigeria), exceptions préliminaires (Nigeria c. Cameroun), Arrêt, C. I. J. Recueil 1999, p.31.*

*Demande en révision et en interprétation de l'arrêt du 24 février 1982 en l'affaire du Plateau continental (Tunisie/Jamahiriya arabe libyenne), Arrêt, C.I.J. Recueil 1985, p. 192.*

*Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigeria, Exception préliminaires, arrêt, C.I. J. Recueil 1998, p. 275.*

*Ordonnances, Compétences en matière de pêcheries (Espagne c. Canada), Ordonnance du 8 mai 1996, [1996] C.I.J. rec. 58.*

*Statut juridique du Groenland oriental (Norvège c. Danemark), Arrêt du 5 avril 1933 XXVIe, session 1933. CPJI, Série A/B N° 53.*

## DOCTRINE: MONOGRAPHS

- Alexander, Lewis M. *The Law of The Sea, Offshore Boundaries and Zones*, Ohio, the Ohio State University Press, 1967.
- Andrassy, Juraj. *International Law and the Resources of the Sea*, New York & London Columbia University Press, 1970.
- Attard, David Joseph. *The Exclusive Economic Zone in International Law*, Oxford, Clarendon Press. 1987.
- Auburn, F.M. *Antarctic Law and Politics*, Bloomington, Indiana University Press, 1982.
- Auburn, F.M. *The Ross Dependency*, The Hague, Martinus Nijhoff, 1972.
- Bent, Rosenthal. *Étude de l'œuvre de Myres Smith McDougal en matière de droit International public*, Paris, LGDJ, 1970, p.218.
- Bruck, R.C. H Snyder et Sapin, B. *Foreign Policy Decision-Making*, New York, Free Press, 1962.
- Burke, William T. *Ocean Sciences, Technology, and the Future International Law of the Sea*, Ohio, the Ohio State University Press, 1966.
- Butler, William E. *International Straits of the World, Northeast Arctic Passage*, The Netherlands, Alphen & aan den Rijn, Sijthoff & Noordhoff International Publishers, 1978.
- Butler, William E. *The Soviet Union and the Law of the Sea*, Baltimore & London, The Johns Hopkins Press, 1971.
- Cambacau, Jean. *Le droit international de la mer*, Paris, PUF, 1985.  
Cambridge, Cambridge University Press, 2005.
- Churchil, R et Lowe A. *The Law of the Sea*, Manchester, Manchester University Press, 1999.
- Churchill, Roin R et Vaughan, Lowe A. *The Law of the Sea*, Manchester University Press, Manchester 1983.
- Churchill, RR et Lowe A.V, *The Law of the Sea*, Manchester, Manchester University Press, 1983.

- Dallmeyer, Dorinda G et Louis Jr DeVorsey. *Rights To Oceanic Resources*, Dordrecht/Boston/London, Martinus Nijhoff Publishers, 1989.
- De Ferron, Olivier. *Le droit international de la mer*, (Tome I), Les presses de savoie. Abilly-Annemasse (Haute-Savoie), 1958.
- De Visscher, Charles. *Problèmes de confins en droit international public*, Paris, Pédone, 1969.
- Dinh N. Quoc, P. Daullier et Pellet A. *Droit international public*, 6e éd. Paris, LGDJ, 1999.
- Dixon, Martin. *Textbook on International Law*, London, Blackstone Press, 4<sup>th</sup> ed. 2000. *Documents*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, Boston, Lancaster, 1986.
- Douglas, Johnston et Phillip Saunders M. *Ocean Boundary Making: Regional Issues and Developments*, London, New York, Sydney, Croom Helm, 1988.
- Douglas, Johnston. *The Theory and History of Ocean Boundary-Making*, McGill-Queen's University Press 1988.
- Dupuy, René-Jean et Daniel Vignes. *Traité du Nouveau Droit de la Mer*, Paris, Economica, 1985.
- Dupuy, René-Jean et Daniel Vignes. *Traité du nouveau droit de la mer*, Paris, Economica, 1985.
- Espaliu, Carlos Berdud. *Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale*, Bruxelles, Bruylant, 2006.
- Francioni, Francesco et Tullio Scovazzi. *International Law for Antarctica*, Milano, Giuffré Editors, 1987.
- Franck, Erik. *Maritime Claims in the Arctic*, Dordrecht/Boston/London, Martinus Nijhoff Publishers, 1993.
- Friedheim, Robert L. *Negotiating the New Ocean Regime*, University of South Carolina Press, 1993.
- G.Oude Elferink Alex et Donald Rothwell R. *The Law of the Sea and Polar Maritime Delimitation and Jurisdiction*, The Hague, Kluwer Law International, Martinus Nijhoff Publishers, 2001.

- Gidel, Gilbert. *Le droit international de la mer*, Tome I, Paris, Sirey, 1932.
- Griffiths, Franklyn. *Politics of the Northwest Passage*, McGill-Queen's University Press, 1987.
- Grotius, Hugo. *The Freedom of the Seas*, New York, Oxford University Press, 1916.
- Haritini, Dipla. *Le régime juridique des îles dans le droit international de la mer*, Paris, Puf, 1984.
- Honderich J. *Arctic Imperative: Is Canada Losing the North?* (1987); L.H. Neatby, *In Quest of The North West Passage* (1958).
- Johnson, Barbara et Mark Zacher W. *Canadian Foreign Policy and the Law of the Sea*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1977.
- Johnston, Douglas. *Arctic Ocean Issues in the 1980's*, University of Hawaii, The Law of the Sea Institute, 1982.
- Johnston, Douglas. *Le Canada et le nouveau droit international de la mer*, Ottawa, Commissions royale sur l'union économique et les perspectives de développement du Canada, 1985.
- Kaiser, Jennings S et MJ, Reynolds JD. *Marine fisheries ecology*, Oxford: Blackwell Science, 2001.
- Kapoor, D.C et Adam Keer K. *A Guide to Maritime Boundary Delimitation*, Toronto/Calgary/Vancouver, Carswell, 1986.
- Kish, John. *The Law of International Spaces*, Leiden, A.W.Sijthoff International Publishing Company, N.V 1973.
- Klein, Natalie. *Dispute settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*,
- Krenz, Frank E. *International Enclaves and Right of Passage*, Paris, Librairie Minard, 1961.
- Lapidoth, Ruth. *Les détroits en droit international*, RGDIP, Paris, Éditions A. Pédone, 1972.
- Luard, Evan. *The Control of the Sea-bed, a New International Issue*, London&Edinburgh Heinemann, Morrison &Gibb Limited, 1974.
- Lucchini, Laurent et Michel Voelckel. *Droit de la mer*, Tome II, Délimitation-

- Navigation Pêche, Paris, Editions A.Pédone, 1996.
- Marsh, James. *L'archipel arctique : L'Encyclopédie canadienne*, Toronto, Hurtig Publishers. ed. 1988.
- Mateesco, Nicolas. *Deux frontières invisibles : de la mer territoriale à l'air territoriale*, Paris, Éditions A. Pedone, 1965.
- Mateesco, Nicolas. *Vers un nouveau droit international de la mer*, Paris, Éditions A.Pedone, 1950.
- McConchie, Roger D et Robert Reid S. «Canadian Foreign Policy and International Straits» in Barbara Johnson et Mark W.Zacher, *Canadian Foreign Policy and The Law of The Sea*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1977.
- McRae, Donald et Munro Gordon. *Canadian Oceans Policy: National Strategies and the New Law of the Sea*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1989.
- McRae, Donald. *The negociation of Article 234*, in *Politics of the Northwest Passage*, Franklyn Griffiths(dir), McGill-Queen's University Press, Kingston, 1987.
- Mouton, W. *The Continental Shelf*, The Hague, Martinus Nijhoff, 1952.
- Munton, D. *Stimulus Response and Continuity in Canadian Foreign Policy During Cold War and Detente*, Toronto, Brian Tomlin ed, Canada's Foreign Policy: Analysis and Trends., Methuen.
- Myhre, Jeffrey D. *The Antarctic Treaty System: Politics, Law, and Diplomacy*, Boulder and London, Westview Press, 1986.
- Myrs, McDougal et Burke W.T. *The Public Order of the Oceans*, New Haven, Yale University press, 1962.
- Ngantcha, Francis. *The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the Sea The Current Regime of «Free» Navigation in Costal Waters of Third States*, London & New York, Pinter Publishers, 1990.
- O'Connell, Patrick Daniel. *The International Law of the Sea*, Oxford, Clarendon Press, Volume I et II 1982-1984.
- Orrego, Vicuna Francisco et Momtaz Djamchid. *Droit de la mer 2*, Paris, A. Pedone 1990.

- Perl, Raphael. *The Falkland Islands Dispute in International Law and Politics: A Documentary Sourcebook*, London/Rome/New York, Oceania Publications, 1983.
- Pharand Donat. *Canada's Arctic waters in international law*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.
- Pharand, Donat et Leonard. Legault H. *International Straits of the World, the Northwest Passage: Arctic Straits*, Dordrecht/Boston/Lancaster, Martinus Nijhoff Publishers, 1984.
- Pharand, Donat. *The Law of the Sea of the Arctic, with Special Reference to Canada*, Ottawa, University of Ottawa Press, 1973.
- Pharand, Donat. *The Northwest Passage: Arctic Straits*, volume VII, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1984,
- Prescott, J.R.V. *The Maritime Political Boundaries of The World*, Methuen, London & New York, 1985.
- Prescott, Joseph. *The Political Geography of the Oceans*, London & Vancouver, David & Charles Newton Abbot 1975.
- Prosper, Weil. *Perspectives du droit de la délimitation maritime*, Paris, Pedone, 1988.
- Queneudec, Jean-Pierre. *Droit Maritime International*, Paris, Éditions A. Pedone, 1971.
- Reisman, Michael & Gayl Westerman S. *Straight Baselines in Maritime Boundary Delimitation*, New York, St. Martin's Press, 1992.
- Reuter, Nicolas. *La notion d'assistance en mer*, Paris, Librairies Techniques, 1975.
- Reynaud, André. *Les différends du plateau continental de la mer du nord devant la Cour internationale de justice*, Paris, LGDJ, 1975.
- Riddell-Dixon, Elisabeth. *Canada and the International Seabed, Domestic Determinants and External Constraints*, Kingston, Montreal, London, McGill-Queen's University Press, 1989.
- Rodier, René et Martine, Remond-Gouilloud. *La Mer droits des hommes ou proie des États*, Paris, Éditions A, Pedone, 1980.

- Ronzitti, Natalino. *Maritime Terrorism and International Law*, Dordrecht/Boston/London, Martinus Nijhoff Publishers, 1990.
- Rosneau, J.N. *The study of Political Adaptation; Essays on the Analysis of World Politics*, London, Francis Pinter (Publishers) Ltd., 1981.
- Rothwell Donald, Stuart Kaye, Afshin Akhtarkhavari et Davis Ruth. *International Law: Cases and Materials with Australian Perspectives*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010.
- Rothwell, Donald. *The Polar Regions and the development of international law*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996.
- Rozakis.C et Stagos.P. *The Turkish Straits*, Dordrecht, Kluwer, 1987.
- Salmon, Jean. *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant, 2001.
- Sanger, Clyde. *Ordering the Oceans, the Making of the Law of the Sea*, Toronto&Buffalo, University of Toronto Press, 1987.
- Scelle, Georges. *Essai sur les sources formelles du droit international*, (1934) tome III Mél.Gény.
- Shaw, Malcolm N. *International Law*, Cambridge, Cambridge University Press, 4<sup>th</sup> ed.1997.
- Simonnet, Maurice-René. *La Convention sur la Haute mer* Paris, LGDJ, 1966.
- Slouka, Zdenek J. *International Custom and the Continental Shelf*, The Hague, Martinus Nijhoff, 1968.
- Smith, R.W. *Exclusive Economic Zone claims, An analysis and Primacy*
- Theutenberg Bo Johnson. *The evolution of the Law of the Sea: A Study of Resources and Strategy with Special Regard to the Polar Regions*, London, Tycooly Intl Publishing, (1984).
- Touret, Corinne. *La piraterie au vingtième siècle, piraterie maritime et aérienne*, Paris, LGDJ, 1992.
- Triggs, Gillian D. *International Law and Australian sovereignty in Antarctica*, Sydney, Legal Books PTY.Limited, 1986.
- Triggs, Gillian D. *The Antarctic Treaty Regime, Law, Environment and Resources*,

- Cambridge, Cambridge University Press, 1987.
- Vallée, Charles. *Le plateau continental dans le droit positif actuel*, Paris, Éditions A. Pedone, 1971.
- Vanderszwaag, David L et Cynthia Lamson. *The Challenge of Arctic Shipping Science, Environnement Assissement and Human Values*, McGill-Queen's University Press 1990.
- Vasciannie, Stephen C. *Land-Locked and Geographically Disadvantaged States in the International Law of the Sea*, Oxford, Clarendon Press, 1990.
- Vincent, Philippe. *Droit de la mer*, Bruxelles, Larcier, 2008.
- Voskuil, C.C.A et Maklu Wade J.A. *Hague-Zagreb Essays 3, Carriage of goods by sea Maritime Collisions Maritime, Oil Pollution Commercial arbitration*, The Hague, Sijthoff & Noordhoff International Publishers BV, 1980.
- Wang, James C.F. *Handbook on Ocean Politics & Law*, New York, Westport, Connecticut, London, Greenwood Press, 1992.
- Watts, Arthur. *International Law and the Antarctic Treaty System*, Cambridge, Grotius Publications Limited, 1992.
- Wirsing, Robert G. *International Relations and the Future of Ocean Space, Studies in international Affairs No.10*, Columbia, South Carolina, University of South Carolina Press, 1974.
- Yates III, George T et John Hardin Young. *Limits to National Jurisdiction over the Sea*, Charlottesville, University Of Virginia Press, 1974.
- Young, Oran R. «Arctic Shipping: An American Perspective» in Griffiths, Franklin. *Politics of the Northwest Passage*, Montreal: McGill-Queen's University Press, 1987.
- Young, Oran R. *Arctic Politics*, Dartmouth, NH, 1992.
- Zacklin, Ralph. *The Changing Law of the Sea, Western Hemisphere Perspectives*, Leiden, Sijthoff, 1974.

## DOCTRINE: ARTICLES

- A, John Duff. «The United States and the Law of Sea Convention: Sliding Back from Association and Ratification» (2005-2006) 11 *Ocean & Coastal L.J.* 12.
- Alexander, Lewis M. «Baseline Delimitations and Maritime Boundaries» (1983) 23 *Virginia Journal of International Law*.
- Allott, Philip. «Power-sharing in the Law of the sea» (1983) 77 *Am. J. Int'l L.* 28-29.
- B, Haas Ernest. «Regime Decacy: Conflict Management and International Organisations, 1945-81» (1983) 37 *Int'Org.* 189-192.
- B, Haas Ernest. «Why Collaborate? Issue-Linkage and International Regimes» (1979-1980) 32 *World Politics.* 357-358.
- B, Haas Ernst & Philippe C. Schmitter, «Why Collaborate? Issue-Linkage and International Regimes» (1982) 32 *World Politics*.
- B, Sohn Louis. «The Law of the Sea :International Law Developments» (1984) 34 *Am. U L. Rev.*
- B, Sohn Louis. «Generally Accepted International Rules» (1986) 61 *Washi. L. Rev.*
- B, Sohn Louis. «The Law of the Sea: Customary International Law Developments» (1984) 34 *Am. U. L. Rev.*
- B, Wang Erik. «Canadian Sovereignty in the Arctic: A Comment on the Arctic in Question» (1976) 14 *Can.Y.B. Int'l L.* 307.
- Borgerson, Scott. «Arctic meltdown. The economic and security implications of global warming» *Mars/Avril 2008 Foreign Affairs*.
- Brubaker, Douglas. «Straits in the Russian Arctic» (2001) 32 *Ocean Dev. & Int'l L.* 263-266.
- Buzan, Barry. «Canada and the Law of the Sea» (1982) 11 *Ocean Development and International Law.* 149-158.
- Byers, Michael. «A thaw in relations: There is room to negotiate between the U.S and Canadian positions on the Northwest Passage» (6 March 2008) *Ottawa Citizen* A13.

- «Breaking the Ice: The Canadian-American Dispute over the Arctic's Northwest Passage» [1987-1988] 26 *Colum.J.Transnat'l L.* 337.
- «Claiming the Strait: How U.S Accession to the United Nations Law of the Sea Convention will impact the Dispute between Canada and the United States over the Northwest Passage» (2007) 21 *Temp.Int'l L& Comp.L.J* 413.
- «Crashing Through the Ice: Legal Control of the Northwest Passage or Who Shall be "Emperor of the North"» [1988-1989] 13 *Tul.Mar.L.J.* 139.
- Caminos, Hugo et R, Molitor Michael. « Perspectives on the New Law of the Sea: Progressive Development of International Law and the Package Deal» (1985) 79 *Am. J. Int'l L.* 871-882.
- D, P.O'Connell. «The Juridical Nature of the Territorial Sea» (1971) 45 *Brit.Y.B.Int'l.L.*
- Emanuelli, Claude. « La pollution maritime et la notion de passage inoffensif» (1973) 11 *Can.Y.B.Int'l L.* 13.
- Forman, F.David. «Uncharted Waters: Non-innocent Passage of Warships in the Territorial Sea» (1984) 21 *San Diego L.Rev.*
- Generally comment. «Creeping Jurisdiction in the Arctic: Has the Soviet Union Joined Canada? » (1972) 13 *Har.Int'l.L.J.* 271.
- Gillian, MacNeil. «The Northwest Passage: Sovereign Seaway or International Strait? A reassessment of the Legal Status» (2006) 15 *Dalhousie J. Legal Stud.* 204.
- Green-Leslie, Claude. «Pharand Donat; Northwest Passage: the Arctic Straits (Book) Book reviews» (1990) 28 *Alberta Law Review.* 730.
- Guernsey, Katherine N. «The North Sea Continental Shelf Cases» (2000) 27 *Ohio N.U.L.Rev.*
- H.Oxman, Bernard. «The Law of the Sea Forum: the 1994 Agreement on Implementation of the Seabed Provisions of the Convention on the Law of the Sea» (1994) 88 *Am. J.Int'l L.*
- Hakapaaa, K & J, Molenaar E. «Innocent Passage-Past and Present» (1999) 23 *Marine Pol'y.*
- Head, Ivan. «Canadian Claims to Territorial Sovereignty in the Arctic Regions»

- (1963-64) 9 McGill Law Journal.
- Head, Ivan. «The Foreign Policy of the New Canada» *Foreign Affairs* 50/2 (January 1972). 237-252.
- I, Charne, Jonathon. «International Agreements and the Development of Customary International Law» (1986) 61 *Wash. L. Rev.*
- Johnson, Kenneth. «Canada's Title to the Arctic Islands» (1933) 14 *Canadian Historical Review*.
- Juda, Lawrence. «The Exclusive Economic Zone and Ocean Management» [1987] *Ocean Development & International Law*.
- Koivurova, Timo. «Environmental Protection in the Arctic and Antarctic: Can the Polar Regimes Learn From Each Other?» (2005) 33 *Int'l J. Legal Info.* 204.
- Kratochwill, F L et G Ruggie J. «International Organisations: A State of the Art on an Art of the State» (1986) 40 *Int'Org.*
- L.Richardson, Elliot. «Legal Regimes of the Arctic» (1988) 82 *Am. Soc'y Int'l L.Proc.* 315.
- L.Richardson, Elliot. «Power, Mobility, and the Law of the Sea» (1979-1980) 58 *Foreign Affairs*.
- L.Scott Gary et L. Carr Craig. «Multilateral Treaties and the Formation of Customary International Law» (1996) 25 *Denv. J. Inter'l L. & Pol'y.* 71-72.
- Lajeunesse, Adam. «The Northwest Passage in Canadian policy: An approach for the 21<sup>st</sup> century» [2007-2008] 63 *Int'l J.* 1037.
- Lalonde, Suzanne. «Increased traffic through Canadian arctic waters: Canada's state of readiness» (2004) 38 *R.J.T.N.S.* 52.
- Lalonde, Suzanne. «La frontière maritime dans l'archipel Arctique : Un garde-Fou essentiel pour le Canada» (2007) III *AFDI* 609-640.
- Lapidoth, Ruth. «Freedom of Navigations-Its Legal History and Its Normative Basis» (1974-1975) *J.Mar.l&Com.* 295.
- Leich, M.N. «Contemporary practice of the United States relating to international law» (1983) 77 *Am. J. Int'l L.*

- M, Limpitlaw Erik. «Is International Environmental Law Waterproof? » (2002) 29 *Syr.J.Int'l L. &Com.*
- McDorman, Ted. « In the Wake of the Polar Sea; Canadian Jurisdiction and the Northwest Passage» (1986) 27 *C de D* 623.
- McRae, Donald. «Chronique bibliographique» (1988) 19 *R.G.D* 979.
- McRae, Donald et J, Goundrey D. «Environmental Jurisdiction in Arctic Waters: The Extent of Article 234» (1982) 16 (2) *University of British Columbia Law Review*.
- McRae, Donald et J, Goundry D. «Environmental jurisdiction in arctic waters: The extent of article 234» [1982] *U.B.C.Law.Review*.
- McRae, Donald. «Arctic Sovereignty: What is at Stake? Behind the Headlines» (January 2007) 64/1.
- McRae, Donald. «Donat Pharand Canada's Arctic Waters in International Law (Book), Book Reviews» (1987) 25 *Can .Y.Int'l.L.*
- Molly, Watson. «An Arctic Treaty: A Solution to the International Dispute Over the Polar Region» (2008-2009) 14 *Ocean &Coastal L.J.*307.
- Morrison, William. « Canadian Sovereignty and the Inuit of Central and Eastern Arctic» (1986) 10 (1/2) *Études Inuit Studies*.
- Mossop, Joanna. «Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea» (2005) 36 *Vict.U.Wellington L.Rev.*
- Nanountougou, Matthieu Aldjima. «La Commission des limites du plateau continental : Problèmes de statut juridique et attributions» (2008) 1-2 *RBDI. Organisations, 1945-81*» (1983) 37 *Int'Org.* 189-192.
- Perry, Mike. «Rights of Passage: Canadian Sovereignty and International Law in the Arctic» (1996-1997) 74 *U.Det.Mercy L.Rev*, 675.
- Pharand, Donat et Leonard H. Legault. «The Northwest Passage: Arctic Straits» (1984-1985) 9 *Dalhousie L.J* 827.
- Pharand, Donat. «Canada's Arctic Jurisdiction in International Law» (1982-1983) 7 *Dalhousie L.J.*340.

- Pharand, Donat. «Canada's Sovereignty over the Newly Enclosed Water's» (1987) 25 CYIL.
- Pharand, Donat. «Delimitation of Maritime Boundaries: Continental Shelf and Exclusive Economic Zone, in Light of the Gulf of Maine Case, Canada v. U.S.A. (1984) » (1985) 16 R.G.D. 363-386.
- Pharand, Donat. «Freedom of the Seas in the Arctic Ocean» (1969) 19 UTLJ.
- Pharand, Donat. «Innocent Passage in the Arctic» (1968) 6 Can. Y.B.Int'l L.3
- Pharand, Donat. «La contribution du Canada au développement du droit international pour la protection du milieu marin: le cas spécial de l'Arctique» (1980) 11 études internationales, Québec, 441.
- Pharand, Donat. «Notes and Comments, Canada's Sovereignty over the newly Enclosed Arctic Waters» (1987) 25 Can. T.B.Int'l.L 325
- Pharand, Donat. «The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit» (2007) 38 Ocean Development & International Law, Numbers 1-2, (67).
- Pharand, Donat. «The Northwest passage in international Law» 17 (1979) Can.Y.B. Int'l.L.B.Int'l L 3.
- Reid, Robert. « The Canadian Claim to Sovereignty over the Waters of the Arctic» (1974) 12 Can. Y.B.Int'l L.
- Rigaldies, Francis. «La zone économique exclusive dans la pratique des États» (1997) 35 Can.Y.B.Int'l.
- Rigaux, François. «In Memoriam, Charles de Visscher 1884-1973» (1973) Tome XXXIII/1 Extrait des Annales de droit.
- Rothwell, Donald. «Citing the Legal Status of Eastern Greenland Case (Norway-Denmark) » [1933] P.C.I.J.
- Rothwell, Donald. «Polar Lessons for an Arctic Regime» [29 March 1994] Cooperation and Conflict.
- Rothwell, Donald. «The Arctic in International Affairs: Time for a New Regime?» (Fall/Winter 2008) 15 Brown Journal of World Affairs 241-253.
- Rothwell, Donald. «The Canadian-U.S. Northwest Passage Dispute: A

- Reassessment» (1993) 26 Cornell Int'l L.J.336.
- Rothwell, Donald «The Arctic Environmental Protection Strategy and International Environmental Cooperation in the Far North» (1995) 6 Yearbook of International Environmental Law 65-105.
- Scott, James Brown. «Arctic exploration and International Law» (1909) 3 AJIL 928-941.
- Smith, Brian. «Innocent Passage as a Rule of Decision: Navigation v. Environmental Protection» (1982) 21 Colum. J. Transnat' l L.
- Smith, Kathryn Surace. «United States Activity Outside of the Law of the Sea Convention: Deep Seabed Mining and Transit Passage» (1984) 84 Colum Law Rev.
- Smith, Kathryn Surace. «United States Activity Outside of the Law of the Sea Convention: Deep Seabed Mining and Transat Passage» [1984] Colum. L.Rev.
- T.Lee, Luke. «The Law of the Sea Convention and Third States» (1983)77 Am.J.Int'l L. 541-566.
- Tulane, Clark. «Canada's Oversight of Arctic Shipping; The Need for Reform» Maritime Law Journal» (2008) 33, Iss. 1; 79-11.
- Van Dyke, J. «Consensus and Confrontation: The United States and the Law of the Sea Convention» Law of the Sea Institute, Honolulu 1985.
- Vanderzwaag, David et Donat, Pharand. «Inuit and Ice: Implications for Canadian Arctic Waters» (1983) 21 Can. Y.B.Int'l.L, 53.
- W, Rolph John. «Freedom of Navigation and the Black Sea Bumping Incident: How Innocent Must Innocent Passage Be? » (1992) 135 Mil.L.Rev.137.
- W, Smith Gordon. «A Historical and Legal Study of Sovereignty in the Canadian North and Related Law of the Sea Problems» (2001) 39 Can. Y.B.Int'l L. 435.
- Young, Oran R. «The Politics of International Regime Formation: Managing Natural Resources and Environment» (1989) 43 Int'Org.

## DOCUMENTS INTERNATIONAUX

## A. Autorité internationale des fonds marins

Doc off, ISA, NU, «*International Seabed Authority: Handbook* », 2006, 84 pages  
2006. En ligne: <http://www.isa.org.jm/en/publications/Handbook2006.pdf>.

## B. Division des affaires juridiques des Nations Unies

Anonymous. *Marine fisheries and the law of the sea: a decade of change*. FAO Fisheries Circular 853. Rome: Food and Agricultural Organization of the United Nations (FAO), 1993.

Doc off, NU, «*Enforcement by Coastal States: Legislative History of Article 220 of the United Nations Convention on the Law of the Sea* », (2005).

Doc off, NU, «*Law of the Sea: A Select Bibliography 2005*», (2006).

Doc.off, NU, «*Manuel de formation à l'établissement du tracé des limites extérieures du Plateau Continental au-delà des 200 milles marins et à la formulation des demandes adressées à la Commission des Limites du Plateau Continental*», (2006).

Doc off, NU, «*Le droit de la mer : Obligations des États parties aux termes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des instruments complémentaires*», (2006).

## C. Organisation maritime internationale (OMI)

Doc off, OMI, NU, *La Convention MARPOL*, 2006, Version Française.

Organisation Maritime Internationale. Directives pour les navires exploités dans les eaux polaires *Résolution A.1024 (26)*, adoptée le 2 décembre 2009.

## AUTRES DOCUMENTS INTERNATIONAUX

Recueil des Cours de l'Académie du droit international de La Haye

Ancel, Jaques. «Les frontières : étude de géographie politique» (1936) 55 Recueil des cours, no. I, pp. 203-297.

Ago, Robert. «Droit des traités à la lumière de la Convention de Vienne», (1971) 134

- Recueil des cours, no. III, pp. 297-331.
- Andrassy, Jurai. «Les relations internationales de voisinage» (1951) 79 Recueil des cours, no. II, pp. 73-182.
- Barboza, Julio. «International liability for the injurious consequences of acts not prohibited by international law and protection of the environment» (1994) 247 Recueil des cours, no. III, pp.291-405.
- Baldoni, Claudio. « Les navires de guerre dans les eaux territoriales étrangères» (1938) 65 Recueil des cours, no. III, pp.185-303.
- Bastid, Suzanne. «Les problèmes territoriaux dans la jurisprudence de la Cour internationale de justice» (1962) 107 Recueil des cours, no. III, pp. 361-495.
- Baker, Philip Noël. «Le statut juridique actuel des dominions britanniques dans le domaine du droit international» (1927) 19 Recueil des cours, no. IV, pp. 248-491.
- Camino, Hugo. «The legal regime of straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea» (1987) 205 Recueil des cours, no. V, pp. 13-245.
- Carbone, Sergio M. «La réglementation du transport et du trafic maritimes dans le développement de la pratique internationale» (1980) 166 Recueil des cours, no. I, pp. 251-363.
- Cohen, Maxwell. «The regime of boundary waters: the Canadian-United States experience» (1975) 146 Recueil des cours, 146, no. III, pp. 219-340.
- Cahier, Philippe. «Le problème des effets des traités à l'égard des états tiers» (1974) 143 Recueil des cours, no. III, pp. 589-736.
- Dinstein, Yoram. «The interaction between customary international law and treaties» (2006) 322 Recueil des cours, pp. 243-427.
- De Eulate, Alvarez et Bernard, Maximilliano. «La coopération transfrontalière régionale et locale» (1993) 243 Recueil des cours, 243 pp. 293-418.
- Dollot, Ren. «Le droit international des espaces polaires : [avec 2 cartes.]» (1949) 75 Recueil des cours, no. II, pp. 115-200.
- Daftary, Ahmad Matine. «Cours abrégés sur la contribution des conférences de Genève au développement progressif du droit international de la mer» (1961)

- 102 Recueil des cours, no. I, pp. 635-673.
- Elian, George. «Le principe de la souveraineté sur les ressources nationales et ses incidences juridiques sur le commerce international» (1976) 149 Recueil des cours, no. I, pp. 1-86.
- Edison, Lapeyre Gonzalez. «Transport maritime et régime portuaire» (2004) 308 Recueil des cours, pp. 253-378.
- Francioni, Francesco. «La conservation et la gestion des ressources de l'Antarctique» (1996) 260 Recueil des cours, pp. 239-404.
- Flory, Maurice. «Souveraineté des états et coopération pour le développement» (1974) 141 Recueil des cours, no. I, pp. 255-330.
- Fedozzi, Prospero. «La condition juridique de navires de commerce» (1925) 10, Recueil des cours, no. V, pp. 1-222.
- Gidel, Gilbert. «La mer territoriale et la zone contiguë» (1934) 48 Recueil des cours, no. II, pp. 133-278.
- Goedhuis, Daniel. «The problems of the frontiers of outer space and air space» (1982) 174 Recueil des cours, no. I, pp. 367-407.
- Gaja, Giorgio. «Jus cogens beyond the Vienna convention» (1981) 172 Recueil des cours, no. III, pp. 271-316.
- Guyer, Roberto. «The Antarctic system» (1973) 139 Recueil des cours, no. II, pp. 149-226.
- Grafton, Wilson George. «Les eaux adjacentes au territoire des états» (1923) 1 Recueil des cours, no. I, pp. 127-175.
- Haas, R. «Régime international des zones franches dans les ports maritimes » (1928) 21 Recueil des cours, no. I, pp. 371-428.
- Jessup, Ph.C. «L'exploitation des richesses de la mer» (1929) IV Recueil des cours, no. IV, pp. 401-514.
- Korowicz, Marek Stanislaw. «Some present aspects of sovereignty in international law» (1961) 102 Recueil des cours, no. I, pp. 1-120.
- Mouton, M.W. «The Continental Shelf» (1954) 85 Recueil des cours, n° I, pp. 343-465.

- Mouton, M.W. «The international regime of the Polar regions» (1962) 107 Recueil des cours, no. III, pp. 169-286.
- Myrdal, Alva. «Preserving the oceans for peaceful purposes» (1971) 133, in : Recueil des cours, no. II, pp. 1-14.
- Movchan, A. «Problems of boundaries and security in the Helsinki declaration» (1977) 154 Recueil des cours, no. I, pp. 1-44.
- Marotta, Rangel Vicente. «Le plateau continental dans la Convention de 1982 sur le droit de la mer» (1985) 194 Recueil des cours, no. V, pp. 269-428.
- Moncayo, Guillermo. «La médiation pontificale dans l'affaire du Canal Beagle» (1993) 242 Recueil des cours, no. V, pp. 197-434.
- Oda, Shigeru. «International law of the resources of the sea» (1969) 127 Recueil des cours, no. II, pp. 355-484. , Volume 127 (1969-II).
- Paolillo, Felipe. «The institutional arrangements for the international sea-bed and their impact on the evolution of international organizations» (1984) 188 Recueil des cours, pp. 135-338.
- Politis, N. «Le problème des limitations de la souveraineté et la théorie de l'abus des droits dans les rapports internationaux» (1925) 6 Recueil des cours, pp. 1-121.
- Pharand, Donat. «The legal status of the Arctic regions» (1979) 163 Recueil des cours, no. II, pp. 49-116.
- Sjur, Braekhus. «Choice of law problems in international shipping (recent developments) » (1979) 164 Recueil des cours, no. III, pp. 251-338.
- Sperduti, Giuseppe. «Le principe de souveraineté et le problème des rapports entre le droit international et le droit interne» (1976) 153 Recueil des cours, 153, no. V, pp. 319-411.
- Symonides, Janusz. «Geographically disadvantaged states under the 1982 Convention on the Law of the Sea» (1988) 208 Recueil des Cours, no. I, pp. 287-406.
- Simmonds, R. Kenneth. «The European Economic Community and the new law of the sea» (1989) 218 Recueil des cours, no. VI, pp. 9-166.
- Singh, Nagendra, «International law problems of merchant shipping» (1962) 107 Recueil des cours, no. III, pp. 1-167.

Scovazzi, Tullio. «The evolution of international law of the sea: new issues, new challenges» (2000) 286 Recueil des cours, pp. 39-243.

Treves, Tullio. «Codification du droit international et pratique des États dans le droit de la mer» (1990) 223 Recueil des cours, no. IV, pp. 9-302.

Van Kleffens, Eelco Nicolas. «Sovereignty in international law: five lectures» (1953) 82 Recueil des cours, pp. 1-131.

Yassen, Mustafa Kamil. «L'interprétation des traités d'après la convention de Vienne sur le droit des traités» (1976) 151 Recueil des cours, no.III, pp. 1-114.

#### DOCUMENTS GOUVERNEMENTAUX

Beaugard-Tellier, Frédéric. *L'Arctique : Les hydrocarbures*, Ottawa, Bibliothèque du Parlement, Service d'information et de recherche parlementaires PRB 08-07F, 24 octobre 2008.

Canada, Affaires étrangères (MAECI), Canada and Denmark Issue Statement on Hans Island, Communiqué du 19 septembre 2005.

Canada, Parlement, «L'Arctique: Les revendications juridiques du Canada», par François Côté et Robert Dufresne, service d'information et de recherche parlementaires, Publication PRB 08-05F (2008).

Canada, Sénat, Débats, 271 (1920 Février 1907).

Côté, François et Dufresne, Robert. «L'Arctique: Les revendications juridiques du Canada», Publication PRB 08-05F (2008) Ontario, Parlement, par service d'information et de recherche parlementaires.

Douglas, Johnston. *Le Canada et le nouveau droit de la mer*, Ottawa, Ministère des approvisionnements et Services Canada. 1982.

Dunkley, Katharine. «Le statut juridique international du passage du Nord-Ouest», Division du droit et du gouvernement, Service de recherche Bibliothèque du Parlement, Ottawa, le 9 août 1985, Étude générale pour les parlementaires.

J.G.Store et S.Lavrow. *Joint Statement on Maritime Delimitation and Cooperation in the Barents Sea and the Arctic Ocean*, Oslo, ministère des affaires étrangères norvégien, 27 avril 2010.

## ÉTUDES ET RECHERCHES

- A, Clingan Thomas. «Law of the Sea: State Practice in Zones of Special Jurisdiction» (1979) *Travaux de la troisième conférence annuelle*, Law of the Sea Institute, 1982, p157-195.
- Arctic Legal Regime for Environmental Protection*, The World Conservation Union, IUCN, Environmental Policy and Law Paper N° 44, 2001.
- Canada, Sénat, Comité sénatoriale permanent des pêches et des océans, *Témoignages*, 2 sessions, 39 Législatures, 13 mars 2008 (M. Ron Huebert).
- Castberg, Frede. «La distinction entre le régime de la mer territoriale et celui des eaux intérieures» (1954), Institut de droit international, session d'Aix Provence.
- Douglas, Johnston. *Arctic Ocean Issues in the 1980's*, Honolulu, The Law of the Sea Institute, University of Hawaii, 1982.
- Douglas, Johnston. *The Environmental Law of the Sea*, Bruxelles, Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources, 1981.
- Droit de la mer, Études dédiées au Doyen Claude Albert Collard*, Institut du droit économique de la mer – Monaco. Pedone, 1992.
- Dyke, J. Van. «Consensus and Confrontation: The United States and the Law of the Sea Convention» *Law of the Sea Institute*, Honolulu, 1985, aux pp 292-303.
- Hemsath, James, «Interim Report on the Arctic Energy Summit» (October 2008) project no 299 International Polar Year, Institute of the North, Anchorage (Alaska) p. 7.
- Honderich, J. «Canada-US Agreement on the Northwest Passage: Compromise or Cop-out» 14(4) (1988) *Information North* (Newsletter of the Arctic Institute of North America).
- Lachlan, Shackleton-Fergus. «Transit Rights and Maritime Strategy» 123 (1978) *The Royal United Services Institute for Defence and Security Studies*, à la p. 123.
- Riverain, Beaulieu Caroline. *L'évolution politique de la notion de méthode de délimitation maritime en droit international, illustration par la science arbitrale entre la Guinée et la Guinée-Bissau de 1985*, Université de Genève, Département de science politique, juillet 1997.

Société française pour le droit international, Colloque de Montpellier, *Actualités du droit de la mer*, Paris, Éditions A. Pedone 1973.

#### THÈSES ET MÉMOIRES

Beurrier, Jean-Pierre. *Les problèmes juridiques de l'exploitation des ressources halieutiques*, Thèse de doctorat d'État en droit présentée et soutenue publiquement le 10 novembre 1977 sous la présidence du Professeur J.P. Queneudec, Université de Montréal.

Brenner, Elizabeth Ruth. *The Northwest Passage: The emerging issue in Canadian-American relations, 1939-1963*, Thèse de doctorat en droit, Duke University, 1992. 480 pages. AAT 9321690.

Escala, Anuncia. *The seduction of «Terra Incognita» The myth of the Northwest Passage*, Thèse de doctorat en droit, University of Oregon, 1993. 310 pages; AAT 9405164.

Huebert, Rob. *Steel, ice and decision making. The voyage of the Polar Sea and its aftermath: The making of Canadian northern foreign policy*, thèse de doctorat en droit, Dalhousie University (Canada), 1994, 710 Pages; ATT NN93774.

Mayrand, Léon. *Le Canada et la mer territoriale*, Thèse de doctorat à être soutenue à l'Université de Montréal le 22 mai 1933.

Pollock, Philip James. «*Northwest Passage*» 2001, University of Houston, 110 pages; AAT 3032315.

#### JOURNAUX, FILS DE PRESSE ET AUTRES SOURCES DE NOUVELLES

«Copenhague : La montagne accouche d'une souris», *Le Devoir* (28 décembre 2009) p.9.

«L'Arctique au centre des attentions de l'Union Européenne», *La Mouette* (10 octobre 2008), en ligne : <http://lamouette.blog.lemonde.fr/2008/11/10>.

Boswell, R. 2007, «Polar 8 never made it from blueprint to Arctic Retried», (March 10, 2009), from *The Montreal Gazette* (August 10, 2007). en ligne: <http://www2.canada.com/montrealgazette/news/story.html>.

Charron, Andrea. «The Northwest Passage in Context», *Canadian Military Journal*. (2005-2006) 41-47.

Grotius, Hugo. «Mare Liberum, de la liberté des mers», *URA-CNRS*, Université de Caen, (1990) 1609.

Pélouas, Anne. «Bataille navale au pôle nord», *Le Monde* (14 janvier 2010).

Pélouas, Anne. «Batailles navales au pôle Nord, États-Unis, Russie, Canada, et Danemark convoitent leur part de richesses en Arctique», *Le Monde* (14 janvier 2010) p.4.

Racle, Gabriel. «Quand l'Arctique tient la vedette», *Le Devoir [de Montréal]* (01 septembre 2007).

Sylvain, Pasquier. «La bataille de l'Arctique a commencé», *L'Express* (3 Août 2007) En ligne l'Express. <http://www.lexpress.fr>.

The Globe and Mail, «L'Arctique, un terrain d'entente avec Moscou», *Courrier international*, 7 janvier 2010, no.1001, Amériques jeudi, p.22.

#### SITES INTERNET

Canadian Department of National Defence. 2004. AVRO CF-105 Arrow Mk.1. Retrieved March 15, 2009, from. En ligne:  
[http://www.airforce.forces.gc.ca/site/equip/historical/arrowlst\\_e.asp](http://www.airforce.forces.gc.ca/site/equip/historical/arrowlst_e.asp)

Canadian Department of National Defence. 2004. BOMARC missile, April 6. Retrieved March 30, 2009, En ligne:  
[http://www.airforce.forces.gc.ca/site/equip/historical/bomarclst\\_e.asp](http://www.airforce.forces.gc.ca/site/equip/historical/bomarclst_e.asp)

Canadian Forces. 2007. Backgrounder - Arctic/Offshore Patrol Ships. Retrieved March 3, 2009, from National Defence and the Canadian Forces, En ligne:  
<http://www.dnd.ca/site/news-nouvelles/view-news-afficher-nouvelles-eng.asp?id=2370>,

Canadian Space Agency 2007. Applications. Retrieved May 2, 2009, En ligne:  
<http://www.space.gc.ca/asc/eng/satellites/radarsat2/applications.asp#ice>.

Chase, S. 2008. Canada to Widen Arctic Patrols: PM Says. August 27, 2008. Retrieved March 11, 2009, from The Globe and Mail (Toronto) En ligne:  
<http://www.theglobeandmail.com/servlet/story/RTGAM.20080827.wharperarcticsea0827/BNStory/National/>

Conseilarctique<<http://arcticcouncil.org/filearchive/Declaration%20on%20the%20Est>

abishment%20of%20 the%20Arctic%20Council-1.Pdf>.

Conservative Party of Canada. December 22, 2005. Stephen Harper Stands up for Canada's Sovereignty in the Arctic. Retrieved May 3, 2009, from Conservative Party of Canada, En ligne:  
<http://www.conservative.ca/EN/1738/36554>

Dahl-Jensen, T., Jackson, H. R., Chian, D., Shimeld, J. W., and Oakey, G. 2008. Crustal structure from the Lincoln Sea to the Lomonosov Ridge, Arctic Ocean [abstract]. Retrieved March 3, 2009, from International Geological Congress Oslo 2008. En ligne: <http://www.cprm.gov.br/33IGC/1349385.html>

US Navy <<http://www.navy.mil/swf/index.asp>>.

<http://www.thecanadianencyclopedia.com/index.cfm?PgNm=TCE&Params=f1ARTF0000910>.

<http://www.thecanadianencyclopedia.com/index.cfm?PgNm=TCE&Params=f1ARTF0005816>.

NORAD <[http://www.norad.mil/French/about\\_french.html](http://www.norad.mil/French/about_french.html)>.

Racle, Gabriel. «Quand l'Arctique tient la vedette» *Le Devoir* (01 septembre 2007). En ligne [http:// www.ledevoir.com](http://www.ledevoir.com).

Rhodes, Barbara. «Who Owns the North Pole? » at North, <http://membres.tripod.com>.

*Robert McClure Finds the Northwest Passage*, Library and Archives Canada, en ligne: <<http://collectionscanada.ca>>.

Université de Calgary <<http://www.arctic.ucalgary.ca/>>.

[www.lecerclepolaire.com](http://www.lecerclepolaire.com)

#### CD-ROM ET DVD

*Conte au cœur de l'Arctique*, 2007, DVD, Bibliothèques et Archives nationales du Québec.

*Doc Zone, Arctic Rush*, 2006, DVD, CBC Learning.

*Demain, un monde sans glace, le nouvel Eldorado*. 2007, DVD, Ciné fête, Bibliothèques et Archives nationales du Québec.