

TAFSIR JOHANSSON ET PATRICK DONNER, *THE SHIPPING INDUSTRY, OCEAN GOVERNANCE AND ENVIRONMENTAL LAW IN THE PARADIGM SHIFT – IN SEARCH OF A PRAGMATIC BALANCE FOR THE ARCTIC*, NEW YORK, SPRINGER, 2015

*Judith Cardin Poissant**

La protection de l'environnement et la lutte contre les changements climatiques exigent l'implication d'une multitude d'acteurs, notamment les États, les entreprises et la société civile. D'ailleurs, à l'issue de la Conférence de Paris sur le climat de la *Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques*¹ de 2015, le premier accord universel sur le climat a été adopté². L'ouvrage *The Shipping Industry, Ocean Governance and Environmental Law in the Paradigm Shift – In Search of a Pragmatic Balance for the Arctic*³ s'intéresse d'ailleurs au droit applicable dans l'Arctique et aux moyens de réguler les activités commerciales de ce secteur qui devient de plus en plus sollicité par la fonte des glaces, une conséquence des changements climatiques.

Tafsir Johansson et Patrick Donner, tous deux de la World Maritime University en Suède, ont publié en 2015 *The Shipping Industry, Ocean Governance and Environmental Law in the Paradigm Shift – In Search of a Pragmatic Balance for the Arctic* sous la maison d'édition Springer. Johansson est candidat au doctorat en affaires maritimes et Donner est professeur associé ainsi que chercheur associé au Nautical Institute. Ce livre de 110 pages est dense en informations sur les moyens de protéger l'Arctique. Son objectif est de critiquer les instruments internationaux et régionaux applicables à l'Arctique en matière de protection de l'environnement maritime et de proposer des moyens plus efficaces d'y parvenir. L'ouvrage est divisé en huit chapitres.

Les deux premiers chapitres de l'ouvrage intitulés respectivement « Status Quo of Arctic International Instruments » et « Pertinent National Legislation of Arctic States » mettent la table au reste de l'ouvrage. Le premier chapitre est consacré au droit international, plus particulièrement à l'étude de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*⁴ dont l'application à l'Arctique est reconnue. L'analyse des droits et obligations des États côtiers, de ceux du pavillon, ainsi que de ceux du port permet de

* Candidate à la maîtrise en droit à la Faculté de droit de l'Université de Montréal et étudiante-chercheuse au Centre de recherche interuniversitaire sur la mondialisation et le travail (CRIMT).

¹ *Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques*, 9 mai 1992, 1771 RTNU 107, RT Can 1994 n°7 (entrée en vigueur : 21 mars 1994) [CCNUCC].

² *Accord de Paris*, 22 avril 2016, XXVII.7.d RTNU, Doc NU FCCC/CP/2015/10/Add.1 (entrée en vigueur : 4 novembre 2016).

³ Tafsir Johansson et Patrick Donner, *The Shipping Industry, Ocean Governance and Environmental Law in the Paradigm Shift – In Search of a Pragmatic Balance for the Arctic*, New York, Springer, 2015.

⁴ *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, 10 décembre 1982, 1834 RTNU 3 (entrée en vigueur : 16 novembre 1994) [*Convention de Montego Bay*].

comprendre le cadre légal applicable à l'Arctique. Dans le second chapitre, l'état du droit sur l'Arctique au sein de certains pays, soit le Canada, la Russie, la Finlande et le Danemark est analysé. Le cadre législatif en vigueur est présenté, ainsi que les raisons pour lesquelles les normes existent. En droit canadien, la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*⁵ et la *Loi sur la marine marchande du Canada*⁶ sont les deux principales initiatives législatives concernant l'Arctique.

À partir du troisième chapitre intitulé « Emergence of Geographical Issues Due to Climate Change », Johansson et Donner vont au-delà de l'étude du droit en vigueur. En effet, ils abordent les diverses théories envisagées pour traiter de la nouvelle géographie de la région en raison des changements climatiques. Plus précisément, le Passage du Nord-Ouest est utilisé comme exemple afin de déterminer les conséquences de la fonte des glaces sur les intérêts des acteurs de la région. En raison de la réduction du trajet maritime de l'Europe vers l'Amérique du Nord en empruntant cette route, plusieurs font valoir leurs prétentions sur la territorialité et le statut en droit international de ce détroit. L'application de la *Convention de Montego Bay* face à ces changements géographiques est étudiée.

Par ailleurs, dans le quatrième chapitre, « Emanation of Environmental Issues and Regional Responses », les auteurs suggèrent une modification du droit international en vigueur afin d'adapter les normes internationales aux changements géographiques découlant de la fonte des glaces. En effet, Johansson et Donner s'intéressent à la réglementation des activités dans la région afin de lutter contre les changements climatiques. Le Conseil de l'Arctique qui regroupe les États arctiques favorise les discussions entre les acteurs de la région et a comme mandat d'en assurer sa protection. Cependant, il ne s'agit pas d'une organisation internationale, mais plutôt un groupe de travail. Devant les défis de l'Arctique en raison des changements géographiques, les auteurs suggèrent un meilleur financement de cette initiative pour qu'elle puisse réellement contribuer à la protection de ce secteur.

S'écartant du droit international formel, les auteurs étudient ensuite l'approche de gouvernance des océans (chapitre 6), ainsi que la responsabilité sociale des entreprises (chapitre 7). Ces approches sont primordiales afin de protéger l'Arctique qui devient un passage de plus en plus attrayant pour naviguer vers l'Amérique du Nord. Johansson et Donner proposent de recourir à la responsabilité sociale des entreprises afin d'accroître la protection de l'Arctique faite par la gouvernance des océans. Cela consiste à responsabiliser les entreprises œuvrant en Arctique, dans le domaine du transport de marchandises, ainsi que pour la production, envers les parties prenantes à leurs activités. Certaines mesures en la matière sont déjà mises en place, dont la norme *ISO 14001*. La théorie des parties prenantes consiste à observer au sens large les acteurs touchés par l'activité commerciale des entreprises, cela inclut notamment la société civile, les États arctiques, les populations autochtones. Cependant, en pratique, il peut être difficile d'implanter des mesures de responsabilité sociale des entreprises qui sont efficaces puisque le contenu de cette approche ne fait pas l'unanimité.

⁵ *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, LRC 1985, c A-12.

⁶ *Loi sur la marine marchande du Canada*, LC 2001, c 26.

Le septième chapitre « Analysis of Alternatives to Set the Balance » met en perspective les différentes suggestions de protection de l'Arctique abordées dans le livre. Les instruments de droit international dur comme la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* ou encore la création d'un traité sur l'Arctique peuvent protéger la région. Cependant, cela peut aussi avoir pour effet de limiter les États concernés à adopter certaines mesures en droit interne et la lutte contre les changements climatiques nécessite plus que l'adoption de mesures de droit international en raison, entre autres, de la multitude d'acteurs impliqués. Ce faisant, le recours au droit international souple peut être une solution à préconiser puisque l'adoption de normes est plus flexible et plus rapide qu'en droit international dur. Les auteurs proposent de recourir au droit international dur et souple pour traiter de la protection de l'Arctique. Ils proposent qu'un éventuel traité sur l'Arctique soit administré par le Conseil de l'Arctique. Celui-ci devra avoir une structure bipartite afin d'impliquer l'ensemble des acteurs concernés en plus des États de la région.

The Shipping Industry, Ocean Governance and Environmental Law in the Paradigm Shift – In Search of a Pragmatic Balance for the Arctic est un ouvrage qui peut sembler à première vue difficile d'accès pour un public non-initié. La progression des chapitres est très bien pensée puisque les auteurs présentent d'abord l'état du droit applicable dans la région, ils soulignent ensuite les enjeux récents qui peuvent modifier ces normes et finalement, ils formulent leurs critiques. En effet, le contenu très technique du livre est organisé de manière à permettre à un lectorat non familier avec le droit international des eaux et le droit de l'environnement de comprendre leur propos.

Le seul élément qui vient alourdir la lecture est l'usage abondant d'acronymes (près d'une centaine). Traiter d'un sujet aussi technique nécessite d'aborder plusieurs conventions, organismes, structures, etc. Toutefois, la lecture aurait été plus accessible si les acronymes utilisés peu fréquemment dans le texte étaient écrits au long.

En somme, *The Shipping Industry, Ocean Governance and Environmental Law in the Paradigm Shift – In Search of a Pragmatic Balance for the Arctic* permet de conscientiser son lectorat aux impacts des changements climatiques sur les normes et de la nécessité de trouver une solution pour préserver l'Arctique, ainsi qu'à l'informer sur l'état du droit en la matière et la position de chacun des acteurs impliqués. L'apport le plus intéressant de cet ouvrage aux réflexions sur les changements climatiques est d'étudier les normes alternatives de régulation de l'Arctique.