

La navigation dans les glaces

Note d'information

Les différentes tendances et prévisions montrent que, au cours des années à venir, la navigation dans les eaux polaires sera de plus en plus dense et diversifiée. En empruntant les routes maritimes du Nord, les distances séparant l'Europe et l'Extrême-Orient seront réduites de manière significative. Les zones de l'Arctique et de l'Antarctique étant, de surcroît, des destinations de plus en plus prisées par les touristes, ces défis doivent être relevés sans que la sauvegarde de la vie humaine en mer et le caractère durable du milieu polaire ne soient compromis.

Les navires exploités dans les régions polaires sont exposés à un certain nombre de risques sans pareils. Ces régions étant isolées, les opérations de sauvetage ou de nettoyage y sont difficiles et onéreuses. Les conditions météorologiques et le manque de cartes marines fiables, de systèmes de communication et d'autres aides à la navigation sont problématiques. De plus, les basses températures peuvent être à l'origine de problèmes devant lesquels les marins ne sont pas confrontés dans d'autres zones du globe. En effet, ces températures peuvent diminuer l'efficacité d'un grand nombre des équipements du navire. En présence de glace, des charges supplémentaires peuvent être imposées à la coque et au système de propulsion, voir même être problématique pour la stabilité du navire si elle ne se s'agglomère que d'un bord.

LE CODE POLAIRE – UN CODE INTERNATIONAL

Compte tenu de l'augmentation du nombre de navires exploités dans les eaux polaires, l'Organisation Maritime Internationale a décidé d'agir pour répondre aux préoccupations internationales concernant la protection du milieu polaire et la sécurité des gens de mer et des passagers. C'est pourquoi, elle a introduit de nouvelles règles auxquelles tous les navires naviguant dans les pôles doivent se conformer.

Le Recueil sur la navigation polaire (dit « code polaire ») est entré en vigueur le 1er janvier 2017, marquant une étape historique dans les travaux menés par l'OMI pour répondre à ces questions essentielles. Les prescriptions du code, conçues spécialement pour les milieux polaires, s'ajoutent et dépassent le cadre des prescriptions prévues par les conventions MARPOL et SOLAS, qui continuent de s'appliquer.

Le code couvre l'ensemble des questions de conception, de construction, d'équipement, d'exploitation, de formation et de protection de l'environnement relatives à l'exploitation des navires dans les mers des deux pôles. Par exemple, les navires naviguant dans les eaux polaires sont tenus d'avoir à bord des vêtements thermiques de protection, du matériel permettant d'enlever la glace, des embarcations de sauvetage fermées et des moyens de garantir une bonne visibilité dans des conditions de glace, de pluie verglaçante ou de neige.

POLITIQUE EUROPEENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT EN ARCTIQUE

Le Parlement Européen a de son côté adopté une résolution sur la politique de l'Arctique de l'Union Européenne. Les députés soulignent la pression croissante sur les ressources de cette région, en particulier sur l'environnement naturel, et appellent à y éviter les tensions géopolitiques, en renforçant la coopération internationale et en mettant en œuvre les conventions et accords internationaux, parmi lesquels la convention de Montego Bay et le code polaire.

PROBLEMATIQUE DE L'EMPORT DE HFO EN ZONE ARTIQUE

Le HFO (Heavy Fuel Oil) est le carburant utilisé majoritairement pour la propulsion des navires de commerce. Ce produit est également transporté par les navires « pétroliers ».

Actuellement la question de l'emport de HFO en tant que carburant et en tant que cargaison dans cette zone revient régulièrement dans les discussions . En effet, il est pratiquement impossible de nettoyer le HFO en cas de déversement et la combustion de HFO donne lieu à des émissions de carbone noir élevées.

Il est vrai que dans un futur proche, la réglementation visera à réduire la teneur en soufre autorisée dans les combustibles marins et à contrôler les émissions d'oxyde d'azote des navires. Ces prescriptions pousseront un nombre croissant de navires à arrêter de consommer du HFO et à utiliser à la place des combustibles plus propres. Toutefois, si, comme prévu, des combustibles résiduels à faible teneur en soufre ou des mélanges d'hydrocarbures continuent d'être utilisés en même temps que des dispositifs d'épuration des gaz d'échappement, l'utilisation de HFO dans l'Arctique se poursuivra. La question reste donc entière à l'heure actuelle.

Armateurs de France soutient l'idée que le HFO en tant que combustible doit être banni de la zone Arctique. Pour le transport, la solution optimale serait de pouvoir bannir le transit mais ne pas empêcher que les produits extraits de cette zone puissent être exportés.