



Universitatea de Vest  
din Timișoara

Facultatea de Drept și Științe Administrative  
Universitatea de Vest din Timișoara

Centrul European de Studii  
și Cercetări Juridice

Faculty of Law and Administrative Sciences  
West University of Timișoara

The European Center  
for Legal Studies and Research

## STUDII ȘI CERCETĂRI JURIDICE EUROPENE

## EUROPEAN LEGAL STUDIES AND RESEARCH

CONFERINȚA ÎNTERNATIONALĂ  
A DOCTORANZILOR ÎN DREPT

INTERNATIONAL CONFERENCE  
OF PhD STUDENTS IN LAW

3<sup>rd</sup>  
Ediția 3 Edition

Timișoara, 2011

UNIVERSITATEA JURIDICĂ

FACULTATEA DE DREPT  
ŞI ŞTIINȚE ADMINISTRATIVE  
UNIVERSITATEA DE VEST DIN TIMIȘOARA

CENTRUL EUROPEAN DE STUDII  
ŞI CERCETĂRI JURIDICE

FACULTY OF LAW  
AND ADMINISTRATIVE SCIENCES  
WEST UNIVERSITY OF TIMIȘOARA

THE EUROPEAN CENTER  
FOR LEGAL STUDIES AND RESEARCH

# STUDII ȘI CERCETĂRI JURIDICE EUROPENE

## EUROPEAN LEGAL STUDIES AND RESEARCH

CONFERINȚA INTERNATIONALĂ A DOCTORANZILOR ÎN DREPT

INTERNATIONAL CONFERENCE OF PhD STUDENTS IN LAW

Timișoara, 2011

**AUTORI STRĂINI:**

- Aristotel, *Política*, Ed. IRI, Bucureşti, 2001
- Christian Atias, *Droit civil. Le biens*, Litec, Paris, 1991
- Jean Louis Bergel, *La propriété. Connaissance du droit*, Ed. Dalloz, Paris, 1994
- J.L. Bergel, M. Bruschi, S. Cimamonti, *Traité de droit civil*, sous la direction de J. Ghestin, LGDJ, 2000
- Antonio Butera, *Codice civile italiano. Libro della proprietà*, Unione Tipografico-Editore Torinese, Torino, 1941
- Jean Carbonnier, *Sociologie juridique*, Ed. Presses Universitaire de France, Paris, 1999
- Maurice Duverger, *Constitutions et documents politiques*, Presses Universitaires de France, 1957
- Ernest Marguery, *Le droit de propriété et le régime démocratique*, Felix Alcan Editeur, Paris, 1906
- Karl Marx, Friedrich Engels, *Manifestul Partidului Comunist*, Biblioteca România Muncitoare, 1913, ed. îngrijită de dr. C. Racovski.
- Jaime Lluis Y Navas, *Empresa y propiedad: su conception jurídica*, C.E.A.H.E., Barcelona, 1976
- Pierre Joseph Proudhon, *La révolution sociale. Le droit du travail et le droit de la propriété*, Ed. Marpon-Flammarion, Paris, 1852
- Jean Rivero, *Les libertés publiques*, Paris. P.U.F, 1973
- Jean Jack Rousseau, *Discurs asupra originii și fundamentelor inegalității dintre oameni*, Ed. Științifică, București, 1958
- Anne-Francoise Zattara, *La dimension constitutionnelle et européenne du droit de propriété*, LGDJ, Paris, 2001

# L'ARCTIQUE: LA PLACE DES BATAILLES DE DROIT INTERNATIONAL

Erzsébet Csatlós

PhD student

Université de Szeged

Directeur de la thèse: prof. dr. László Blutman et prof. dr. László Bodnár

## I. INTRODUCTION

L'Arctique est la région purement maritime entourant le pôle Nord de la Terre, à l'intérieur et aux abords du cercle polaire arctique. Il figure au premier plan des débats sur la souveraineté et suscite un regain d'intérêt en raison des effets qu'y exercent les changements climatiques, en particulier la fonte des calottes glaciaires.

La région était ignorée pendant beaucoup temps à cause de son climat dur et les possibilités de navire très pire mais comme la glace se fond la situation s'est changée et le rôle de l'Arctique a été réévalué et certains états désirent à profiter des trésor de la région et exploiter les possibilités vient d'ouvrir<sup>1</sup>.

Les États côtiers jouissent de droits liés aux eaux qui les entourent. Depuis longtemps il y a cinq états qui sont considérés comme états arctiques – le Canada, les États-Unies, le Danemark (à cause Groenland), la Russie et la Norvège – mais parmi ceux, seulement le Canada et la Russie sont très actives en éteindent leurs souveraineté de plus possible vers les eaux libres. Ce sont eux qui puissent profiter le plus de leurs situations géographique.

Mais d'autres pays, tels que les États-Unis, le Chine, de même que l'Union européenne<sup>2</sup>, s'intéressent de plus en plus à la région et font valoir diverses revendications au regard du droit international. Selon nombre d'observateurs, la fonte des glaces entraînera au cours des prochaines décennies une intensification du trafic maritime dans le passage du Nord-Ouest, la voie de navigation qui traverse les eaux arctiques et nautilus l'exploitation et l'expropriation des sources naturelles arctique est en train de devenir de plus en plus actuelles et possibles.

Mais pourquoi cette région est bien intéressante et de plus pourquoi on doit considerer des questions de souveraineté sur la haute mer<sup>3</sup>? Pourquoi le status de l'Arctique est tellement spécifique?

## II. L'ATTRAIT DE L'ARCTIQUE

### 2.1. Les intérêts économiques

L'océan glacial Arctique, plus précisément le plateau continental est identifié comme fertile en hydrocarbures, notamment en pétrole et en gaz naturel depuis des décennies<sup>4</sup>.

Le territoire attirent de plus en plus l'attention comme régions propices à la prospection et au transport des ressources, notamment le pétrole, le gaz, les minéraux et le poisson. L'*U.S. Geological Survey* estime que l'Arctique contiendrait le quart des ressources énergétiques non encore découvertes du monde entier<sup>5</sup>.

Bien qu'on en ignore encore la quantité exacte, l'océan Arctique dispose d'énormes réserves de pétrole et de gaz naturel. Si elles ont été peu exploitées jusqu'à présent, c'est que leur extraction est difficile

<sup>1</sup> Voir, Patch, John, *Cold Horizons: Arctic Maritime Security Challenges*, U.S. Naval Institute Proceedings, 0041798X, May, 2009, vol. 135, issue 5.

<sup>2</sup> The European Union and the Arctic Region. Communication from the Commission to the European Parliament and the Council. Brussels COM(2008) 763.

<sup>3</sup> Who owns the Arctic? Report with Prof. Michael Byers, New Internationalist, july/august 2009, p. 16-17.

<sup>4</sup> The Unexplored Arctic. Oil & Gas Journal, august 4, 2008.

<sup>5</sup> Arctic Geological Survey: estimation of undiscovered oil and gas North of the Arctic Circle. A USGS fact sheet from July 2008. The U.S. Geological Survey (USGS) <http://geology.com/usgs/arctic-oil-and-gas-report.shtml> (07.06.2010.); Voir également, Arctic Council: Arctic Offshore Oil and Gas Guidelines 2009. <http://arctic-council.org/filearchive/Arctic%20Offshore%20Oil%20and%20Gas%20Guidelines%202009.pdf> (19.10.2010.); Reynolds, Paul: *The Arctic's New Gold Rush*. BBC News, 25 October 2005. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/4354036.stm> (02.02.2011).

et onéreuse<sup>6</sup>, mais le progrès techniques et l'augmentation des coûts de l'énergie rendent toutefois son exploitation de plus en plus intéressante<sup>7</sup>.

## 2.2. Les intérêts navales

Les eaux d'Arctique ne sont pas très liantes avec la navigation comme les glaces flottantes ou bien les surfaces totalement glacées soulèvent des obstacles devant les navires<sup>8</sup>. Cette situation a été générale pendant des siècles mais avec l'échauffement climatique et avec le développement technique c'est de plus en plus possible et désirable d'utiliser les routes maritimes qui existent là: *le passage du Nord-Ouest* à travers de l'archipel canadien et la *Route Maritime du Nord/le passage de Nord-Est* toute de long de côtes de la Russie<sup>9</sup> [figure 1].

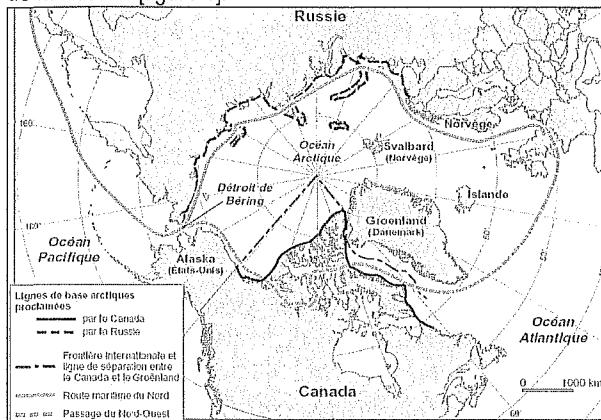


Figure 1. Carte des voies navigables de l'Arctique.

Source: Lasserre: supra, p. 398.

Le passage du Nord-Ouest est l'un des sujets qui font que l'Arctique est condamné à gagner en importance au cours des prochaines années. Il relie les océans Atlantique et Pacifique, mais il n'a certes pas été praticable jusque-là, comme la fonte accélérée de la banquise pourrait en faire une alternative plus intéressante que le canal de Panama à moyen terme. Un cargo se rendant de Rotterdam à Tokyo doit, actuellement, parcourir soit 21.000 kilomètres par le canal de Suez, soit 23.000. kilomètres par le canal de Panama. Le même trajet, via le passage du Nord-Ouest, ne prendrait que 15.900. kilomètres<sup>10</sup>.

Concernant la *Route Maritime du Nord* qui relie également les océans Atlantique et Pacifique, elle est également une route alternative mais pour le canal de Suez et dont la valeur augmente pas seulement à cause de la distance plus courte entre les continents mais grâce aux troubles de piraterie méditerranéennes<sup>11</sup>.

<sup>6</sup> Riddell-Dixon, Elizabeth, *Canada and Arctic Politics: the Continental Shelf Extension*, Ocean Development and International Law, vol. 39, 2008, p. 344.

<sup>7</sup> Logan, Andrew, *False Profits: The Business Case Against Drilling in the Arctic National Wildlife Refuge*, p. 1. [http://www.savethearctic.org/PDFs/arcticwhitepaper\\_2\\_4\\_02.PDF](http://www.savethearctic.org/PDFs/arcticwhitepaper_2_4_02.PDF) (03.02.2011).

<sup>8</sup> Lasserre, Frédéric, *Les détroits arctiques canadiens et russes. Souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes*, Cahiers de géographie du Québec, vol. 48, no. 135, décembre 2004, p. 399.

<sup>9</sup> Warming Opens Northwest Passage.

<http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/6995999.stm> (26.04.2009.); Theologitis, Dimitrios: *The EU Perspective for Energy and Maritime Transport*. Speech at Conference „Common Concern for the Arctic“ Ilulissat, Greenland, 9 September 2008. p. 113. [http://www.norden.org/sv/publikationer/publikationer/2008-750/at\\_download/publicationfile](http://www.norden.org/sv/publikationer/publikationer/2008-750/at_download/publicationfile) (02.12.2009).

<sup>10</sup> Christensen, Aage, Svend, *Are the Northern Sea Routes Really the Shortest?* Danish Institute for International Studies, March 2009, [http://www.diiis.dk/documents/Publications/Briefs2009/sac\\_northern\\_searoutes.pdf](http://www.diiis.dk/documents/Publications/Briefs2009/sac_northern_searoutes.pdf) (19.11.2010).

<sup>11</sup> Gallais-Bouchet, Anne-Guizy, François, *Piraterie: Perturbation de l'économie maritime?* Institut Supérieur d'Economie Maritime, Note de Synthèse N°128, octobre 2010, p. 3-4; Ploch, Lauren-Blanchard, Christopher M.-Mason, Chuck, R.-King, Rawle, O., *Piracy off the Horn of Africa*. Congressional Research Service, September 28, 2009, p. 12-13.

### **2.3. Les intérêts stratégiques**

Frontière septentrionale de pays nords, l'Arctique joue un rôle de premier dans la sécurité et de défense de ces pays<sup>12</sup>. L'importance de la région pour la sécurité et de la défense s'est accrue de façon marquée durant la guerre froide car l'Arctique était reconnu comme le point le plus vulnérable du continent puisqu'il est le chemin le plus court et donc le plus probable pour toute attaque soviétique contre les États-Unis de plus, les eaux glacées pouvaient fournir des sites de lancement pour des attaques mobiles et donc imprévisibles<sup>13</sup>, en provenance de sous-marins soviétiques. C'est pourquoi dans les années 1950 et 1960, l'Arctique a souvent été le lieu de tests de sous-marins, sonars et autres nouvelles armes, donc malgré la rudesse de son climat cette région est devenu un élément importante pas seulement pour la défense national, mais aussi pour une activité militaire potentielle<sup>14</sup>.

### **2.4. Les questions de l'environnement**

La région Arctique joue un rôle central dans l'équilibre global du climat de la planète.

L'environnement en Arctique souffre de fortes pollutions localisées qui mettent en danger les personnes vivant près de ces lieux. Du fait des grands courants marins et aériens mondiaux, la région arctique se trouve être la destination de nombreux polluants transportés sur de longues distances<sup>15</sup>, et leur concentration dépasse en certains endroits celle que l'on trouve près des villes densément peuplées. L'Arctique en effet se couvre au printemps d'une brume légère qui est attribuée à ces polluants venant de très loin<sup>16</sup>. Il est cependant à noter que le fond de l'océan Arctique libère du méthane, un puissant gaz à effet de serre, à un rythme plus élevé que ne le pensaient les experts, ce qui pourrait aggraver le réchauffement climatique<sup>17</sup>.

## **III. LES DÉBATS TERRITORIAUX**

### **3.1. Le débat sur l'usage des routes maritimes de l'Arctique**

Le seul problème qui se pose est le statut juridique du passage: en vertue de la politique canadienne la route traverse les eaux internes du Canada ainsi elle tombe sous la souveraineté absolue de l'État.

#### **3.1.1. La Route Maritime du Nord**

Concernant la *Route Maritime du Nord* qui relie également les océans Atlantique et Pacifique, la Russie l'a fait ouverte devant tous les états après quelques décennies de débats juridiques. La route traverse quelquepart également des eaux internes, mais la possibilité de navigation est libre pour tous qui se conforment aux exigences nationales et pour tous qui peut le payer, comme *le passage de Nord-Est* peut être considérée comme une investissement bien profitable de la Russie<sup>18</sup>.

<sup>12</sup> Hansen, Jesper, *Crime in the Arctic*. 14 August 2009. [http://arcticcouncil.org/article/2009/8/crime\\_in\\_the\\_arctic](http://arcticcouncil.org/article/2009/8/crime_in_the_arctic) (19.10.2010).

<sup>13</sup> Pharand, Donat, *The Legal Status of the Arctic Region*, Académie de Droit International, Recueil des cours, 1979/ II., Tome 163, p. 60.; Rosenkranz, Rolf, *The Northern Drift of the Global Economy: the Arctic as an Economic Area and Major Traffic Route*, World Customs Journal, vol. 4, number 1, p. 23.

<sup>14</sup> Pharand, Donat, *The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit*, Ocean Development and International Law, vol. 38, No. 1 et 2, janvier 2007, p. 7.

<sup>15</sup> Budikova, Dagmar, *Role of Arctic sea ice in global atmospheric circulation: A review*, Global and Planetary Change, vol. 68, 2009, p. 149-163.

<sup>16</sup> Phoenix, Gareth K.-Lee, John A., *Predicting impacts of Arctic climate change: Past lessons and future challenges*, Ecological Research, vol. 19, 2004, p. 65-74.

<sup>17</sup> Voir, West, Mary Beth, *Arctic Warming: Environmental, Human, and Security Implications*, Vanderbilt Journal Of Transnational Law, vol. 42 p. 1083-1087; *Trouble in the Arctic; how will warmer weather affect life at the top of the world*, GeoTrek, vol. 12, Issue 12, November 30, 2007, ed. 3, p. 2-3; Muir, Magdalena, A. K., *Oceans and Climate Change: Global and Arctic Perspectives*, Sustainable Development Law and Policy, vol. 7, Fall 2006, p. 54.

<sup>18</sup> Ragner, Claes Lykke, *Northern Sea Route*, Stockholm, Arena Norden, 2008, p. 122.

### 3.1.2. Le passage de Nord-Ouest

Le vraiment problématique se pose dans la question du status du passage de Nord-Ouest.

Le Canada affirme en effet avoir la souveraineté absolue sur les eaux des archipels canadiens alors que les autres états estiment qu'il s'agit d'eaux internationales<sup>19</sup>.

Il invoque deux arguments juridiques pour appuyer sa position: ce sont des eaux intérieures en raison d'un titre historique ou du fait qu'elles se trouvent du côté des terres par rapport aux lignes de base tracées autour de l'archipel arctique en 1985<sup>20</sup>.

#### a) Le titre historique et les eaux intérieures

Le Canada affirme que les eaux arctiques du passage font partie intégrante de ses eaux *intérieures historiques* et que la compétence et le contrôle les concernant lui ressortissent.

Le titre historique permet à un État de passer outre à des considérations purement géographiques pour affirmer sa souveraineté absolue et empêcher l'application de règles et de principes à ses eaux territoriales, à sa zone économique exclusive ou à la haute mer<sup>21</sup>. Le titre est plus fort que le titre de l'eau territoriale car grâce à titre historique les eaux concernées se considèrent les eaux internes ou la souveraineté absolue de l'État littoral se faire valoir en opposant à la situation juridique des eaux territoriales ou le passage inoffensif doit être permis par l'État<sup>22</sup>. Dans la mesure où le passage du Nord-Ouest ferait partie de ses eaux intérieures, le Canada pourrait y réglementer les activités et appliquer ses lois, et les États et navires étrangers n'y jouiraient pas de droits maritimes en droit international.

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 [United Nations Convention on the Law of Sea; ci-après: UNCLOS] reconnaît ce statut juridique différent des eaux historiques mais ne donne aucune références au titre historique ainsi seulement la jurisprudence peut donner des points d'orientations dans la question juridique des eaux intérieures à titre historiques.

Conformément à l'argumentation juridique de la Cour internationale de justice [ci-après: CIJ] rendu dans *l'affaire de pêches* entre la Royaume-Uni et la Norvège en 1951, trois conditions doivent être réunies pour qu'existe un titre historique: (1) l'exercice exclusif de la compétence de l'État; (2) la longue durée de cette exercice exclusif de la compétence de l'État (*possessio longi temporis*) et (3) l'acquiescement d'États étrangers à cette situation juridique<sup>23</sup>.

L'argument du titre historique est faible<sup>24</sup>. L'exercice exclusif de la compétence du Canada de longue durée peut être prouvé presque sans doute parce que le Canada possède l'archipel canadien depuis des années 1880 et il règle la situations des activités sur les eaux également<sup>25</sup>, mais il y a des problèmes avec la reconnaissance internationale de cette situation juridique<sup>26</sup>. La revendication canadienne est

<sup>19</sup> Dufresne, Robert, *Canada's Legal Claims Over Arctic Territory and Waters*, Publications List, Library of Parliament Parliamentary Information and Research Service, PRB 07-39E, 6 december 2007, p. 8.

<sup>20</sup> Teeple, Nancy, *L'histoire des intrusions dans l'Arctique canadien, en bref*, Le Journal de l'Armée du Canada, vol. 12, No. 3, hiver 2010, p. 57-59; Briggs, Philip, J., *The Polar Sea Voyage and the Northwest Passage Dispute*, Armed Forces and Society, vol. 16, no. 3, Spring 1990, p. 437-452; Pharand, Canada's Sovereignty over the Northwest Passage, Michigan Journal of International Law, vol. 10, 1989, p. 653; Kraska, James, *International Security and International Law in the Northwest Passage*, Vanderbilt Journal Of Transnational Law, vol. 42, p. 1126.

<sup>21</sup> Fisheries case (United Kingdom v. Norway) [1951] I.C.J. Rep. p. 130; Brierly, J. L., *The Law of Nations: an Introduction to the International Law of Peace*, Clarendon Press, Oxford, 1963, p. 198-199.

<sup>22</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982, 1833 U.N.T.S. 3. [UNCLOS] art. 17.

<sup>23</sup> Fisheries case, p. 116.

<sup>24</sup> Franckx, Erik, *Maritime Claims in the Arctic: Canadian and Russian Perspectives* (1993), Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, Holland, 1993, p. 103; Lalonde, Suzanne, *Who Controls the Northwest Passage?* Vanderbilt Law Review, vol. 42, no. 4, october 2009, p. 77 et 78.

<sup>25</sup> Pharand, Donat, *Historic Waters in International Law with Special Reference to the Arctic*, University of Toronto Law Journal, vol. 21, 1971, p. 7; Pharand, Donat, *The Legal Régime of the Arctic: Some Outstanding Issues*, International Journal, vol. 39, 1983-1984, p. 759. O' Connell, D. P., *The International Law of the Sea*, vol. I, Oxford University Press, 1982, p. 428.

McGibbon, I. C., *The Scope of Acquiescence in International Law*, British Year Book of International Law, vol. 31, 1954, p. 143; Juridical Regime of Historic waters including historic bays – Study prepared by the Secretariat, U.N. Doc. A/CN.4/143 Extract from the Yearbook of the International Law Commission: 1962, vol. II, point 108; Gidel, Gilbert, *Le droit international public de la mer*, tome III, Sirey, Paris, 1934, p. 634.

contestée<sup>27</sup>, surtout par les États-Unis. Les États-Unis soutiennent depuis toujours que le passage du Nord-Ouest est un détroit international c'est-à-dire des eaux internationales, ce qui confère aux autres pays un droit de passage en transit qui est supérieur au simple droit de passage inoffensif. Les États-Unis par ailleurs a voulu utiliser la route de navigation à travers l'archipel canadien qui a toujours causé des réactions véhémentes comme en 1969 l'incident de *Manhattan*<sup>28</sup>, ou en 1985 l'incident de *Polar Sea*. Ce dernier a provoqué le gouvernement de trouver une solution nouvelle pour assurer la souveraineté canadienne sur les eaux de l'archipel. C'était l'argument fondé sur le tracé des lignes de base droites qui est considéré comme plus valable et suffisamment probant en droit international<sup>29</sup>.

#### b) Les lignes de base détroit et les eaux internes

Les zones maritimes sont mesurées ou établies à partir d'une ligne de base qui représente la limite terrestre d'un État et le début de son prolongement maritime. Normalement, les lignes de base suivent de près la côte au niveau de la laisse de basse mer, mais lorsque la côte est très découpée et comporte de nombreuses petites baies, l'État peut décider de simplifier le tracé en tirant des lignes de base droites. Les eaux situées côté terre des lignes de base droites sont considérées comme des eaux intérieures, bien qu'un droit de passage existe parfois dans ces circonstances. Les critères du tracement des lignes de base droites a été établit par la CIJ également dans l'affaire de *l'affaire de pêches de 1951*<sup>30</sup>, et puis l'UNCLOS a rédigé les mêmes dispositions<sup>31</sup>.

Le Canada se réclame de la méthode de la ligne de base droite pour délimiter ses zones maritimes arctiques. Il a tracé autour de l'archipel Arctique une ligne simplifiée, qui marque le début des zones maritimes réclamées.

D'après la méthode de délimitation appliquée par le Canada, la ligne de base droite, les eaux situées encerclées par la ligne de base droite sont des eaux intérieures. Mais l'article 8 point 2 de l'UNCLOS dit que si le tracé d'une ligne de base droite inclut dans les eaux intérieures des eaux qui n'étaient pas précédemment considérées comme telles, le droit de passage inoffensif prévu dans l'UNCLOS s'étend à ces eaux.

Dans ce cas la situation canadienne est la suivante: si on accepte que les eaux canadiennes sont des eaux internes et la ligne de base étroite encercle simplement le territoire, la souveraineté canadienne est absolu<sup>32</sup>; mais lorsque les eaux sont considérées comme les eaux territoriales à cause du défis du titre historique et c'est la ligne de base étroite qui cause le statut de l'eaux intérieures, le droit de passage inoffensif doit être permis aux navires étrangères<sup>33</sup>.

Le différend qui oppose le Canada et les États-Unis au sujet du passage existe toujours car les États-Unis sont attachés à l'idée que le passage de Nord-Ouest se considère de détroit international.

#### c) La question de détroit international

L'UNCLOS ne définit pas les critères juridiques de détroit international, ainsi c'est la jurisprudence qui comble le vide juridique par l'argumentation établie par la Cour internationale de justice dans *l'affaire de détroit de Corfou* de 1949. Conformément au jugement un détroit international doit présenter des caractéristiques géographiques et fonctionnelles pour que les eaux de celui puisse se considérer une route maritime ouverte à la navigation indépendamment du statut juridique des eaux traversées.

Le critère géographique veut que le détroit soit une voie d'eau comprise entre des territoires terrestres adjacents reliant deux plans de haute mer ou autres plans d'eau. Le critère fonctionnel est qu'il doit être

<sup>27</sup> Kraska, *supra*, p. 1119.

<sup>28</sup> Konan, Raymond W., *The Manhattan's Arctic Conquest and Canada's Response in Legal Diplomacy*, Cornell International Law Journal, vol. 3, no. 2, 1970, p. 189.

<sup>29</sup> Canada: Statement concerning Arctic Sovereignty [September 10, 1985]. *International Legal Materials*, vol. 24, 1985, p. 1723-1730; Pharand, Donat, *La souveraineté du Canada dans l'Arctique*. Revue québécoise de droit international, vol. 3, 1986, p. 298; Pharand, *The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit*, p. 12.

<sup>30</sup> Fisheries case, p. 132; Killas, Mark., *The Legality of Canada's Claims to the Waters of its Arctic Archipelago*, Ottawa Law Review, vol. 19, no. 1, 1987, p. 105.

<sup>31</sup> UNCLOS, art. 7 (1).

<sup>32</sup> Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone 1958, art. 5; UNCLOS, art. 8, art. 25.

<sup>33</sup> Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone 1958, art. 5.2.; UNCLOS, art. 8 (2).

utilisé pour le trafic maritime international<sup>34</sup>. Si le détroit acquiert un statut juridique international parce qu'il répond à ces deux conditions, les États étrangers y ont un droit de navigation ou de passage en transit, et n'ont donc pas besoin de demander la permission pour le traverser<sup>35</sup>.

Le critère géographique demande de relier deux plans de haute mer, en l'occurrence les océans Atlantique et Pacifique, donc le fait que le passage de Nord-Ouest remplit le critère géographique est sans doute. Concernant le critère fonctionnelle qui doit être conjointement respecter le critère demande l'utilité en étant une voie de navigation utile (et non seulement d'une utilité possible)<sup>36</sup> et doit avoir servi à un certain nombre de passages en transit. Compte tenu du jugement dans *l'affaire du détroit de Corfou*, où le détroit a été traversé 2884 fois pendant 21 mois<sup>37</sup>, il est évident que le passage du Nord-Ouest ne respecte pas ce critère, car il ne s'y est pas encore effectué assez de passages en transit pour qu'on puisse le qualifier de voie utile au trafic maritime international: depuis le première route naval de Amundsen de 1909 à 2004 le passage de Nord-Ouest a été traversé seulement 99 fois<sup>38</sup>. Toutefois, si un nombre suffisant de navires y transitaient sans demander la permission du Canada, le statut juridique que celui-ci tente de faire reconnaître au passage pourrait être contesté, car alors de plus en plus de pays soutiendraient que le passage est un détroit international et le percevraient comme tel<sup>39</sup>. Si le passage était international, le Canada serait moins en mesure d'en contrôler les eaux et à plus forte raison d'y établir les règles environnementales et les pratiques en matière de transport maritime, car elles relèveraient alors vraisemblablement de l'Organisation maritime internationale. De l'avis de la plupart de la jurisprudence, pour s'assurer contrôle du passage, le gouvernement du Canada devra maintenir une présence permanente dans la région afin de surveiller les allées et venues dans le passage et d'obliger ceux qui l'emprunteraient à y respecter la souveraineté qu'il revendique<sup>40</sup>.

La position du Canada qui consiste à voir le passage du Nord-Ouest comme une partie de ses eaux intérieures est toutefois contestée. Les États-Unis, le plus farouche opposant aux prétentions canadiennes, estiment que le passage est un détroit international<sup>41</sup>.

Certains observateurs estiment que l'argument des États-Unis est faible, puisque le passage a rarement servi au trafic international. On s'attend toutefois à une circulation maritime accrue à mesure que les changements climatiques et la fonte des glaces de l'océan Arctique rendront les eaux plus accessibles. Pour cette raison, des experts commencent à croire que le passage pourrait acquérir peu à peu un statut international<sup>42</sup>. Si la qualité de détroit international devait s'imposer, le Canada ne perdrait pas nécessairement tous ses droits et pouvoirs sur les eaux qui s'y trouvent, mais ceux-ci seraient affaiblis, car il devrait respecter le droit de navigation des autres États.

Ce nouvel itinéraire commercial provoque un regain de tensions entre le Canada et les États-Unis. Depuis son arrivée au pouvoir en 2006, le premier ministre conservateur Stephan Harper a durcit les positions du Canada et fait de la souveraineté canadienne sur cette partie de l'Arctique une priorité. En août 2007, il a par exemple annoncé la construction d'un port en eaux profondes à Nanisvik, au Nord de l'île de Baffin, et une présence

<sup>34</sup> *Corfu Channel Case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania)* [1949] I.C.J. Reports 1949, p. 28; Brûlé, Erik, *International Straits. A Treatise on International Law*, vol. I, Sweet & Maxwell, London, 1947, p. 42-43; PHARAND, *The ArcticWaters and the Northwest Passage, A Final Revisit*, p. 14.

<sup>35</sup> UNCLOS, art. 44.

<sup>36</sup> Lapidoth, R., *Les détroits en droit international*, Publications de la Revue générale de droit international public, n°17, Paris, Pedone, 1972, p. 31.

<sup>37</sup> Pharand, *The Northwest Passage in International Law*, Canadian Yearbook of International Law, vol. 17, 1979, p. 106; Fitzmaurice, p. 28; Pharand, *The ArcticWaters and the Northwest Passage: A Final Revisit*, p. 15.

<sup>38</sup> Final Report of the Arctic Marine Transport Workshop. Brigham, Lawson-Ellis, Ben eds. 2004. <http://www.institutenor.org/servlet/download?id=28> (2011.01.19.) Appendix F.

<sup>39</sup> Charron, Andrea, *The Northwest Passage: Is Canada's Sovereignty Floating Away?* International Journal, vol. 60, n° 3, été 2005, p. 832.

<sup>40</sup> Lasserre, *supra*, p. 38-41. Pharand, Donat, *Canada's Arctic Jurisdiction in International Law*. Cambridge University Press, 1988, p. 329; Roth, Robert, *Sovereignty and Jurisdiction over Arctic Waters*. Alberta Law Review, vol. 28, no. 4, 1990, p. 854; Pharand: La souveraineté du Canada dans l'Arctique, p. 294; Mcrae, Donald, *Arctic Sovereignty: Loss by Dereliction?* CARC- Northern Perspectives, vol. 22, no. 4, Winter, 1994-1995.

<sup>41</sup> Teeple, *supra*, p. 54-56.

<sup>42</sup> McRae, Donald, *Arctic Sovereignty? What is at Stake? Behind the Headlines*, vol. 64, janvier 2007, p. 16.

militaire renforcée. Il a également investi plus de 500 millions de dollars dans la technologie RADARSAT 2 qui permettra au Canada de surveiller l'ensemble de la navigation dans cette partie de l'Arctique<sup>43</sup>.

### 3.2. La question de la délimitation du plateau continental

L'économie mondiale continue de se développer rapidement. La demande d'énergie et d'autres ressources augmente au même rythme, ce qui contribue à expliquer la hausse rapide du prix de nombreux produits de base essentiels observée au cours des années récentes de croissance économique vigoureuse. Il devient aussi de plus en plus difficile de remplacer les réserves de certaines ressources importantes, notamment le pétrole. Le résultat est que les sociétés minières et d'énergie parcouruent le globe en quête de nouvelles sources d'approvisionnement dans des régions pionnières, comme l'Arctique<sup>44</sup>.

#### 3.2.1. Les règles générales concernant le plateau continental et l'État littoral

L'UNCLOS reconnaît le droit des États côtiers d'établir une zone économique exclusive qui s'étend jusqu'à 200 milles marins des lignes de base. Elle les habilité aussi à réclamer l'extension de cette zone, selon un processus détaillé prévu à l'article 76 et à l'annexe II. Ce processus consiste à déterminer la limite extérieure du plateau continental en établissant d'abord le pied du talus continental<sup>45</sup>. On peut ensuite tracer deux lignes. La première est la ligne mesurée, qui fixe soit (a) une distance de 60 milles marins (111 km) depuis le pied du talus continental (*critère de Hedberg*), ou soit (b) une distance jusqu'à un point où l'épaisseur des roches sédimentaires des fonds marins représente au moins 1% de la distance depuis le pied du talus continental (*critère de Gardiner*)<sup>46</sup>.

L'État côtier choisit l'option qui l'avantage le plus à un endroit donné. La deuxième ligne, la ligne contraignante, sert à limiter la distance établie par la ligne mesurée, ce qui a pour effet de déterminer la dimension maximale du plateau continental étendu. Elle équivaut à soit (a) 350 milles marins (648 km) de la ligne de base, soit (b) 100 milles marins (185 km) de l'isobathe de 2 500 mètres marins (la ligne qui relie les points de 2 500 mètres de profondeur)<sup>47</sup>.

Pour tracer la limite extérieure définitive du plateau continental, on choisit pour chaque point la ligne qui, de la ligne contraignante ou de la ligne mesurée, est la plus rapprochée du littoral. La distance entre les points formant cette ligne ne peut dépasser 60 milles marin. Selon le processus défini par l'UNCLOS, l'État côtier doit présenter à la Commission des limites du plateau continental [ci-après: la Commission] des renseignements relatifs à la limite extérieure du plateau continental dans un délai de dix ans après qu'il a ratifié la Convention. C'est la Commission qui donne un avis obligatoire concernant la limite extérieure du plateau continental, mais c'est l'État qui doit régler la situation juridique de son propre plateau en respectant les dispositions de la Commission. Le problème se pose lorsqu'il s'agit d'un plateau qui se divise entre plusieurs États dont les côtes sont adjacentes ou se font face dans le cas de l'Arctique<sup>48</sup>.

<sup>43</sup> Le passage de Nord-Ouest, <http://arctique.wordpress.com/2008/03/25/le-passage-du-nord-ouest/> (2011.02.08).

<sup>44</sup> Beauregard-Tellier, Frédéric, *The Arctic: Hydrocarbon Ressources*, 24 Octobre 2008, Publications List, Library of Parliament Parliamentary Information and Research Service, PRB 08-07F. <http://www2.parl.gc.ca/content/lop/researchpublications/prb0807-e.pdf> (16.02.2011).

<sup>45</sup> Le pied du talus continental coïncide avec la rupture de pente la plus marquée à la base du talus. On l'établit en répondant aux exigences énoncées pour l'épaisseur des roches sédimentaires et les caractéristiques géomorphologiques ainsi qu'aux critères de distance et de profondeur ou en utilisant une combinaison de ces méthodes. Ortolland, Didier-Pirat, Jean-Pierre, *Atlas géopolitique des espaces maritimes: frontières, énergie, pêche et environnement*, Editions Ophrys, 2008, p. 200.

<sup>46</sup> UNCLOS, art. 76, 4(a); Kunoy, Bjorn, *A New Arctic Conquest: the Arctic Outer Continental Margin*, Nordic Journal of International Law, vol. 76, 2007, p. 469; Macnab, Ron, *The Case for Transparency in the Delimitation of the Outer Continental Shelf in Accordance with UNCLOS Article 76*, Ocean Development and International Law, vol. 35, 2004, p. 6-7; Ortolland, Didier-Pirat, Jean-Pierre, *Atlas géopolitique des espaces maritimes: frontières, énergie, pêche et environnement*. Editions Ophrys, 2008, p. 200.

<sup>47</sup> Ligne qui relie les points de 2 500 mètres de profondeur. UNCLOS, art. 76(6). Kunoy, *A New Arctic Conquest: the Arctic Outer Continental Margin*, p. 470; Macnab, *supra*, p. 7; Ortolland-Pirat, i.m., p. 200.

<sup>48</sup> UNCLOS, Annexe II; art. 76(8); Riddell-Dixon, *supra*, p. 345; Macnab, *supra*, p. 3. Kunoy, *A New Arctic Conquest: the Arctic Outer Continental Margin*, p. 466.

### 3.2.2. Les États arctiques et le plateau continental arctique

#### 3.2.2.1. Les États qui ont déjà présenté leurs dossiers à la Commission

La Russie, la Norvège, l'Islande et le Danemark ont déjà présenté leurs dossiers à la Commission pour revendiquer l'extension de leur plateau continental dans l'Arctique. C'est en 2001 que le premier État, la Russie a soumis sa position, qui porte entre autres sur une partie de la *dorsale Lomonosov et Mendeleïev* un segment prenant fin au pôle Nord<sup>49</sup>. La commission des limites du plateau continental qui regroupe des représentants de 21 États dont la Russie et qui est chargée de définir les limites du plateau continental conformément à l' UNCLOS, a conclu que les données fournies par Moscou ne suffisaient pas pour considérer les zones de l'océan Arctique indiquées comme faisant partie du plateau continental russe, et a recommandé une étude complémentaire et la Commission a également suggéré à la Russie de se mettre d'accord avec les États voisins sur la question de la délimitation maritime d'abord, parce que en vue des règles procédurales<sup>50</sup>, elle ne peut donner de l'avis sur les territoires contentieux<sup>51</sup>. De plus la Russie a demander l'application des règles de confidentialité concernant son dossier et ainsi seulement les communications des autres états peuvent servir des informations sur le contenu des revendications russes<sup>52</sup>. Au sujet de ce dossier, le Canada a indiqué qu'il n'était pas en mesure de déterminer s'il souscrit à la demande de la Fédération de Russie concernant le plateau continental arctique en l'absence de complément d'information à l'appui de cette demande et n'a ni accepté ni rejeté la revendication russe, elle a seulement proposé que d'abord la Russie et ses voisines devraient mettre en accord sur les questions de délimitation et après il est possible de reconSIDérer la question de la limite extérieure du plateau continental en vue des négociations<sup>53</sup>. La Russie n'a pas abandonné sa position et compte présenter d'autres renseignements à la Commission. Pour mettre l'accent sur les revendications, en 2007 la Russie a organisé une mission d'exploration au pôle Nord au cours de laquelle les russes ont déposé leur drapeau dans une capsule de titane au fond de l'océan Arctique, sur le plateau continental revendiqué<sup>54</sup>. Il semble que cette mission s'inscrit dans les efforts de la Russie pour consolider sa position dans le dossier de l'extension du plateau continental, malgré la décision rendue dans le cadre de l'UNCLOS. Certains observateurs sont même d'avis que les actes de la Russie visaient à promouvoir l'adoption de la théorie des secteurs, soit la division de l'arctique en secteurs répartis entre les États côtiers, le pôle Nord servant de point de référence. En mars 2009, la Russie a décidé de créer, d'ici à 2020, un groupement de troupes dans l'Arctique, en vue de protéger ses intérêts économiques et politiques dans cette région<sup>55</sup>.

Le 27 novembre 2006, la Norvège a, elle aussi, présenté à la Commission un dossier sur l'extension du plateau continental dans l'Arctique. La Commission a établi sa position définitive sur cette revendication. La spécificité du dossier norvège est ce qu'il contient seulement des revendications concernant les territoires non-contentieux. Elle a conclut un accord (*Agreed Minutes*)<sup>56</sup> avec les deux autres états qui ont également

<sup>49</sup> Press Release, CLCS, Commission on the Limits of the Continental Shelf Receives Its First Submission: Russian Federation First to Move to Establish Outer Limits of Its Extended Continental Shelf, U.N. Doc. SEA/1729 (Dec. 21, 2001); Cohen, Ariel, *Russia's Race for the Arctic*, The Heritage Foundation no. 1582, august 6. 2007, p. 1-2.

<sup>50</sup> Rules of Procedure of the Commission on the Limits of the Continental Shelf, Twenty-first session, 17 march-18 april 2008, U.N. Doc. CLCS/40/Rev.1., Annexe I, art. 5.

<sup>51</sup> Report of the Secretary-General to the Fifty-seventh session of the General Assembly under the agenda item Oceans and the Law of the Sea, U.N.Doc. A/57/57/Add.1., point 39.; Baker, Betsy, *Law, Science and the Continental Shelf: the Russian Federation and the Promise of Arctic Cooperation*. American University's International Law Review, vol. 25, 2010, p. 268-269.

<sup>52</sup> Spielman, Bria, *An Evaluation of Russia's Impending Claim for Continental Shelf Expansion: Why Rule 5 Will Shelve Russia's Submission*. Emory International Law Review, vol. 23, 2009, p. 325.

<sup>53</sup> Canada, Notification Regarding the Submission Made by the Russian Federation to the Commission on the Limits of the Continental Shelf (Feb. 26, 2002) [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/rus01/CLCS\\_01\\_2001\\_LOS\\_CANtext.Pdf](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/rus01/CLCS_01_2001_LOS_CANtext.Pdf) (02.02.2011).

<sup>54</sup> Reynolds Paul, *Russia Ahead in Arctic 'Gold Rush'* BBC NEWS, Aug. 1, 2007, [http://news.bbc.co.uk/2/hi/in\\_depth/6925853.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/in_depth/6925853.stm) (2011.01.31).

<sup>55</sup> Zysk, Katarzina, *Russia's Arctic Strategy: ambitions and constraint*, Joint Force Quarterly, Issue 57, 2d quarter 2010. p. 104-110.

<sup>56</sup> Agreed Minutes on the Delimitation of the Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles Between the Faroe Islands, Iceland

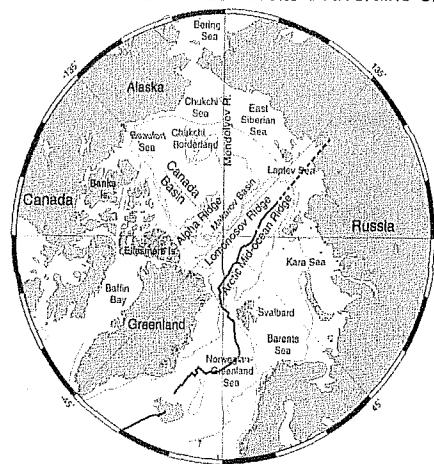
présenté leurs dossiers à la Commission, l'Islande et le Danemark, dans lequel ils ont mis d'accord sur la question de la limitation maritime entre eux.

### 3.2.2.2. Le chevauchement des revendications des États de l'Arctique

L'existence de multiples revendications divergentes pourrait créer des différends. Par exemple, s'il est prouvé que la *dorsale Lomonosov* [figure 2.] relie la Sibérie et l'île d'Ellesmere, le Canada, le Danemark et la Russie seront confrontés à un problème de délimitation<sup>57</sup>. Le Canada et le Danemark, qui seraient tous deux gagnants s'il s'avérait que la dorsale Lomonosov est le prolongement naturel du continent nord-américain, ont mené une expédition conjointe sur glace au nord de l'île d'Ellesmere en 2006. Des opérations concertées de ce genre aident à prévenir les différends dès le début. Les litiges qui surgissent parce que les zones visées se chevauchent sont susceptibles d'être résolus par la discussion, la négociation ou l'arbitrage selon les règles du droit international<sup>58</sup>.

Comme le Canada a ratifié l'UNCLOS le 6 novembre 2003, il devra soumettre son dossier à la Commission avant la fin de 2013 pour respecter l'échéance<sup>59</sup>.

L'établissement de cette carte aidera à déterminer exactement l'étendue de ses droits souverains en matière de contrôle économique et de prospection des ressources. Récemment, le Canada a entamé un travail pluriannuel de cartographie qui l'amènera à tracer avec précision les contours du plateau continental étendu auquel il prétend. Ce travail porte sur les régions à l'égard desquelles le Canada a d'importantes revendications valables dans la mer de Beaufort; dans l'Arctique de l'Est, une région pouvant englober le pôle Nord. En septembre 2007, le gouvernement fédéral a calculé que son plateau continental étendu au-delà de 200 milles marins couvre 1,75 million de kilomètres carrés et que la plus grande partie est située dans l'Arctique<sup>60</sup>. Le Canada n'a pas encore fixé de coordonnées de points pour les eaux arctiques, mais le travail de cartographie entrepris dans le cadre de l'UNCLOS devrait mener à ce résultat. Les États-Unis n'ont pas ratifié la Convention, même si, en 2004, le Comité des relations étrangères du Sénat américain a recommandé à l'Administration de le faire, mais il y en a aussi qui évoque que les États-unies dérivent le droit au plateaux continentale de la déclaration de Truman de 1945 et ainsi le gouvernement n'a pas besoin de ratifier la convention<sup>61</sup>.



**Figure 2. La géologie de l'Arctique**

Source: Arctic Ocean Research and Supporting Facilities: National Needs and Goals (1995) <http://books.nap.edu/openbook/NI000003/gifmid/8.gif> (02.16.2011.)

and Norway in the Southern Part of the Banana Hole of the Northeast Atlantic. <http://www.regjeringen.no/en/dep/ud/documents/laws-and-rules/retningslinjer/2006/agreed-MINUTES.HTML?ID=446839> (02.15.2011).

<sup>57</sup> Jarashow, Mark, *UNCLOS and the Arctic: The Path of Least Resistance*, Fordham International Law Journal, vol. 30, 2007, p. 1595.

<sup>58</sup> Côté, François-Dufresne, Robert, *The Arctic: Canada's Legal Claims*, Publications List, Library of Parliament Parliamentary Information and Research Service, PRB 08-05E, 24 October 2008, <http://www2.parl.gc.ca/Content/LOP/ResearchPublications/prb0805-e.pdf> (06.02.2011).

<sup>59</sup> Voir, *Le plateau continental étendu du Canada: Foire aux questions*. <http://www.international.gc.ca/continental/faq.aspx?lang=fra&redirect=true> (06.02.2011).

<sup>60</sup> Document d'information – Programme de recherche visant l'établissement de l'étendue complète du plateau continental du Canada. 2008-10-06. <http://www.ainc-inac.gc.ca/ail/mr/hr/s-d2007/2-2940-bk-fra.asp> (06.02.2011).

<sup>61</sup> Dodds, *supra*, p. 71.; Groves, S., *Lost in the Arctic: the US need not ratify the Law of the Sea Treaty to get a seat at the table*, 26<sup>th</sup> June 2008, Heritage Foundation, <http://www.heritage.org/research/internationallaw/wm1957.cfm>. (2010.07.09).

Mais que faut-il faire pour pouvoir tracer la limite extérieure du plateau continental de chaque des pays? Tout d'abord, il faut délimiter les zones maritimes – et ainsi les plateaux continentaux – entre les États dont les côtes sont adjacentes. C'est ce que la Commission a aussi proposer pour pouvoir établir les limites extérieure en respectant les limites déjà établi par les voisins. Les dossiers islandais, danois et norvège donc contient seulement des revendications sur les territoires non-contentieux dont celui de la Norvège a été déjà jugée et approuvée.

La solution pour un dossier de succès est la coopération avec les États voisins qui pourraient aussi avoir des revendications sur le même territoire avant de le présenter devant la Commission. Mais la coopération se manque.

Entre *la Norvège et la Russie* c'est le territoire de la mer de Barents. Une entente conclue par les parties en 1976 concernant la délimitation de la zone économique exclusive dans la mer de Barents exclut la région de 155 000 km<sup>2</sup> désignée comme la zone grise entre l'archipel norvégien et les îles russes de Novaya Zemlya et l'archipel François-Joseph. Une entente sur la zone grise conclue entre les deux pays en 1978 gère leur accès à cette région pour des besoins économiques jusqu'à ce qu'une entente finale soit conclue; l'entente a été renouvelée tous les ans depuis 1978 par la Norvège et la Russie. Le Traité de Paris de 1920 a accordé à la Norvège la souveraineté sur l'archipel et l'île de Svalbard dans la mer de Barents. Par conséquent, depuis 1977, la Norvège se prévaut de la zone économique exclusive de 200 miles en vertu du droit international et y a établi des mesures de protection des pêches, malgré les protestations de la Russie qui soutient avoir des droits d'accès à la même région<sup>62</sup>. Enfin, le traité de delimitation a été signé en 2010<sup>63</sup>.

Entre *la Russie et les États-Unis* c'est le territoire de la mer de Bering où la délimitation n'est pas réglée. En 1990, l'Union soviétique a signé avec les États-Unis une entente délimitant leurs frontières maritimes dans la mer de Bering, l'océan Arctique et le nord de l'océan Pacifique. Elle accorde une zone contestée de 50 000 km<sup>2</sup> aux États-unis. Le parlement russe s'est opposé au transfert du territoire russe et à la perte des revenus générés par les ressources halieutiques. L'entente n'a donc pas été ratifiée par la Russie, qui a uniquement accepté de la respecter provisoirement. Le Sénat des États Unis a ratifié l'entente en 1991<sup>64</sup>.

Le Canada a des problèmes de délimitation avec les États-unies sur le territoire de la mer de Beaufort depuis le traité de délimitation de 1825 parce que les parties l'interprète différemment<sup>65</sup>, mais seulement la délimitation de la baie de Maine a été réglée par le jugement de la Cour internationale de justice<sup>66</sup>.

#### IV. UN ÉTAT INTÉRESSANT AUX POSSIBILITÉS DE L'ARCTIQUE: LA CHINE

La Chine se prépare à exploiter les opportunités nées de la fonte des glaces en Arctique, mais cherche à éviter de provoquer par sa démarche la susceptibilité des pays riverains<sup>67</sup>.

Le transport de marchandises entre Europe et Asie emprunte essentiellement le canal de Suez, or l'ouverture du passage du Nord-Ouest arctique, où la glace pourrait avoir entièrement fondu en été à cause du réchauffement climatique.

Aussi, le gouvernement chinois augmente ses crédits à la recherche arctique, souligne dans Mais la fonte des glaces de l'Arctique est déjà cause de tensions entre les pays riverains, entre les États arctiques classiques, la Russie, le Canada, le Danemark, la Norvège et les États-Unis, qui se disputent notamment les

<sup>62</sup> Natalie Mychaljyszyn: *The Arctic: Geopolitical Issues*. 24 October 2008, Publications List, Library of Parliament Parliamentary Information and Research Service, PRB 08-06E. p. 2. <http://www2.parl.gc.ca/content/lip/researchpublications/prb0806-e.pdf> (15.02.2011).

<sup>63</sup> Treaty between the Kingdom of Norway and the Russian Federation concerning Maritime Delimitation and Cooperation in the Barents Sea and the Arctic Ocean. [http://www.regjeringen.no/upload/SMK/Vedlegg/2010/avtale\\_engelsk.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/SMK/Vedlegg/2010/avtale_engelsk.pdf) (2011.02.15).

<sup>64</sup> Baev, Pavel, *Russia's Race for the Arctic and the New Geopolitics of the North Pole*. Occasional Paper, The Jamestown Foundation, Washington, DC, October 2007, p. 7.

<sup>65</sup> Lawson, Karin, L., *Delimiting Continental Shelf Boundaries in the Arctic: the United States – Canada Beaufort Sea Boundary*, Virginia Journal of International Law, vol. 22, no. 1, p. 221-246.

<sup>66</sup> *Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area (Canada/United States of America)* I.C.J. Reports 1984, p. 345-346.

<sup>67</sup> La Chine veut sa part du gâteau en Arctique <http://www.cyberpresse.ca/environnement/201003/01/01-4256302-la-chine-veut-sa-part-du-gateau-en-arctique.php> (08.06.2011).

richesses souterraines. C'est pourquoi la Chine assure officiellement que ses recherches dans la région sont purement environnementales. Pourtant, la Chine n'en a pas moins commencé ces dernières années à évaluer les implications commerciales, politiques et de défense liées à un Arctique sans glace. La Chine veut le règlement pacifique des conflits de souveraineté et soutien les droits des nations riveraines de l'Océan Arctique conformément à l'UNCLOS<sup>68</sup>.

L'État possède des installations de recherche polaire particulièrement importantes et le plus gros brise-glace non-nucléaire au monde et attend la livraison d'un second brise-glace, plus petit, pour 2013<sup>69</sup>.

La Chine qui n'a aucun droit souverain sur les eaux de l'Arctique ni sur les sous-sols de la région, mais elle a obtenu un statut d'observateur dans le Conseil de l'Arctique qui assure le monde que le gouvernement chinois a des projets et des plans futurs dans la région. S'il reconnaît que l'arctique est essentiellement une question régionale, il n'en appelle pas moins à la coopération internationale en raison des effets du réchauffement climatique et des répercussions sur le trafic maritime international. La Chine voudrait que les nations arctiques reconnaissent les intérêts des nations non-arctiques<sup>70</sup>.

L'attitude de la Chine signifie également que le monde s'intéresse aux possibilités que l'Arctique peut offrir donc l'attitude nationale du Canada par exemple doit être réétudiée à l'aune de la fonte de la banquise polaire.

## CONCLUSION

L'Arctique est une région unique du monde qui est fortement affectué par le changement climatique. Les échanges environnementaux cause également des changements dans l'attitude des États comme l'Arctique peut offrir des avantages plus que la plupart du monde peut imaginer et naturellement tout le monde „veut sa part du gâteau”. Pour les États arctiques cet intérêt suscité cause des problèmes juridiques étant donné que l'attitude de l'usage des sources naturelles et les routes maritimes par les États non-arctique vise à changer les situations juridiques du région établies longtemps conformément aux besoins des états littoriales. La région arctique est le nouveau place de guerre – vraiment – foide? Par ce que c'est sûr que c'est la place de bataille de droit international.

<sup>68</sup> Lasserre, Frédéric, *China and the Arctic: Threat or Cooperation Potential for Canada?* Canadian International Council, China Papers No. 11, June 2010. [www.onlinetcic.org/download/.../cic\\_china\\_paper\\_n11\\_lasserrepdf?...1](http://www.onlinetcic.org/download/.../cic_china_paper_n11_lasserrepdf?...1) (19.10.2010.) p. 3.

<sup>69</sup> Voir le site officiel du Polar Research Institute of China. <http://www.pric.gov.cn/enindex.asp?sortid=17> (02.16.2011.)

<sup>70</sup> Jakobson, Linda, *China Prepares for an Ice-Free Arctic*, SIPRI Insights on Peace and Security, No. 2010/2 March 2010, p. 10.