

## Réglementation de la route maritime du Nord

### Zone administrée par la NSRA

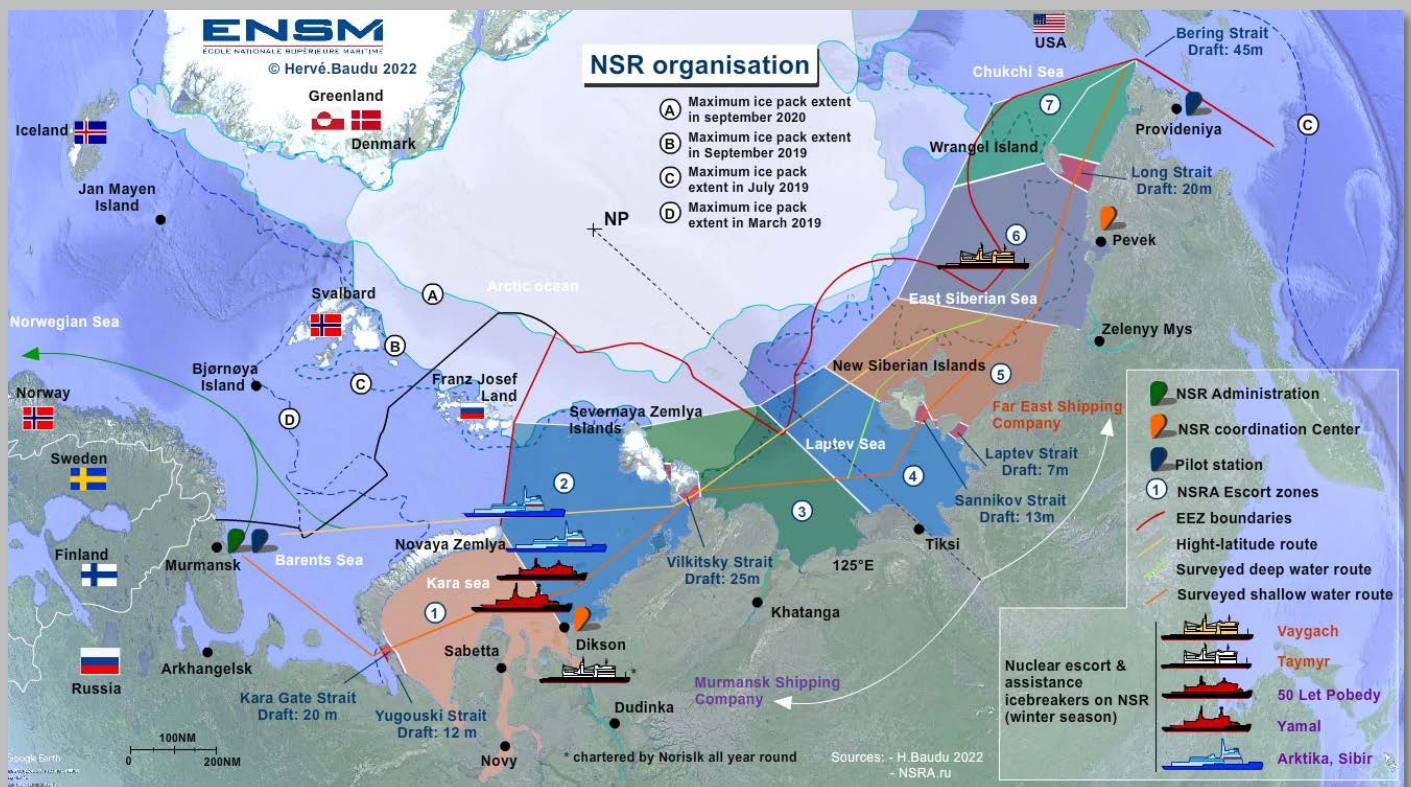


Figure 1 : répartition des zones NSR (© Hervé Baudu – 2021)

### L'administration de la Route maritime du Nord - NSRA

Relevant du ministère des Transports, l'Administration de la route maritime du Nord (NSRA) a été créée en 1999 et apparaît dans le Code de la marine marchande de la Fédération de Russie. Les pouvoirs d'opérateur de la RMN ont été transférés en décembre 2018 à Rosatom, société d'État russe spécialisée dans l'énergie nucléaire. La Direction de la RMN gère deux entités pour assurer la gestion de la RMN, FSUE Atomflot dont dépend la flotte de brise-glaces à propulsion nucléaire et FSUE Hydrographic Entreprise qui est responsable des infrastructures (Hydrographie, dragage etc.) – figure 2. Les principales responsabilités de la NSRA sont d'assurer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement marin contre la pollution dans la zone de la route maritime du Nord, l'assistance à l'organisation d'opérations de recherche et de sauvetage dans la zone et la diffusion d'informations relatives à l'organisation de la navigation, de la météorologie et des conditions de glaces. Sur le plan structurel, la RMN couvre la zone du passage du Nord-Est qui gèle en hiver. Elle est comprise dans la ZEE et limitée aux extrémités par le détroit de Kara et le détroit de Béring. Elle est découpée en 7 zones. En fonction de la classe Glace du navire qui souhaite transiter en autonomie ou être escorté par un brise-glace, des conditions de glaces rencontrées (chargées, moyennes, légères ou libres de glaces) et de la saison estivale ou hivernale, l'accord d'emprunter une ou plusieurs zones sera donné par la NSRA. Afin d'anticiper un trafic maritime croissant, l'NSRA étudie un redécoupage des zones qui passerait de 7 à 26 et qui s'étendrait jusqu'à la limite de la ZEE dans laquelle s'applique l'Art 234 de la CNUDM (figure 3). Sur le plan opérationnel, la NSRA coordonne et contrôle le trafic maritime à partir d'un centre de coordination et de contrôle d'Atomflot à Mourmansk (figure 4). Le transit sur la RMN est subordonné à une autorisation préalable de l'Administration russe de la NSRA. Avec un préavis d'un minimum de 15 jours, la compagnie doit fournir de nombreux documents attestant la capacité du navire à progresser en toute sécurité en fonction de sa classe Glace et de la concentration des glaces rencontrées. Elle doit notamment envoyer une copie du certificat de classification polaire du navire, une attestation de contrat de remorquage par un brise-glace russe si le navire en demandait l'assistance et le certificat d'assurance ou autre garantie financière de responsabilité pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures. Si les autorités n'ont pas les moyens de vérifier la conformité des matériels embarqués exigés par le Code polaire, elles imposent néanmoins la dotation à bord de certains matériels de sécurité comme des combinaisons d'immersion pour tout l'équipage, des moyens de transmissions adaptés aux hautes latitudes etc. Outre ces documents, le navire doit joindre un itinéraire de son transit détaillé (*Voyage Plan*) avec les routes prévues. Pendant le transit, le navire doit envoyer quotidiennement à midi, un message complet avec sa position, sa vitesse de progression, ses existants en carburant, la météorologie et les conditions de glaces rencontrées ainsi qu'un préavis de 10 heures avant qu'il ne pénètre dans les eaux territoriales, y compris pour le détroit international de Béring. Il n'y a pas d'obligation à ce que le navire soit coque Glace pour pouvoir emprunter la RMN. Si l'escorte par un brise-glace du navire est

cependant nécessaire, la présence d'un pilote russe est obligatoire, pilote qu'il faudra embarquer à un port imposé aux extrémités de la RMN, en général Mourmansk et Anadyr (ces dispositions ne sont toutefois pas appliquées pour les navires russes habitués à ces eaux). L'autorisation de transit n'est donnée par la NSRA que si tous ces points ont été validés par le service de l'Administration qui met en ligne la liste des navires autorisés mais également celle de ceux refusés. Toutes ces démarches administratives sont payantes et le droit de passage s'élève à plusieurs dizaines de milliers de dollars pour un navire de commerce qui transiterait de façon autonome. A ce montant initial, il faudra ajouter les coûts de pilotage et d'escorte si le navire y est contraint. L'estimation de ces frais par tonnage avec le nombre de zones traversées est consultable sur le site de la NSRA. Il faut compter en moyenne 5\$ la tonne de jauge brut en période estivale qui peut atteindre 10\$ en période hivernale. Par exemple, un vraquier de 100 000T de tonnage brut, sans aucune classe Glace devra déboursier 720 000\$ pour bénéficier de l'escorte d'un brise-glace sur les 7 zones traversées. A cette stricte obligation d'escorte se posera le problème de disponibilité des brise-glaces dédiés à ouvrir un chenal pour les navires. C'est la raison pour laquelle Atomflot est en train de construire un brise-glace nucléaire dédié à chaque zone de la RMN. L'ensemble de cette organisation à laquelle tous les navires doivent se soumettre est interprété par bon nombre d'Etats du pavillon comme abusif lorsque la RMN est libre de glaces en période estivale. Certes, l'Art 234 de la CNUDM autorise un Etat côtier à exercer un contrôle préventif lorsqu'il y a de la glace mais le « droit » de passage peut paraître excessif, voir non justifié, lorsqu'aucun service n'est apporté au navire qui transite en mer libre de glaces. Depuis fin 2018, un amendement à la loi sur les Transports exige que tous les navires militaires doivent également demander l'autorisation de transiter dans les eaux territoriales de la RMN avec un préavis de 45 jours en donnant le grade et le nom du commandant du navire, la nationalité du pavillon, la durée et la raison du transit. Ils doivent également se soumettre à la présence obligatoire d'un pilote et si nécessaire à l'assistance d'un brise-glace et qu'enfin ces navires doivent avoir une coque glace adaptée aux circonstances de glaces rencontrées. Cette injonction, dans ce cas, est complètement contraire à la réglementation internationale pour qui les navires d'Etat et donc les bâtiments de guerre bénéficient d'une libre circulation dans ces eaux avec un régime dit de « passage inoffensif<sup>1</sup> ». Bien qu'il ne s'agisse en réalité que du transit dans les eaux souveraines, ce que font tous les navires qui rejoignent un port, cette mesure illustre bien la volonté des Russes de s'arroger le contrôle de la RMN sans compromis et faisant fi du Droit maritime international concernant les navires d'Etat qui ne sont pas soumis à la CNUDM.

Figure 2 : Organisation de l'administration de la NSR  
(© NSRA.com)

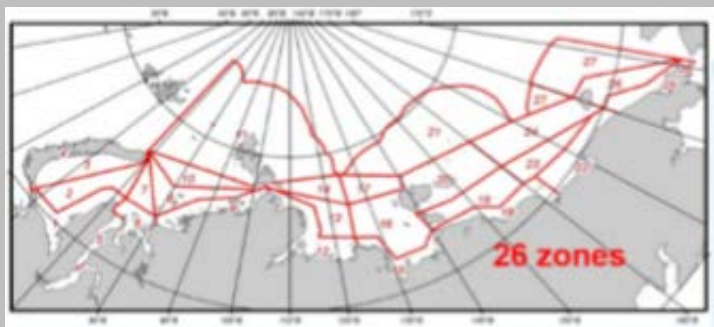
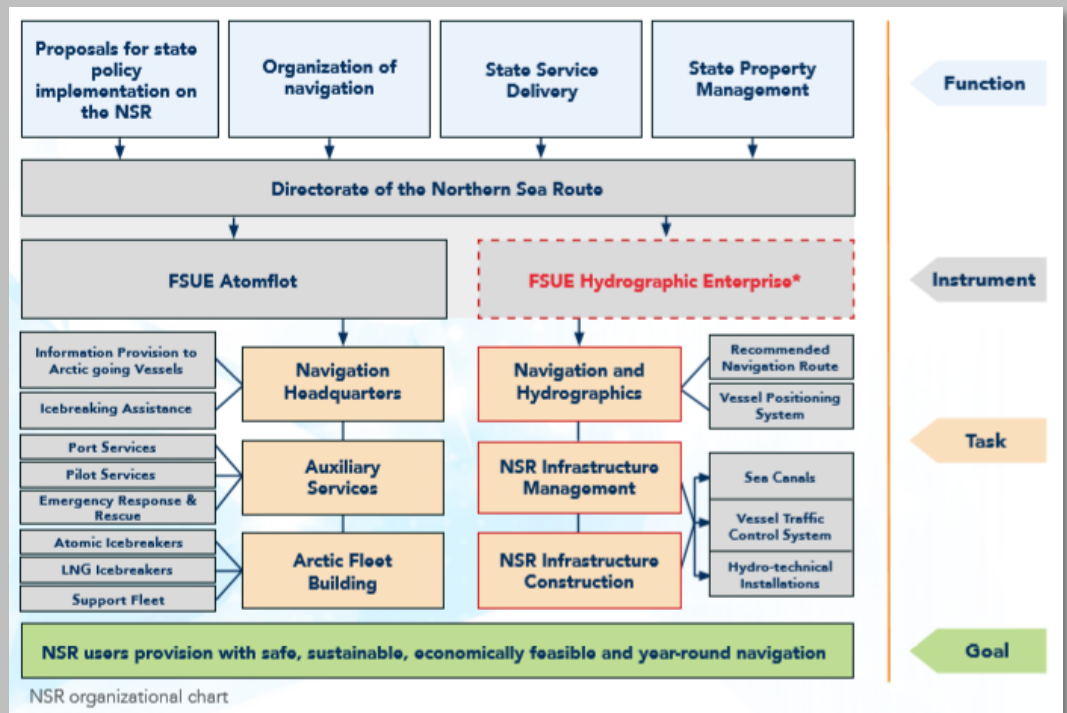


Figure 3 : Zones d'information sur la NSR (© NSRA.com)



Figure 4 : salle de contrôle Atomflot de la NSRA à Mourmansk

<sup>1</sup> Transit rapide et continu en vertu de la CNUDM.

## Législation de la route maritime du Nord, RMN

### Lois de référence :

Au fur et mesure du développement des activités industrielles et maritimes de l'Arctique, le gouvernement russe s'est appliqué à légiférer sa politique de développement de cette région afin d'en favoriser les intérêts nationaux, avec toutefois beaucoup de décrets « adaptés » pour en contourner la stricte application (cas de la flotte de tankers étrangers construits pour le terminal de Yamal LNG) :

- Modifications du code de commerce navigation fin 2018, conformément à la loi fédérale du 29 décembre 2017 N°460 - FZ « Modifications du Code de commerce navigation de la Fédération de Russie » et « exigences de naviguer sous le drapeau national de la Russie Fédération pour le transport des hydrocarbures et du charbon ».
- Décret du 05/07/2018 « Buts nationaux et les objectifs stratégiques du développement de la Fédération de Russie pour la période allant jusqu'en 2024 » <http://kremlin.ru/acts/bank/43027>.
- Ordonnance du 30/08/2018 « plan global de modernisation et d'extension de l'infrastructure principale pour la période allant jusqu'en 2024 » <http://government.ru/docs/34297/>.
- Loi rédigée par le ministère de l'Extrême-Orient et de l'Arctique sur les exonérations fiscales pour les investisseurs de la région (février 2019).
- Décret sur le plan de développement des infrastructures de la route maritime du Nord pour la période allant jusqu'en 2035 ([Ordonnance du 21 décembre 2019 n° 3120-r](#)). Ce plan quinquennal comprend jusqu'à 84 points et couvre un large éventail de priorités, du développement des infrastructures nécessaires à la construction de nouveaux navires jusqu'à la cartographie des ressources naturelles et le lancement de nouveaux satellites et équipements météorologiques. Il fait suite au [décret du président de la Russie du 7 mai 2018 n°204](#) « Sur les objectifs nationaux et les tâches stratégiques du développement de la Fédération de Russie pour la période allant jusqu'en 2024 ».
- <http://government.ru/docs/38714/> du 30/12/2019 : « [programme de développement](#) de l'infrastructure de la route maritime du Nord (NSR) jusqu'en 2035 ». Plan quinquennal rédigé par le ministère de l'Extrême-Orient et de l'Arctique ; Ordonnance du 21 décembre 2019 ; <http://government.ru/docs/38714/>; <https://minvr.gov.ru/press-center/news/28522/>.
- [Décret exécutif](#) de 5 mars 2020 « Principes de base de la politique d'État de la Fédération de Russie dans l'Arctique jusqu'en 2035 » définit les principales orientations et tâches, ainsi que les mécanismes de mise en œuvre de la politique d'État de la Fédération de Russie dans la zone arctique. [Document](#) élaboré afin de mettre en œuvre les principes fondamentaux de la politique d'État de la Fédération de Russie dans l'Arctique pour la période allant jusqu'en 2035, approuvés par décret du président de la Russie le 5 mars 2020. Le ministre de l'Extrême-Orient et de l'Arctique, [Aleksandr Kozlov](#), a déclaré que de nouveaux projets devraient désormais être développés à l'étranger et sur terre et que les investissements totaux pourraient atteindre [216 milliards d'euros](#). Les entreprises qui construisent de nouveaux ports maritimes dans la région bénéficieront d'un impôt sur le revenu de 0% pendant 10 ans. Les compagnies maritimes opérant dans la région n'auront pas de TVA sur les expéditions de marchandises d'exportation et les services de brise-glace.
- [Loi](#) de mars 2020 complétant le code de la marine marchande avec la possibilité de cabotage sous pavillon étranger jusqu'en 2043 afin d'autoriser le transport international de gaz naturel et de condensats de gaz (lors du chargement à Sabetta jusqu'au premier point de déchargement ou de transbordement) par d'autres navires battant pavillon étranger (février 2019) – Loi qui s'applique uniquement dans le cadre des chargements de l'usine de Yamal LNG.
- Modernisation et la prolongation de la durée de vie de plusieurs navires existants, dont les brise-glaces à propulsion nucléaires « Yamal », « Taymyr » et « Vaygach » et les navires à usage spécial « Lotta », « Imandra » et « Serebryanka » pour le transport de matières nucléaires.
- Le [ministère du développement de l'Extrême-Orient](#) et de l'Arctique russe a rédigé une loi sur la création d'une société russe pour le développement du plateau continental (Rosshelf) en Extrême-Orient et dans l'Arctique. La société représentera les intérêts de la Russie dans les projets d'hydrocarbures offshore.

### Références :

- Site de l'auteur : retrouver les fiches de l'auteur sur [Polar-navigation.com](http://Polar-navigation.com)
- [NSRA.ru](http://NSRA.ru)
- [BarentsObserver](#) ; [Themoscowntimes](#) ; [Jamestown](#) ; [High North News](#)